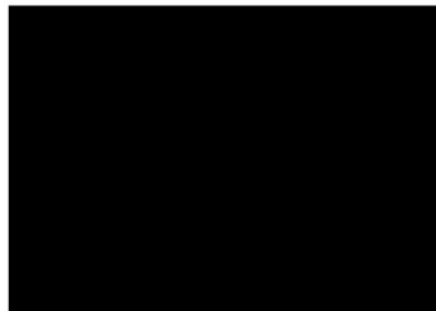


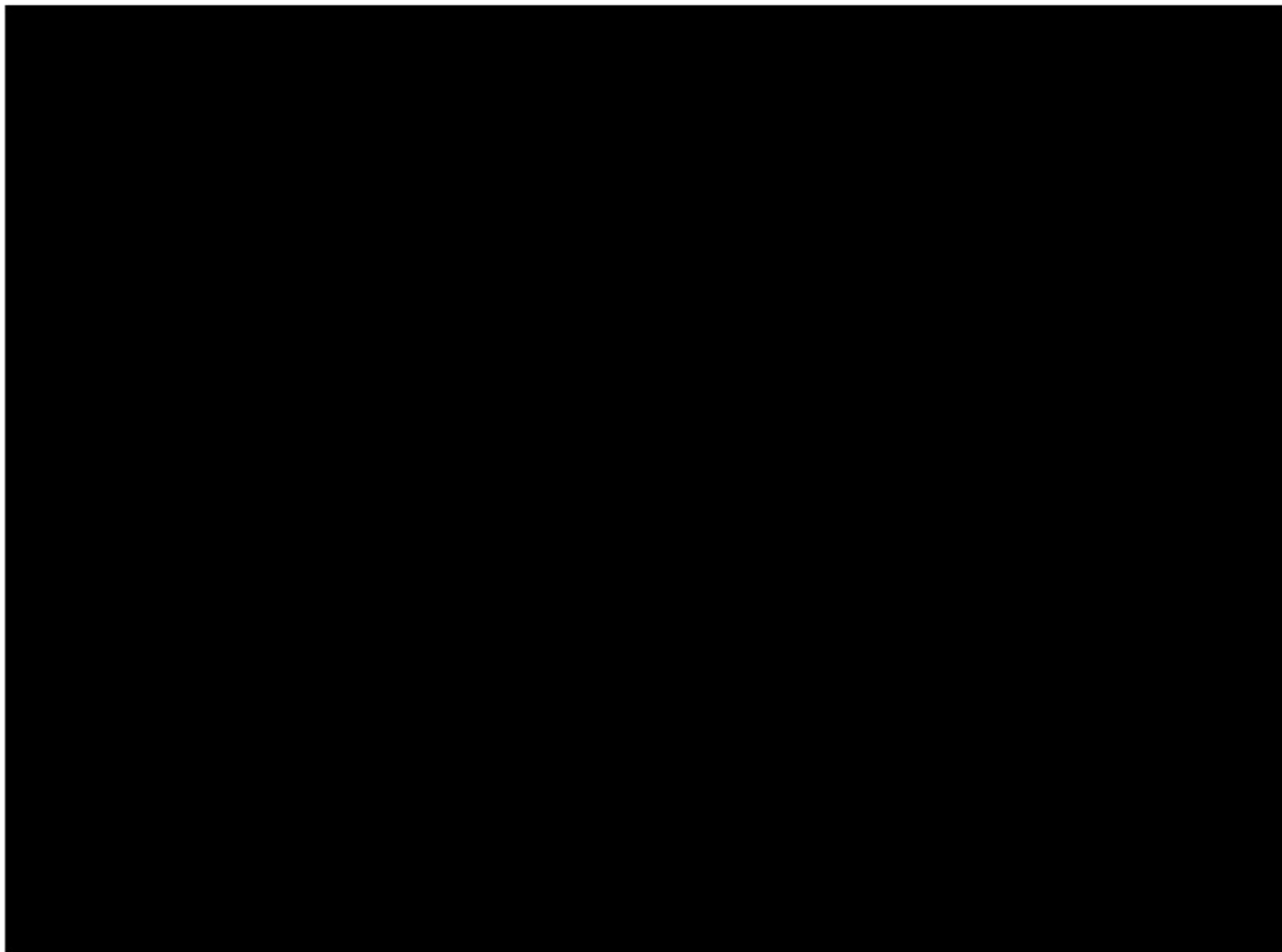


Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer



Hamburg, den 24.02.2016



mit der Bitte um den Beitrag zur Haushalts- und Ausführungsunterlage - Bau gemäß §§ 19 / 57 LHO (s. Anlage 4)

Projekt: MetroBus-Linie 20/25 – Haltestelle Kellinghusenstraße

Schlus s v e r s c h i c k u n g

1. Verschickung GF/PB vom 13.10.2015

Anlagen:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. Erläuterungsbericht | |
| 2. Abwägungsvermerk | |
| 3. Übersichtsplan Maßstab 1:5.000 | Zeichnungs-Nr.: 14/11444-01-01 |
| Lagepläne Maßstab 1:250 | Zeichnungs-Nr.: 14/11444-04-01 und -02 |
| 4. Beitrag zur Haushalts- und Ausführungsunterlage - Bau gemäß §§ 19/57 LHO | |



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die verkehrstechnische Planung der Maßnahme

MetroBus-Linie 20/25 - Haltestelle Kellinghusenstraße

ist abgeschlossen und wird hiermit **schlussverschickt**.

Die während des Abstimmungsverfahrens vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurden geprüft und abgewogen. In der Anlage 2 sind die Abwägungen der eingegangenen Stellungnahmen dargestellt.

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht und den anliegenden Plänen sind die gegenüber der Erstverschickung veränderten technischen Details zu entnehmen.

Der Regionalausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord hat die Planung in seiner Sitzung am 02.11.2015 zur Kenntnis genommen.

Die Straßenverkehrsbehörde [REDACTED] hat mit Schreiben vom 17.02.2016 die in den Lageplänen eingetragenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gem. § 45 StVO angeordnet.

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, besteht im Planungsbereich kein Hinweis auf Kampfmittel.

Die Verkehrsplanung ist damit abgeschlossen und der weiteren Entwurfsbearbeitung sowie der Baudurchführung zu Grunde zu legen.

Die Umsetzung erfolgt ab dem III. Quartal 2016.

Die Finanzierung der Gesamtkosten erfolgt aus den [REDACTED]

Planungs- und Entwurfsdienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projektteam Busbeschleunigung. Die Baudurchführung obliegt LSBG, Fachbereich S3.

Gleichzeitig mit der Schlussverschickung der Verkehrsplanung erfolgt die Aufforderung zur Beitragsabgabe bzw. zur Erstellung der Teilkostenunterlage für die Aufstellung der **Ausführungsunterlage - Bau - nach § 57 LHO** für die mit # gekennzeichneten Dienststellen.

Die angeschriebenen Dienststellen werden gebeten, Ihre Beitragsabgabe für die AU - Bau bis spätestens zum

11.03.2016

an den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung – GF/PB – zu senden. In jedem Fall senden Sie bitte die Kostenbeiträge auch per E-Mail [REDACTED].
Zusätzlich bitten wir Sie, Ihre Kostenbeiträge per E-Mail an das [REDACTED] zu senden: (Adresse: [REDACTED])

[REDACTED]

Baumaßnahme: Senatsprogramm Busbeschleunigung
MetroBus-Linie 25

Teilbaumaßnahme: Haltestelle Kellinghusenstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Schlussverschickung

Inhalt

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	2
2.1.2	Verkehrsbelastung	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	2
2.2	Verkehrssituation.....	2
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	2
2.2.2	Entwässerung	3
2.2.3	Öffentliche Beleuchtung	3
2.2.4	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	3
2.2.5	ÖPNV	3
2.2.6	Fußgänger- und Radverkehr	4
2.2.7	Ruhender Verkehr	4
3	Geplanter Zustand	4
3.1	Planungsansatz.....	4
3.1.1	Variantenuntersuchung	5
3.2	Einzelheiten der Planung	6
3.2.1	ÖPNV	6
3.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	6
3.2.3	MIV	7
3.2.4	Fußgänger- und Radverkehr	7
3.2.5	Ruhender Verkehr	8
3.2.6	Barrierefreiheit.....	8
3.2.7	Oberflächenentwässerung	8
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen	8
3.2.9	Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung	9
3.2.10	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	9
3.2.11	Lärmschutz.....	9
3.2.12	Umweltverträglichkeit	9
3.2.13	Kampfmittelfreiheit.....	9
4	Planungsrechtliche Grundlagen	9
5	Umsetzung der Planung	9
5.1	Grunderwerb	9
5.2	Wirtschaftlichkeit	9
5.3	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel.....	10
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle.....	10
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	10

1 Anlass der Planung

Im Zusammenhang mit dem Busbeschleunigungsprogramm der FHH ist geplant durch verkehrsplanerische und -technische Maßnahmen die Reisezeitverluste der Metrobuslinie 25 zu minimieren sowie die Kapazität der Metrobuslinie und den Komfort für den Fahrgast zu erhöhen. Die Linie 25 fährt vom Bahnhof Altona über die U-Bahnhaltestellen Kellinghusenstraße, Mundsburg, Burgstraße Richtung Hammerbrook mit der Endhaltestelle Sachsenstraße bzw. in umgekehrter Richtung.

Gegenstand dieser Verschickung ist die Umgestaltung der Haltestelle Kellinghusenstraße sowie der Kellinghusenstraße von Schrammsweg bis Loogeplatz.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Kellinghusenstraße befindet sich im Stadtteil Eppendorf im Bezirk Hamburg-Nord und verläuft in Nord-Süd-Richtung zwischen Ludolfstraße und Loogeplatz. Die Haltestelle Kellinghusenstraße befindet sich in der Kellinghusenstraße in unmittelbarer Nähe zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße. Es besteht eine direkte Umsteigebeziehung zwischen U-Bahn- und Busverkehr.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsstärke in der Kellinghusenstraße beträgt gemäß einer Verkehrszählung aus 2014 rd. 11.500 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,4%.

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Im Bereich der Haltestelle der MB 25 befinden sich die U-Bahn-Trasse sowie die Haltestelle der U1 und U3 an der nordwestlichen Straßenbegrenzungslinie. Im erweiterten Umfeld der Kellinghusenstraße befinden sich Wohngebäude, die Berufsschule Eppendorf, das Holthusenbad sowie Kleingewerbe und Einzelhandel.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Kellinghusenstraße ist 4-streifig ausgebaut und weitet sich im Bereich der Einmündung Loogeplatz auf 5 Fahrstreifen auf. Die Fahrstreifen haben eine Breite zwischen 3,10 m bis 3,25 m. In Richtung Süden geht die Kellinghusenstraße über in den Loogeplatz und verjüngt sich von 4 auf 2 Fahrstreifen. Beidseitig der Fahrbahn befinden sich rd. 1,00 m bis 1,50 m breite Radwege, die daran anschließenden Gehwegbreiten variieren von 1,60 m bis ca. 3,60 m. Im Abschnitt zwischen Schrammsweg und Kunhardtstraße befinden sich beidseitig der Kellinghusenstraße Senkrechtparkstände in den Nebenflächen.

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im Oktober 2013 festgestellt und durch eine erweiterte Leitungsanfrage im September 2015 ergänzt. Danach liegen

im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen und Mischwassersiele.

2.2.2 Entwässerung

Die Entwässerung der Kellinghusenstraße/ Loogeplatz/ Loogestraße erfolgt beidseitig über Straßenabläufe mit Vorflut zu dem in der Fahrbahnmittle liegenden vorhandenen Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

2.2.3 Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der Auslegermaste der öffentlichen Beleuchtung befinden sich zwischen Loogeplatz und Kunhardtstraße in den westlichen und östlichen Nebenflächen der Kellinghusenstraße sowie auf der Mittelinsel am Loogeplatz. Im Bereich zwischen Kunhardtstraße und Schrammsweg befindet sich die öffentliche Beleuchtung lediglich in der westlichen Nebenfläche. Im näheren Umfeld der Haltestelle Kellinghusenstraße sowie im Wartebereich befindet sich keine öffentliche Beleuchtung.

2.2.4 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt der Kellinghusenstraße gibt es den signalisierten Knoten Kellinghusenstraße/ Goernestraße sowie Kellinghusenstraße/ Loogeplatz/ Loogestraße. Weiterhin befindet sich eine Fußgänger-LSA in der Goernestraße West auf Höhe des U-Bahn-Ausgangs, diese befindet sich außerhalb der Planungsgrenze, wird aber in Absprache mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, planerisch betrachtet. Im Planungsbereich befinden sich weiterhin die Einmündungen Kellinghusenstraße/ Kunhardtstraße, Kellinghusenstraße/ Faaßweg und Kellinghusenstraße/ Schrammsweg.

2.2.5 ÖPNV

Die U-Bahn Haltestelle Kellinghusenstraße der Linien U1 und U3 befindet sich südwestlich der Einmündung der Goernestraße/ Kellinghusenstraße.

In der Kellinghusenstraße befindet sich nördlich der Einmündung Goernestraße/ Kellinghusenstraße die Bus-Haltestelle Kellinghusenstraße, die zum Ausstieg der Fahrgäste der Linien MB 22 und MB 26 genutzt wird, diese ist ca. 50 m lang und in Großpflaster hergestellt. Südlich der Einmündung Goernestraße befindet sich die Haltestelle der MB 25, die ebenso zum Einstieg der Fahrgäste der Linien MB 22 und MB 26 genutzt wird. Dort verkehrt die MetroBus-Linie 25 von Mo. bis Fr. tagsüber im Abstand von jeweils 10 Minuten und in den Nebenzeiten alle 20 Minuten, die Linien MB 22 tagsüber im 7-min Takt und in den Nebenzeiten alle 20 Minuten und MB 26 tagsüber im 20-min Takt. Die Busbucht ist etwa 3,10 m breit und über eine Länge von ca. 50 m in Beton hergestellt.

Die Haltestelle ist mit einem etwa 7,60 m langen Fahrgastunterstand und einer DFI ausgestattet.

2.2.6 Fußgänger- und Radverkehr

Auf der Westseite der Kellinghusenstraße, zwischen Schrammsweg und Goernestraße befindet sich ein rd. 1,50 m breiter, nicht benutzungspflichtiger Radweg mit anschließendem rd. 2,0 m breitem Gehweg. Südlich der Goernestraße beträgt die vorh. Radwegbreite ebenso 1,50 m bis zum Beginn der Busbucht, hier verjüngt sich der Radweg auf rd. 1,0 m. Die Gehwegbreite beträgt südlich der Einmündung, unter der U-Bahn-Brücke ca. 3,50 m, im Bereich der Busbucht reduziert sich auch diese Breite auf ca. 1,80 m. Südlich der LSA am Loogeplatz besteht eine Radwegableitung auf die Loogestraße mit anschließendem ca. 15 m langem Schutzstreifen. Die Gehwegbreite in der Loogestraße beträgt ca. 2,75 m.

Am nordöstlichen Loogeplatz besteht eine Radwegableitung in den Loogeplatz in Fahrtrichtung Süd-Ost, mit einem anschließenden ca. 15 m langen Radfahrstreifen. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite besteht am Loogeplatz eine Aufleitung auf den vorh. nicht benutzungspflichtigen Radweg auf der Ostseite der Kellinghusenstraße. Dieser Radweg in der Kellinghusenstraße ist im gesamten Planungsabschnitt in rd. 1,50 m Breite in rotem Betonsteinpflaster hergestellt. Die Gehwegbreite beträgt auf der Ostseite des Loogeplatzes ca. 2,00 m. Nördlich der Goernestraße Ost, unter der U-Bahn-Brücke weitet sich der Gehweg auf ca. 3,50 m auf. Zwischen der U-Bahn-Brücke und der Einmündung der Kunhardtstraße beträgt die Gehwegbreite auf der Ostseite der Kellinghusenstraße ca. 2,00 m, im weiteren Verlauf verjüngt sich der Gehweg bis zur Planungsgrenze nördlich des Faaßweges auf rd. 1,50 m Breite.

2.2.7 Ruhender Verkehr

Im Abschnitt zwischen Schrammsweg und Kunhardtstraße befinden sich beidseitig der Kellinghusenstraße Senkrechtparkstände in den Nebenflächen.

Zwischen Goernestraße Ost und Loogeplatz befinden sich Längsparkstände in der östlichen Nebenfläche des Loogeplatzes.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Fahrtzeitverkürzungen lassen sich in der Kellinghusenstraße im Wesentlichen nur durch die Optimierung der Anfahrt an die bzw. der Abfahrt von der Haltestelle erzielen. Die geplante Busbucht wird geradliniger hergestellt. Durch die Reduzierung der Kurvenfahrt insbesondere bei der Anfahrt erhöht sich gleichzeitig auch der Fahrkomfort der Fahrgäste im Bus. Mit dem Einbau von Bus-Sonderborden an den Haltestellen wird neben dem Komfortgewinn beim Aus- und Einstieg außerdem der Reifenverschleiß verringert.

Im Zuge des Umbaus der Haltestelle ist vorgesehen den nicht benutzungspflichtigen Radweg zu Gunsten der teilweise untermaßigen Gehwege zurückzubauen und in beiden Fahrtrichtungen einen Radfahrstreifen auf der vorh. Fahrbahn einzurichten. Hierfür wird pro Fahrtrichtung ein Fahrstreifen aufgehoben. Aufgrund zahlreicher Schäden

ist die Erneuerung der Deckschicht in der Kellinghusenstraße von Loogestraße bis Schrammsweg/ Faaßweg vorgesehen.

3.1.1 Variantenuntersuchung

Haltestelle MB 25:

Im Rahmen der Voruntersuchung wurde eine Variante für die Haltestelle der MB 25 aufgestellt, in der die Busbucht im Ein- und Ausstiegsbereich begradigt wird und der vorh. Radweg aufrechterhalten bleiben sollte. Im vorhandenen Zustand sind Wartefläche, Geh- und Radweg mit insges. 3,95 m Breite bereits untermäßig für diese hochfrequentierte Haltestelle, so dass eine Verbreiterung der Nebenfläche in Betracht gezogen wurde, um die Haltestelle deutlich zu begradigen. Die angrenzenden Flächen sind durch eine Fahrradabstellanlage belegt, die umgebaut werden müsste. Des Weiteren befinden sich neben dem Fahrgastunterstand drei Bäume, die gefällt werden müssten. Da es aufgrund zahlreicher Ein- und Ausstiegsvorgänge immer wieder zu Konflikten mit Radfahrenden kommt und ein Umbau der Fahrradabstellanlage vermieden werden sollte, wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Einmündung Goernestraße:

Zwischen dem [REDACTED] und dem LSBG wurde die Variante besprochen, die LSA Kellinghusenstraße/ Goernestraße aufzuheben. Das [REDACTED] [REDACTED] sieht die Umgestaltung der Goernestraße West vor. Während der Vorplanung wurde die Aufhebung der Signalanlage Kellinghusenstraße/ Goernestraße ggf. unter Herausnahme von Fahrbeziehungen aus der Goernestraße durch den Bezirk angestrebt. Es bestehen zahlreiche Wegebeziehungen über die Goernestraße, die nicht durch eine Lichtsignalanlage gesichert werden können. Die Fußgänger queren breitflächig die Goernestraße und werden vom MIV mit dem Fokus auf eine LSA nicht ausreichend wahrgenommen. Die Variante wurde verworfen. Die Signalisierung der Goernestraße muss erhalten bleiben, da ungünstige Fahrbeziehungen zwischen den versetzten Zufahrten der Goernestraße West und Goernestraße Ost abzuwickeln sind. Durch die Brückenpfeiler herrschen schlechte Sichtverhältnisse unter der U-Bahn-Brücke. Zudem beinhaltet die jetzige Schaltung eine Phasentrennung der Verkehrsströme aus der Goernestraße West und Goernestraße Ost, womit ein verkehrssicherer Zustand erreicht wird. Die Fußgängerquerung wird aber deutlich näher an die Kellinghusenstraße verlegt.

Ausstiegshaltestelle MB 22 und MB 26:

Die Ausstiegshaltestelle der MB 22 und MB 26 befindet sich nördlich der Einmündung Goernestraße. In der Variante mit dem Aufrechterhalten der baulichen Radwege in den Nebenflächen lag die Haltestelle außerhalb der Planungsgrenze und sollte nicht umgebaut werden. Eine weitere Variante sah die Radwegableitung auf den Radfahrstreifen im Einmündungsbereich Kellinghusenstraße/ Goernestraße vor. Bei dieser Variante hätte der Ausfahrtsbereich der Haltestelle angepasst werden müssen. Die Fahrstreifen in der Kellinghusenstraße sollten als Geradeausfahrstreifen in Richtung Süden und als Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Goernestraße West angeordnet werden. Diese Variante wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit verworfen. Die ausfahrenden

Busse würden den rechtsabbiegenden Fahrzeugen die Sicht auf die Radfahrenden nehmen, die vom in der Nebenfläche gelegenen Radweg auf den Radfahrstreifen abgeleitet werden.

Radfahrstreifen in Richtung Norden:

Die Richtung Norden führenden Fahrstreifen wurden bei den ersten Voruntersuchungen nicht betrachtet. Es sollte nur die Haltestelle auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite umgebaut werden. Bei Vorgesprächen zwischen LSBG – GF/PB [REDACTED] wurde besprochen, dass auch die Planung eines Radfahrstreifens in Fahrtrichtung Norden vorgesehen werden sollte. Für die Radwegaufleitung wurde eine Variante in der Kellinghusenstraße Höhe Haus Nr. 8 aufgestellt. Die Variante wurde verworfen, da ca. 8 Parkstände entfallen würden und ein erheblicher Umbauaufwand erforderlich wäre.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 ÖPNV

Die Ausstiegshaltestelle der MB 22 und 26 nördlich der Goernestraße wird in rd. 50 m Länge neu in Beton hergestellt und mit Bus-Sonderborden und einem Kantenvorstand von +16 cm ausgestattet.

Die vorhandene Betonfläche der Haltestelle Kellinghusenstraße der MB 22, 25 und 26 wird zurückgebaut und dem neuen, geradlinigeren Bordkantenverlauf entsprechend neu hergestellt. Im Ein- und Ausstiegsbereich werden Bus-Sonderborde mit einem Kantenvorstand von +16 cm vorgesehen, so dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicherer und bequemer Ein- und Aussteigen können.

Durch den Rückbau des Radweges und das Verlegen des Radverkehrs auf die Fahrbahn entsteht ausreichend Platz für Wartefläche und Gehweg dieser hoch frequentierten Haltestelle. Der FGU und die DFI können am bisherigen Standort verbleiben.

Die Haltestelle wird entsprechen der PLAST 10 mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

3.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Fußgänger-LSA in der Goernestraße West liegt außerhalb der Planungsgrenze und wird in Abstimmung mit dem [REDACTED] aufgehoben. Zum Queren der Goernestraße wird eine signalisierte Fußgängerfurt im Einmündungsbereich Goernestraße/ Kellinghusenstraße eingerichtet. Im Einmündungsbereich Goernestraße West/ Kellinghusenstraße werden die LSA-Masten entsprechend der gepl. Bordkanten dichter in den Knotenpunkt gesetzt. In der Goernestraße Ost wird der Maststandort auf der Südseite entsprechend dem neuen Bordkantenverlauf angepasst. Auf der Nordseite der Goernestraße Ost bleibt der Maststandort aufgrund des Brückenbauwerkes unverändert. Die vorh. Fußgängerquerung der Kellinghusenstraße südlich der Goernestraße bleibt bestehen. Um die LSA mit Zusatzeinrichtungen ausstatten zu können, wird die Mittelinsel auf 2,55 m verbreitert.

Am Loogepplatz wird ein neuer LSA-Mast für die Fahrtrichtung Süden auf die neu herzustellende Mittelinsel gestellt. Der vorh. Auslegermast an der Fußgängerquerung südlich der Haltestelle bleibt bestehen. Das Signal für Linksabbiegende am Loogepplatz in Fahrtrichtung Süd-Ost wird auf die neu herzustellende Mittelinsel versetzt.

Am nördlichen Loogepplatz wird die Mittelinsel aufgehoben, damit entfällt auch der Maststandort. Zur Signalisierung dieser Knotenpunktzufahrt wird ein neuer Auslegermast in der nordöstlichen Nebenfläche des Loogepplatzes vorgesehen.

Die LSA Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogepplatz wird mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet. Für den Fall von Fehlfunktion werden zwei eine Induktionsschleifen in der Haltestelle vorgesehen.

3.2.3 MIV

Der MIV wird zukünftig in beiden Fahrtrichtungen von der Einmündung Schrammsweg bzw. Faaßweg bis zur Loogestraße einspurig auf der Kellinghusenstraße fahren. Die Fahrbahn der Loogestraße ist bereits mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung hergestellt. Weiterhin ist im Bereich des Knotenpunktes Kellinghusenstraße/ Goernestraße eine gesonderte Rechtsabbiegespur in die Goernestraße West vorgesehen. Die Einmündungen der Goernestraße werden zu Gunsten der Nebenflächen eingeengt. Vor der Einmündung Schrammsweg wird der rechte Fahrstreifen der Kellinghusenstraße in Fahrtrichtung Süden als gesonderter Rechtsabbiege-Fahrstreifen in den Schrammsweg ausgewiesen. Die Einmündung in den Schrammsweg wird ebenfalls eingeengt, um den Konflikt zwischen rechtsabbiegender MIV und geradeausfahrenden Radfahrern zu entschärfen. Aus dem Schrammsweg wird das Linkseinbiegen in die Kellinghusenstraße zugelassen.

3.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung Süden an der Einmündung Kellinghusenstraße/ Schrammsweg auf die Fahrbahn auf einen Radfahrstreifen geführt. Dieser Radfahrstreifen hat eine Breite von 1,60 m. Vor der Einmündung Goernestraße-West/ Kellinghusenstraße wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) hergestellt, der Radfahrenden direktes Abbiegen in die Goernestraße-Ost ermöglicht. Zum Abbiegen von der Kellinghusenstraße in den Loogepplatz steht dem Radfahrer zukünftig ein Abbiegestreifen zur Verfügung. Der Radfahrstreifen findet Anschluss an den vorhandenen Schutzstreifen in der Loogestraße in Richtung Südwest. Der vorhandene Radweg in den westlichen Nebenflächen wird aufgehoben.

In Fahrtrichtung Norden ist ebenfalls ab der Loogestraße ein Radfahrstreifen geplant. Dieser wird im Bereich der Einmündung Faaßweg/ Kellinghusenstraße auf den vorh. Radweg in der Nebenfläche aufgeleitet. In den Abschnitten mit Parkständen in den Nebenflächen wird ein Sicherheitsstreifen von $\geq 0,70$ m neben dem Radfahrstreifen vorgesehen. Vor der Einmündung der Goernestraße-Ost/ Kellinghusenstraße wird ebenso ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet, der Radfahrenden das direkte Linksabbiegen in die Goernestraße-West ermöglicht.

In der westlichen Nebenfläche der Kellinghusenstraße werden zwischen der Einmündung Goernestraße–West/ Kellinghusenstraße und der Haltestelle der MB 25 rd. 12 Fahrradbügel im Bereich des zurückzubauenden Radweges gestellt. In den übrigen Abschnitten werden die Flächen der zurückzubauenden Radwege als Gehweg hergestellt, sodass sich künftig Gehwegbreiten von 3,0 m bis 4,0 m ergeben.

Die Fahrradabstellanlage in der nördlichen Nebenfläche der Goernestraße West bleibt bestehen. Es wird lediglich der vorhandene Radweg in der Nebenfläche zurückgebaut.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Die vorh. Flächen für den ruhenden Verkehr bleiben unverändert. Da die vorh. Parkstände überwiegend von Anwohnern genutzt werden und es somit nicht so häufig zu Ein- und Ausparkvorgängen kommt, sollen die Radfahrstreifen auch in den Bereichen der Senkrechtparkstände eingerichtet werden.

In der Kellinghusenstraße Fahrtrichtung Norden werden im Bereich der Bahnunterführung ca. 5 neue Längsparkstände eingerichtet.

3.2.6 Barrierefreiheit

Die Haltestelle erhält die gemäß Plast 10 erforderlichen Bodenindikatoren für Auffindestreifen und Einstiegsfeld.

Die Knotenpunktbereiche werden mit den erforderlichen taktilen Elementen gem. PLAST 10 ausgestattet. Die Lichtsignalanlagen werden mit Zusatzeinrichtungen versehen. An den Lichtsignalanlagen wird eine „Doppelquerung“ realisiert. D.h. der Leitstreifen führt am Signalmast vorbei bis zu dem Richtungsfeld mit 6 cm Kantenvorstand. Auf der kreuzungszugewandten Seite des Mastes wird die Kante auf einer Länge von 1,0 m auf 0 cm abgesenkt und durch ein Sperrfeld gesichert.

Außerdem erhalten die Querungen Kunhardtstraße, Schrammsweg und Faaßweg die gem. Plast 10 erforderlichen Richtungsfelder.

In der nordwestlichen Nebenfläche der Goernestraße wird ein Aufmerksamkeitsstreifen vor der Fahrradabstellanlage in der Goernestraße–West hergestellt, durch den Sehbehinderte zur LSA im Einmündungsbereich Goernestraße/ Kellinghusenstraße geleitet werden.

3.2.7 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung wird nichts verändert. Im Bereich der Busbucht und der Ausstiegshaltestelle sind die vorhandenen Straßenabläufe auszubauen und aufgrund neuer Bordsteinführung neu herzustellen.

3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen

Im Bereich der neu herzustellenden Längsparkstände ist eine Baumpflanzung in der Kellinghusenstraße vorgesehen.

3.2.9 Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung

Für die Einrichtung des Linksabbiege-Fahstreifens für Radfahrende muss ein Mast der öffentlichen Beleuchtung auf die neu herzustellende Mittelinsel im Knotenpunktbereich Loogepplatz/ Loogestraße versetzt werden.

3.2.10 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung noch geklärt.

3.2.11 Lärmschutz

Der Umbau der Haltestelle stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahstreifen vorgesehen sind und die Fahrbahn nicht näher an die angrenzende Bebauung verlegt wird. Somit sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

3.2.12 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

3.2.13 Kampfmittelfreiheit

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, besteht im Planungsbereich kein Hinweis auf Kampfmittel.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage ist der Baustufenplan BS Eppendorf vom 14.01.1955. Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Der vorgesehene Umbau der Haltestelle Kellinghusenstraße sowie weiterer Haltestellen der Linien im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms der MetroBus-Linien 20/25 beeinflusst die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV positiv. Wesentlicher Grund ist, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme insgesamt zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue kommen wird.

Gemeinsam mit den weiteren linienbezogenen Umbauvorhaben im Rahmen des Bus-

beschleunigungsprogramms können somit die Attraktivität des Busverkehrsangebots hinsichtlich der Reisezeiten sowie dessen Verlässlichkeit aus Sicht des Kunden deutlich gesteigert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr beitragen.

Außerdem wird es durch die Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms künftig möglich sein, die heutige Betriebsleistung mit einem geringeren Fahrzeug- und Personaleinsatz zu erbringen oder alternativ bei gegebenem Fahrzeug- und Personaleinsatz zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dies führt wiederum zu gleich bleibenden oder sogar sinkenden Kosten für die Leistungserbringung.

Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahme erhält der Busverkehr künftig die Haltestelle mit 16 cm hohen Sonderborden, 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 wiederum mindernd sowohl auf die absolute Dauer, als auch auf die Streuung der an dieser Haltestellen auftretenden Fahrgastwechselzeiten auf, da insbesondere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste z.B. mit Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen deutlich zügiger und ggf. sogar unter Verzicht auf den Einsatz der Klapprampe das Fahrzeug betreten können. Somit trägt die Maßnahmen zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue bei.

5.3 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel

Die Finanzierung erfolgt [REDACTED]
[REDACTED] Die entsprechende Drucksache 20/2508 [REDACTED] beschlossen.

Die Gesamtbaukosten werden auf [REDACTED] geschätzt.

Die durch die Baumaßnahme ausgelösten jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten reduzieren sich um [REDACTED]

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projektteam Busbeschleunigung -GF/PB- bzw. Fachbereich Baudurchführung – S 3.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Realisierung der Baumaßnahme ist ab August 2016 vorgesehen.

Verfasst:

[REDACTED]

Aufgestellt:

[REDACTED]

.....
[REDACTED]

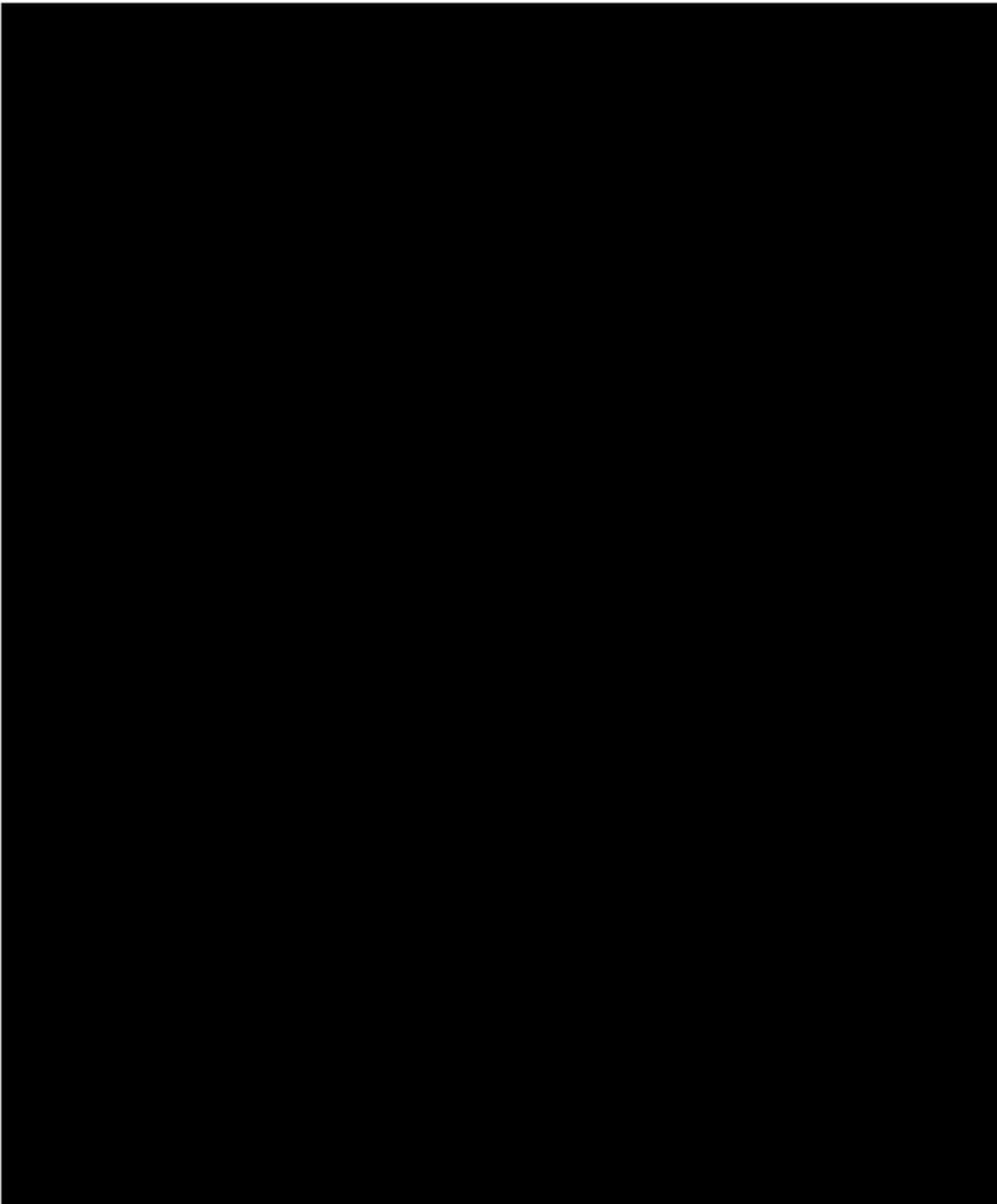
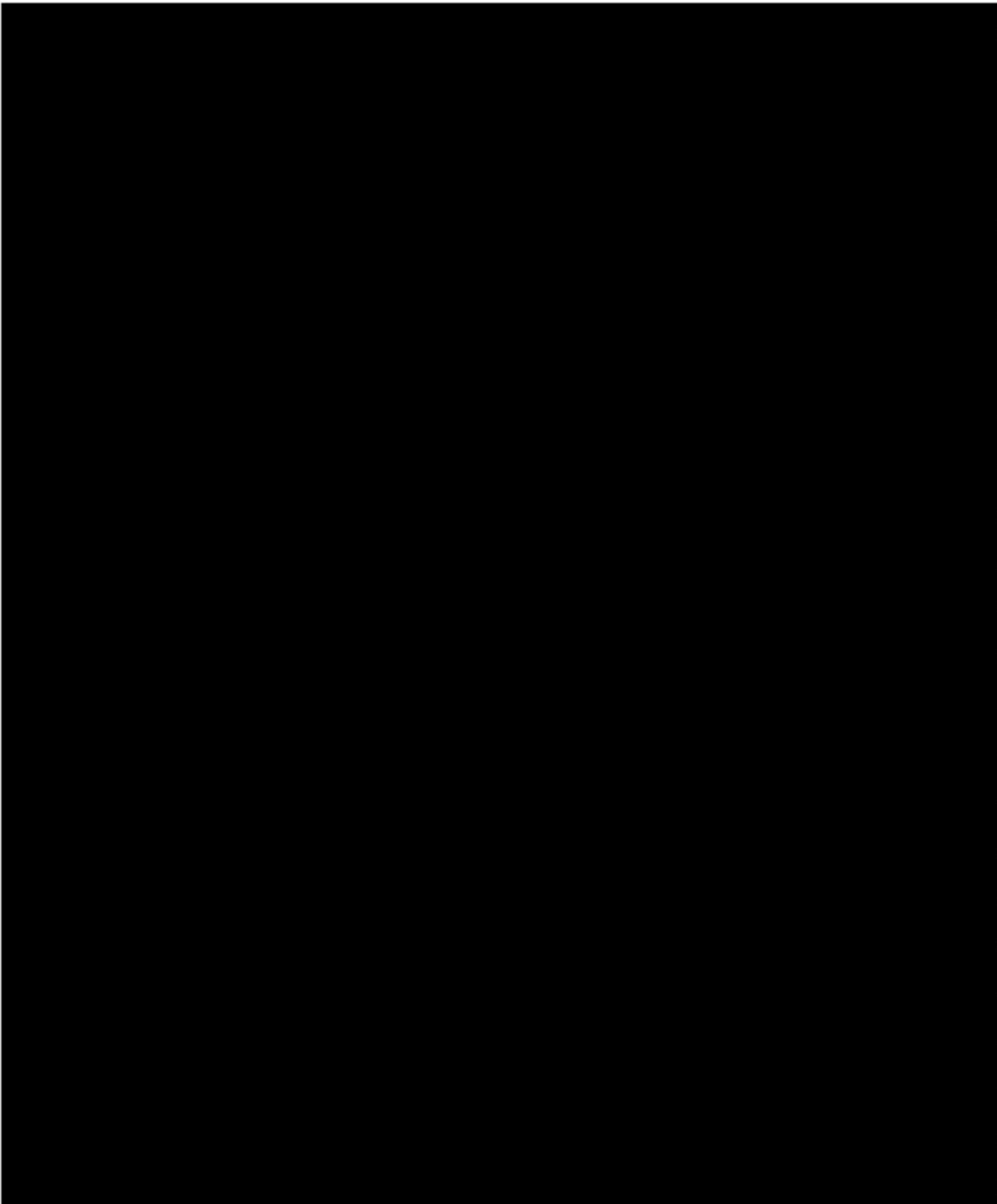
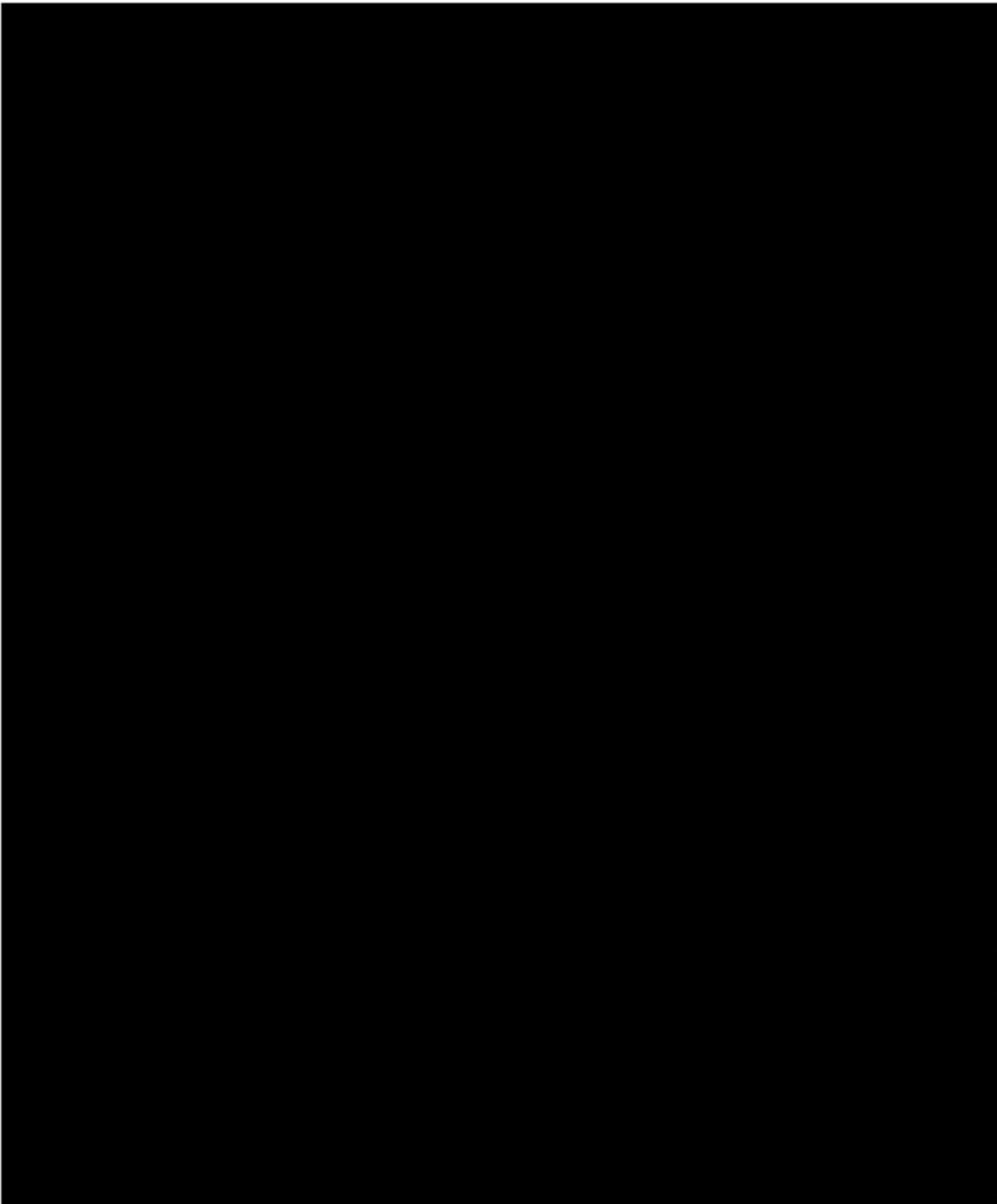
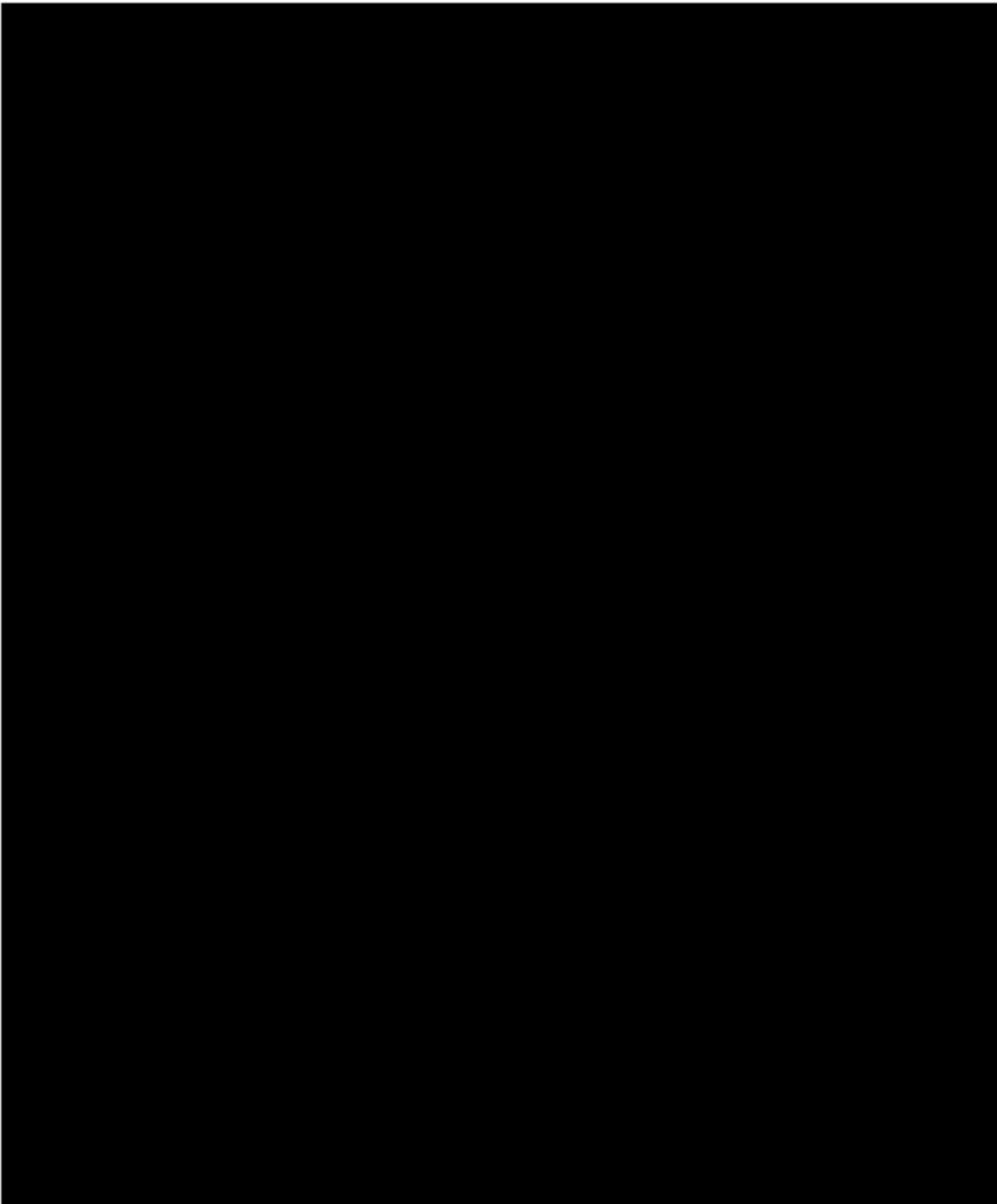
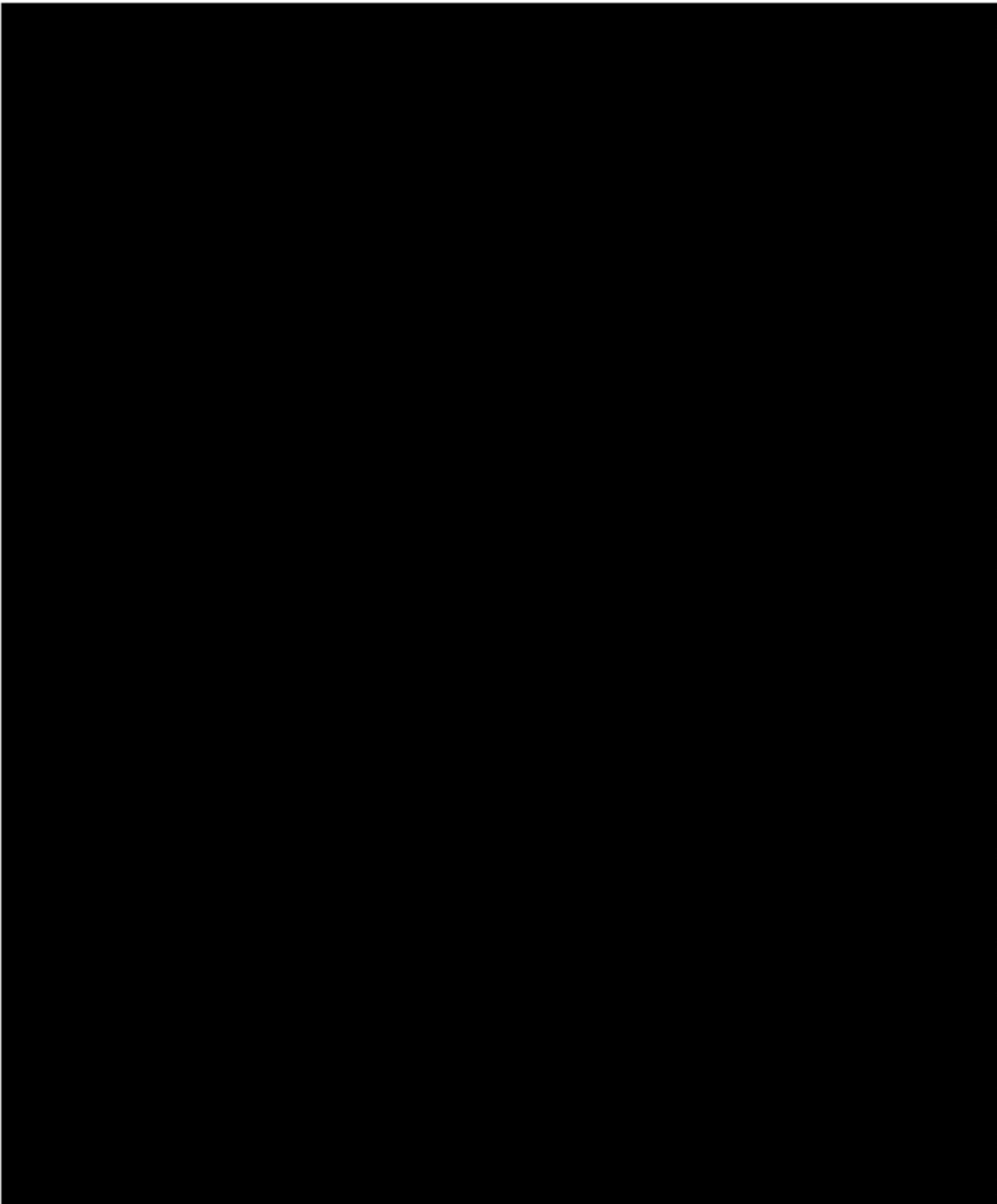
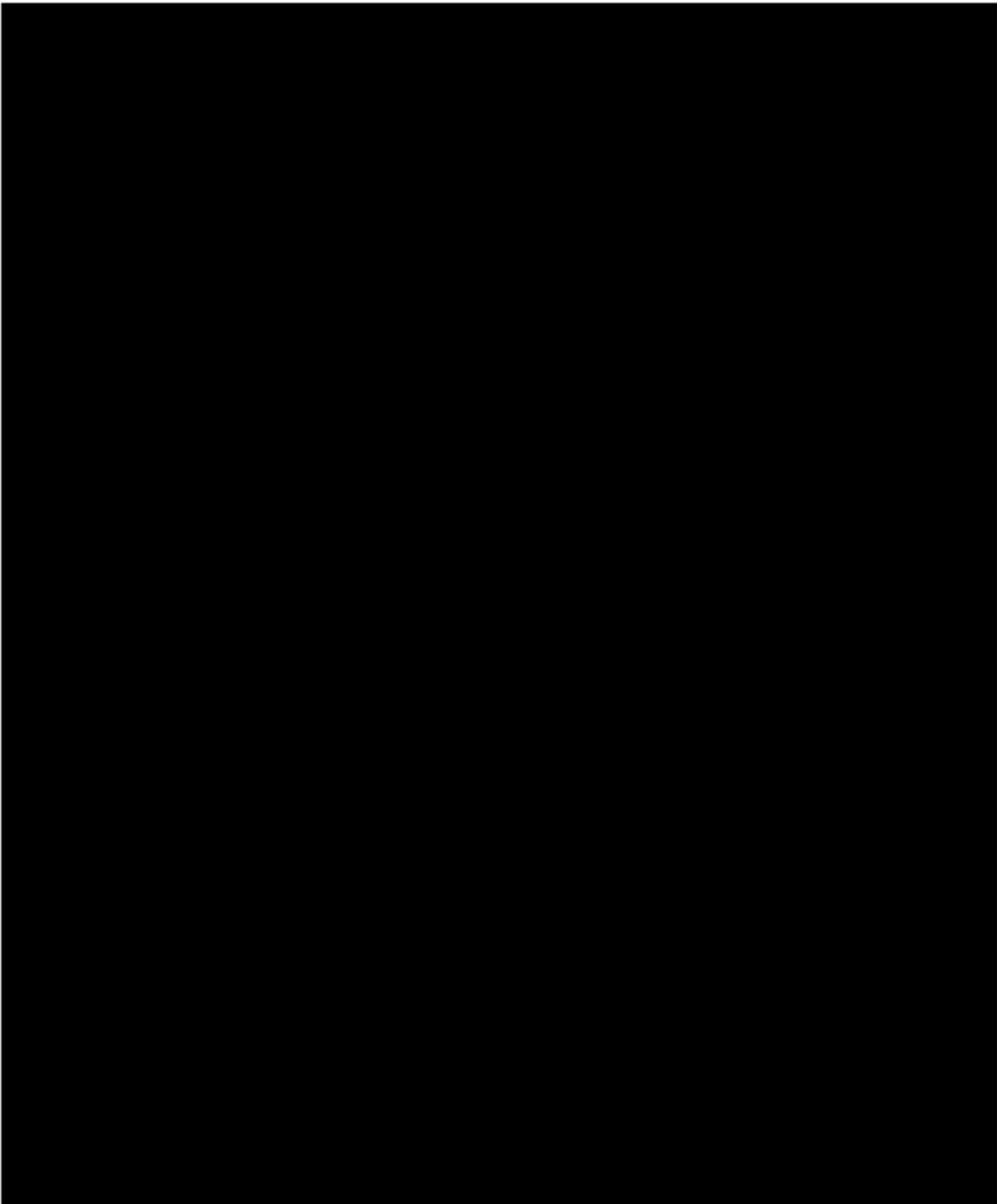
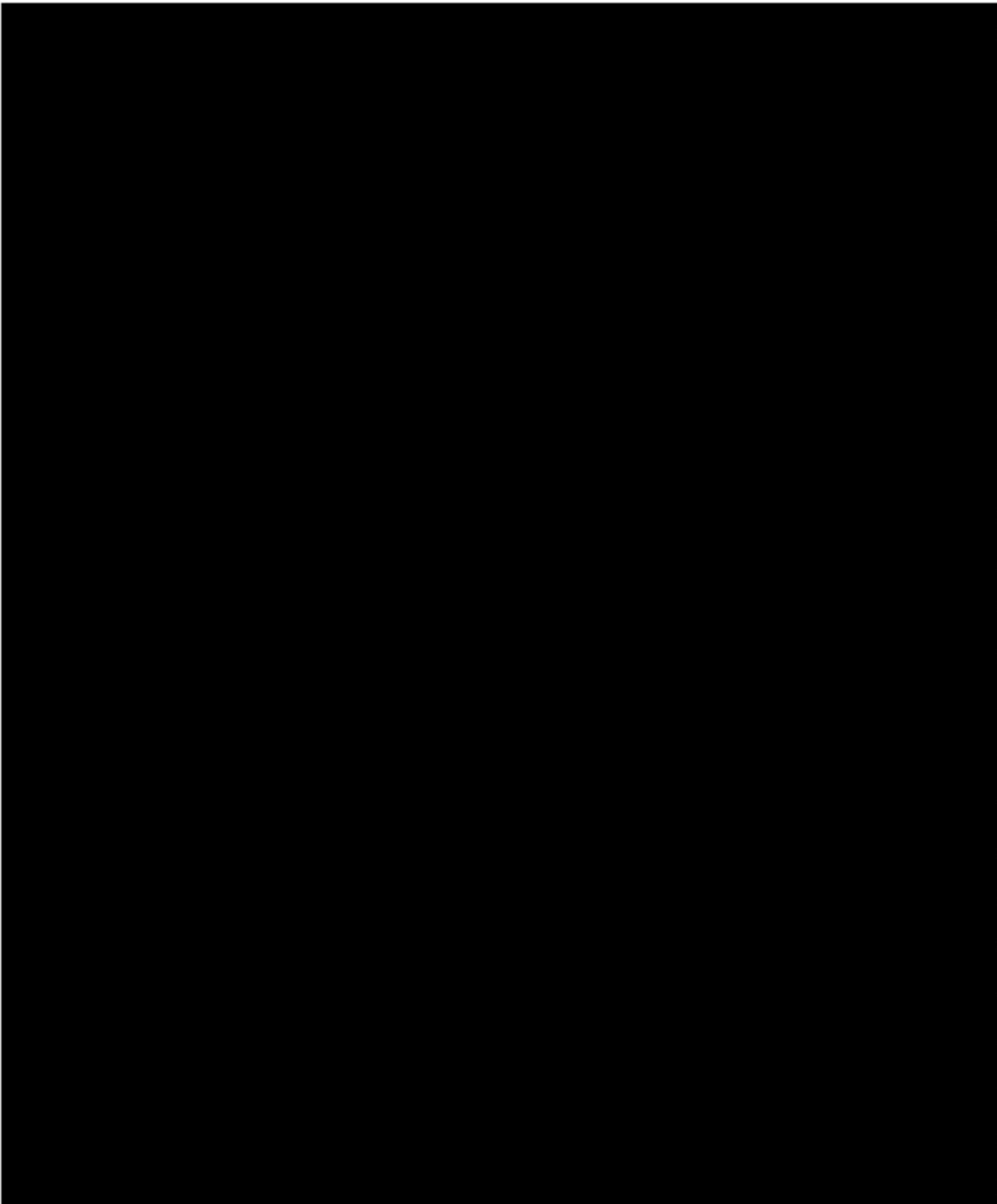
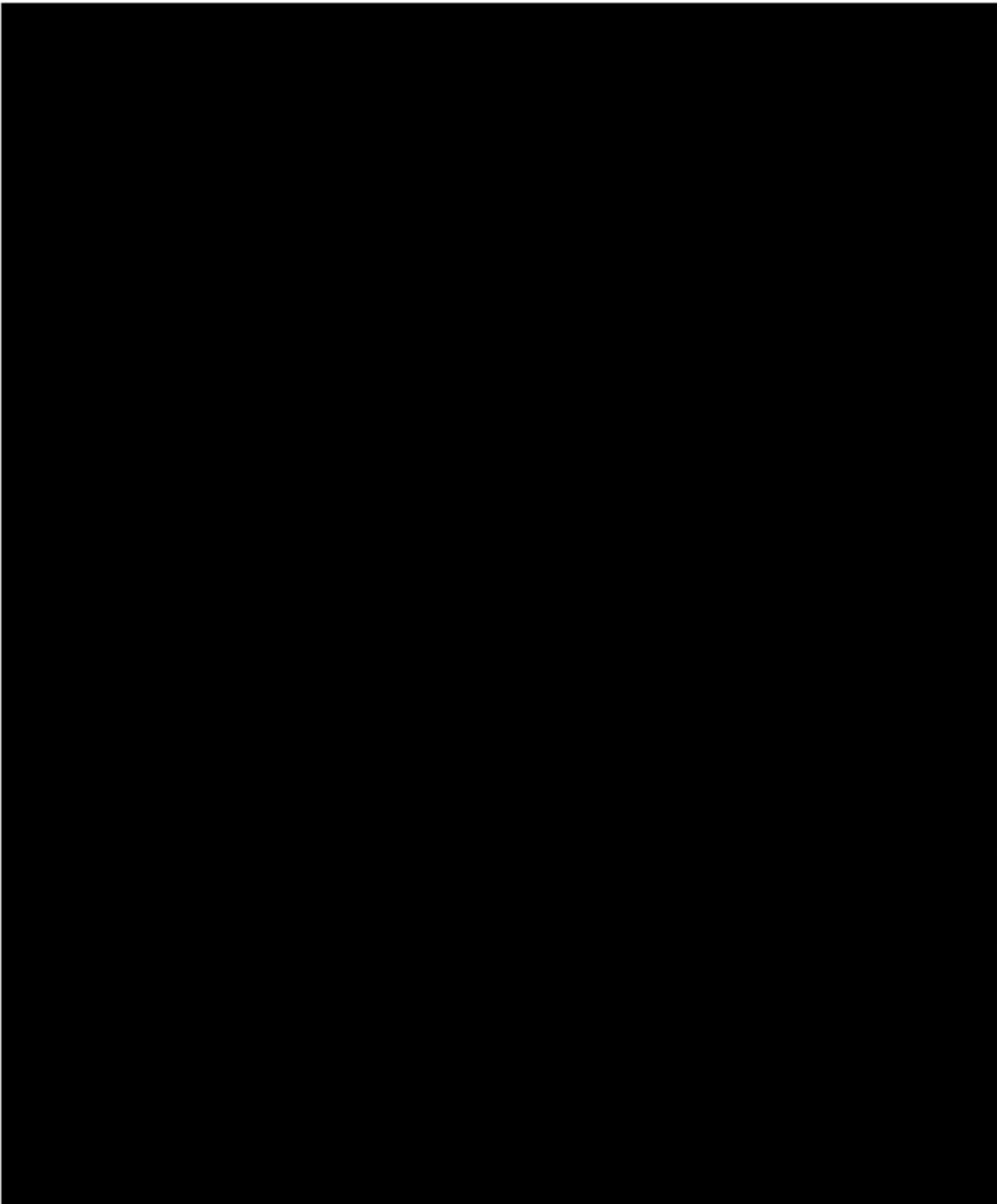
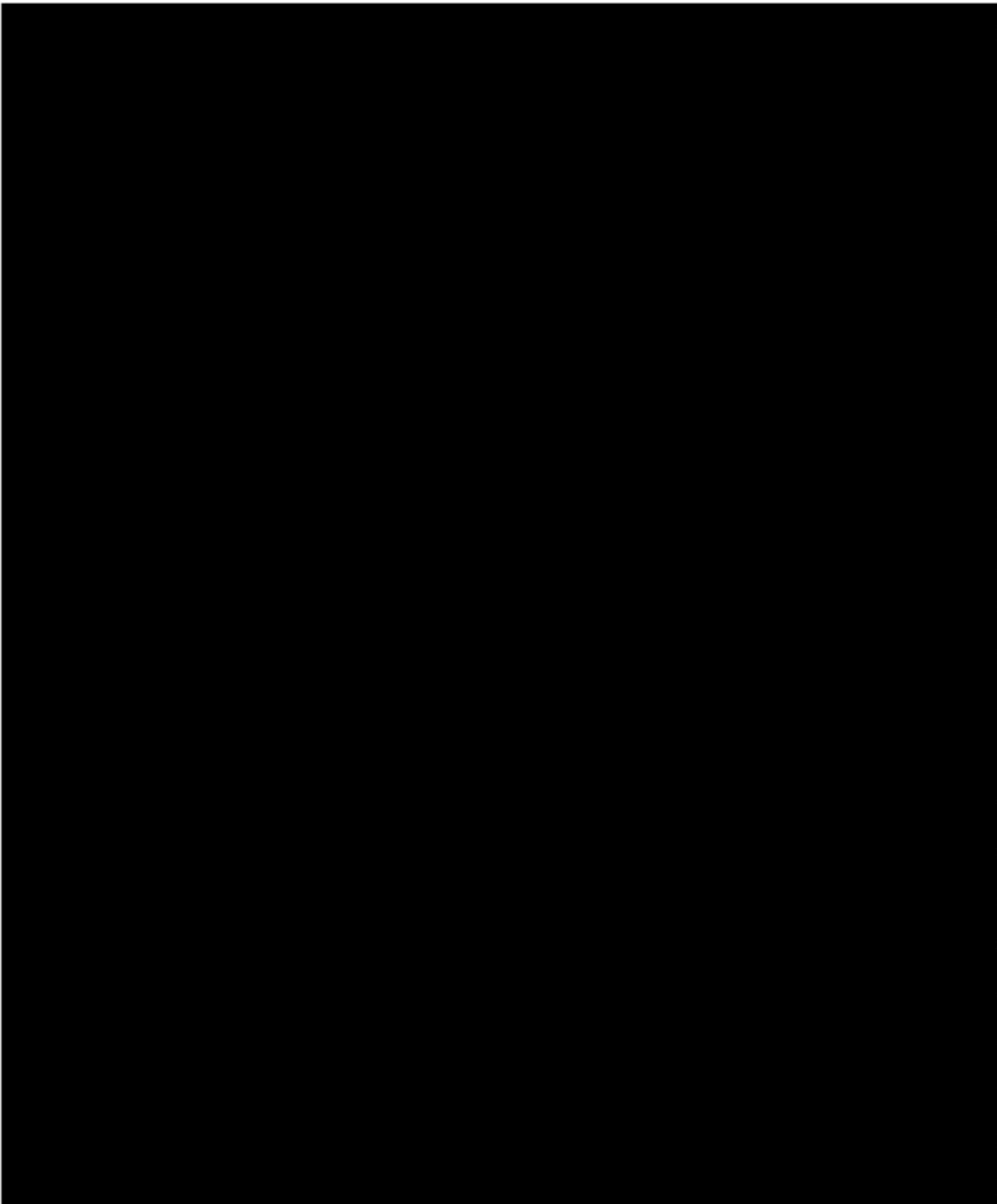
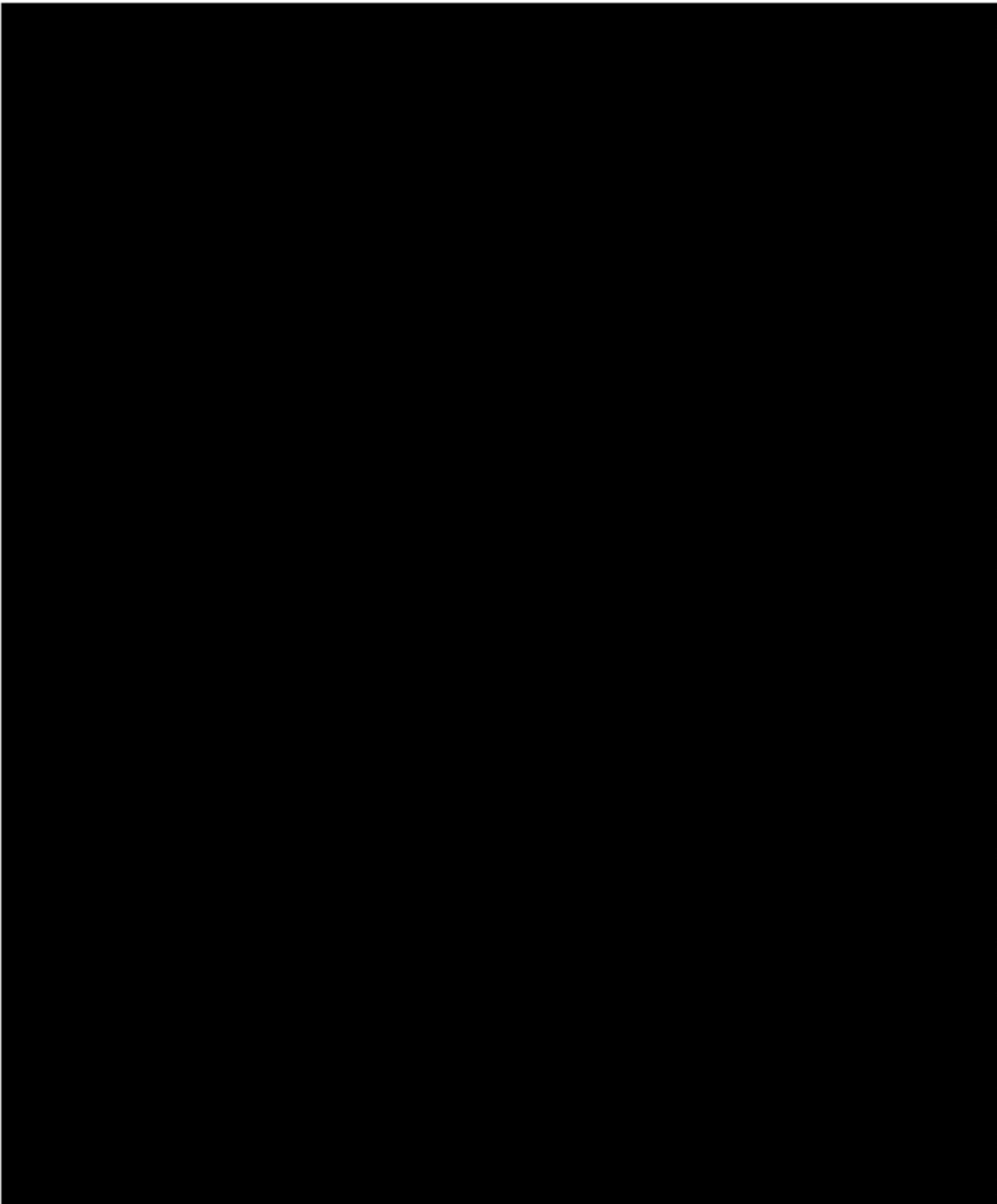
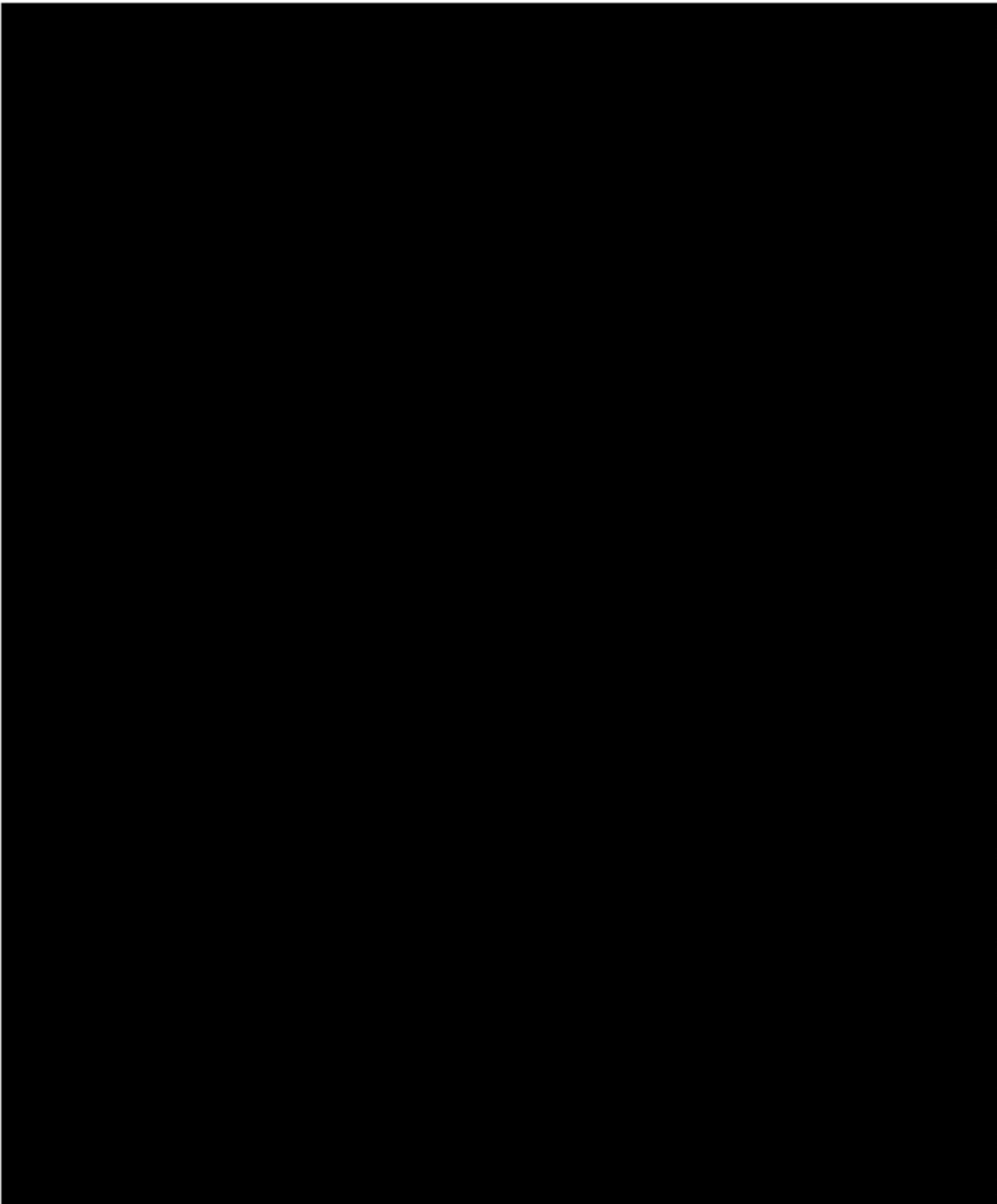
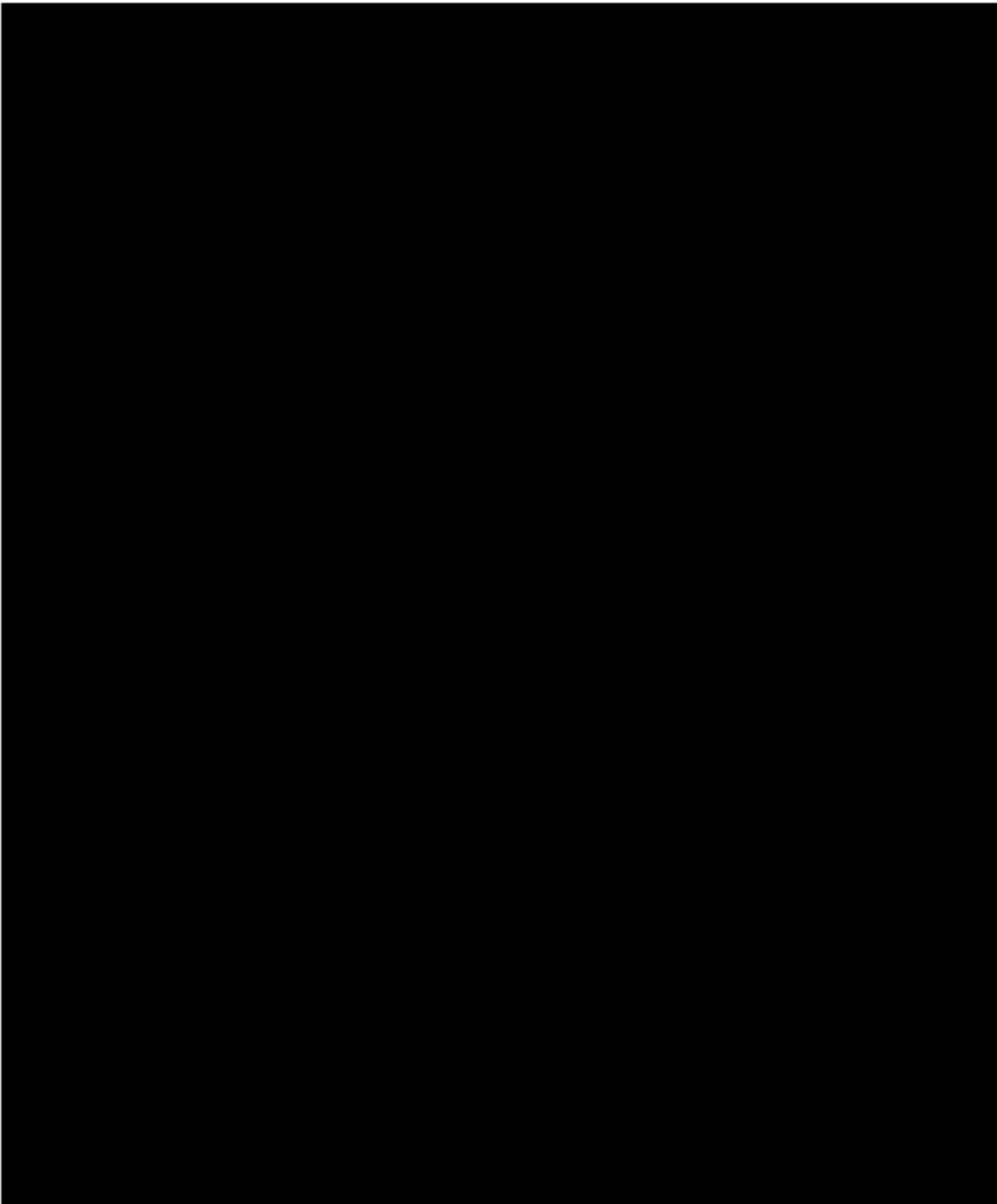
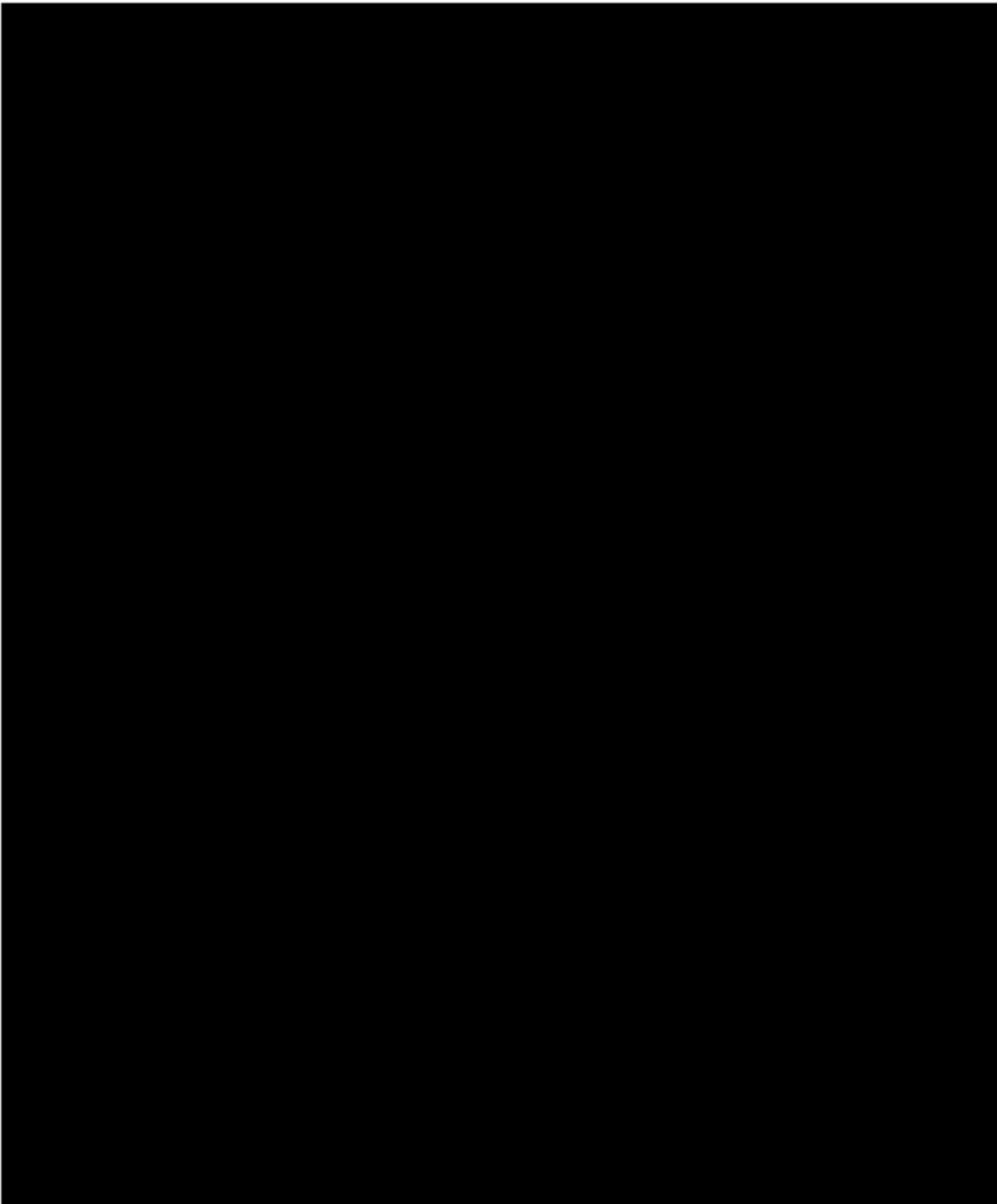
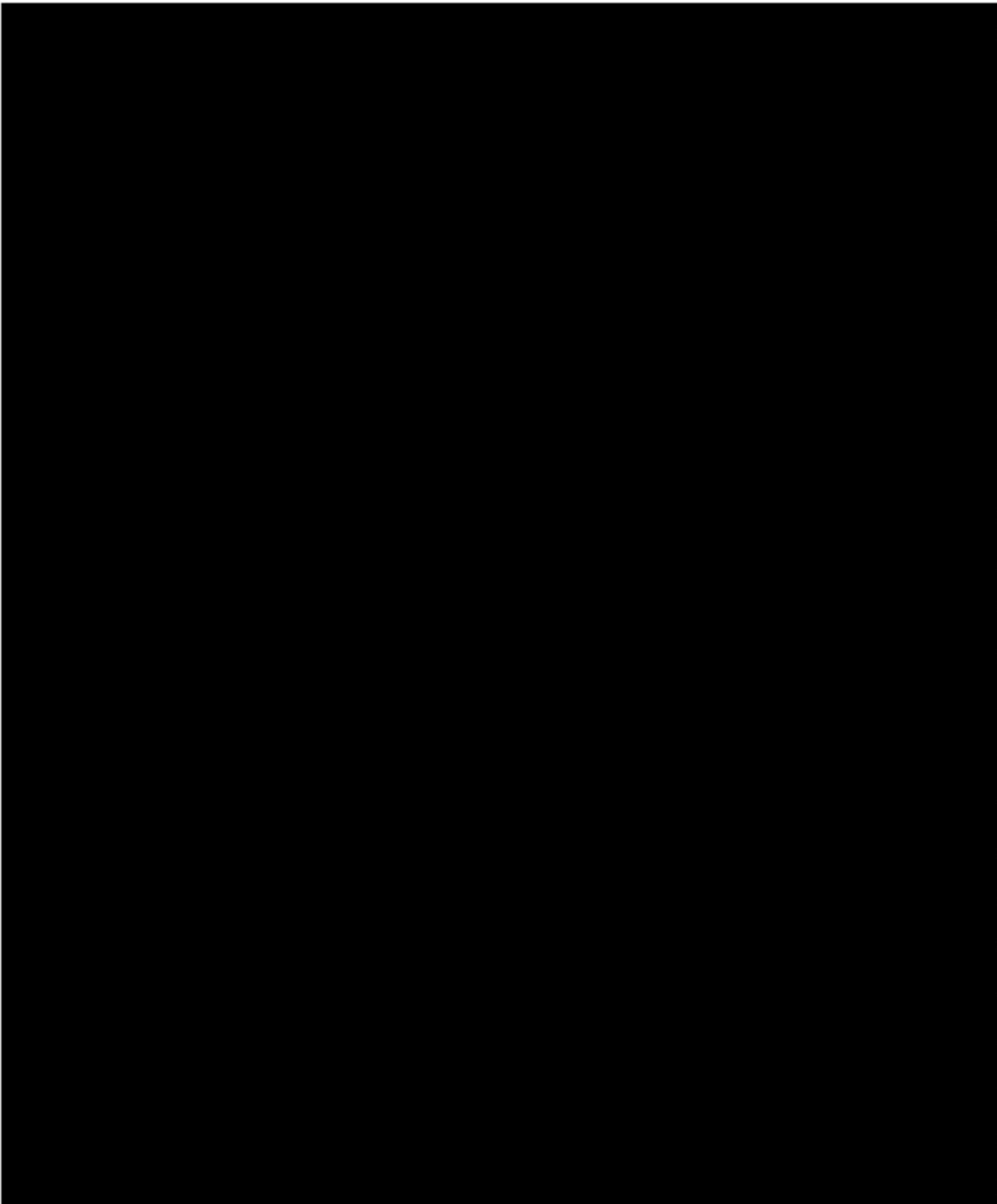
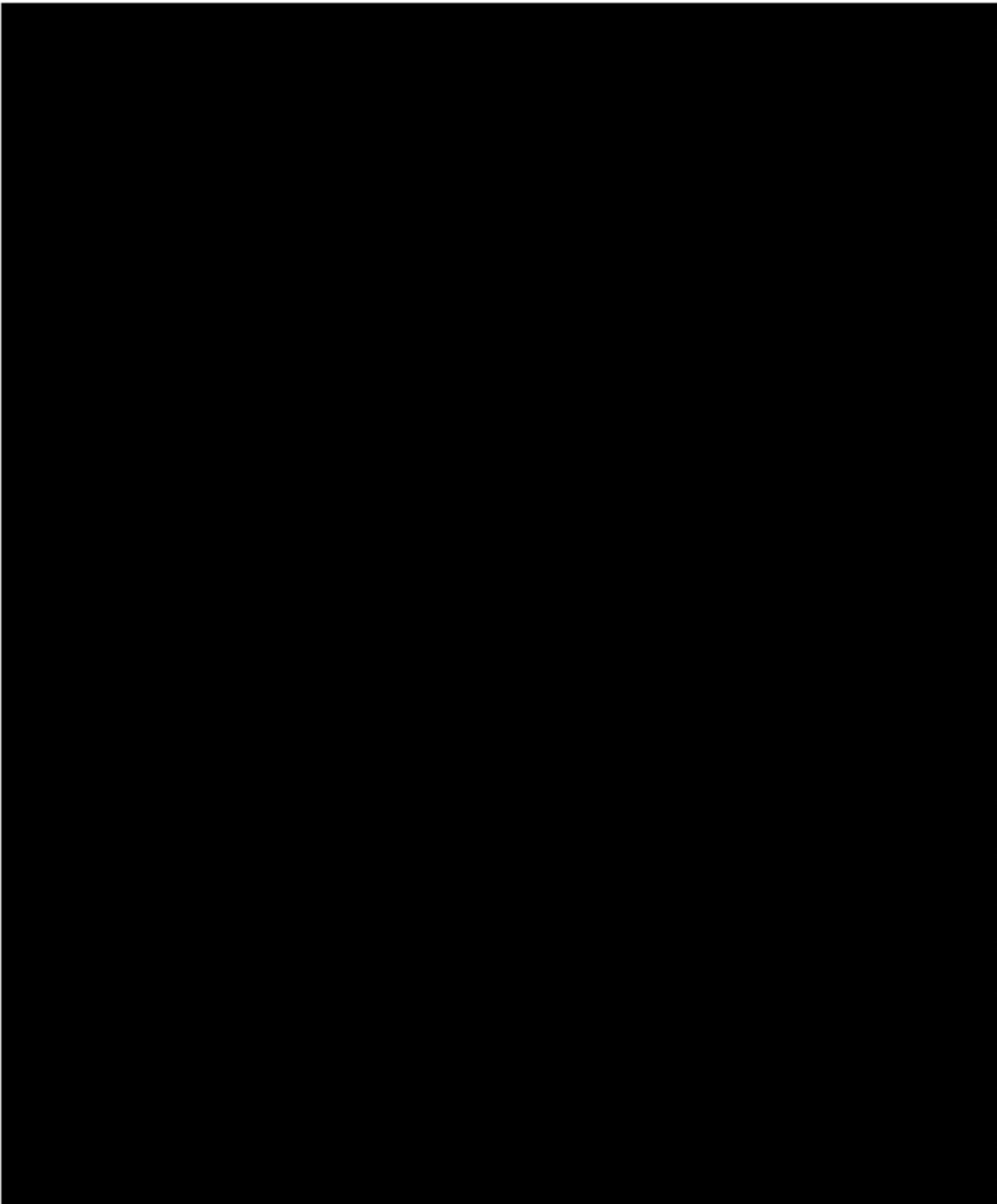
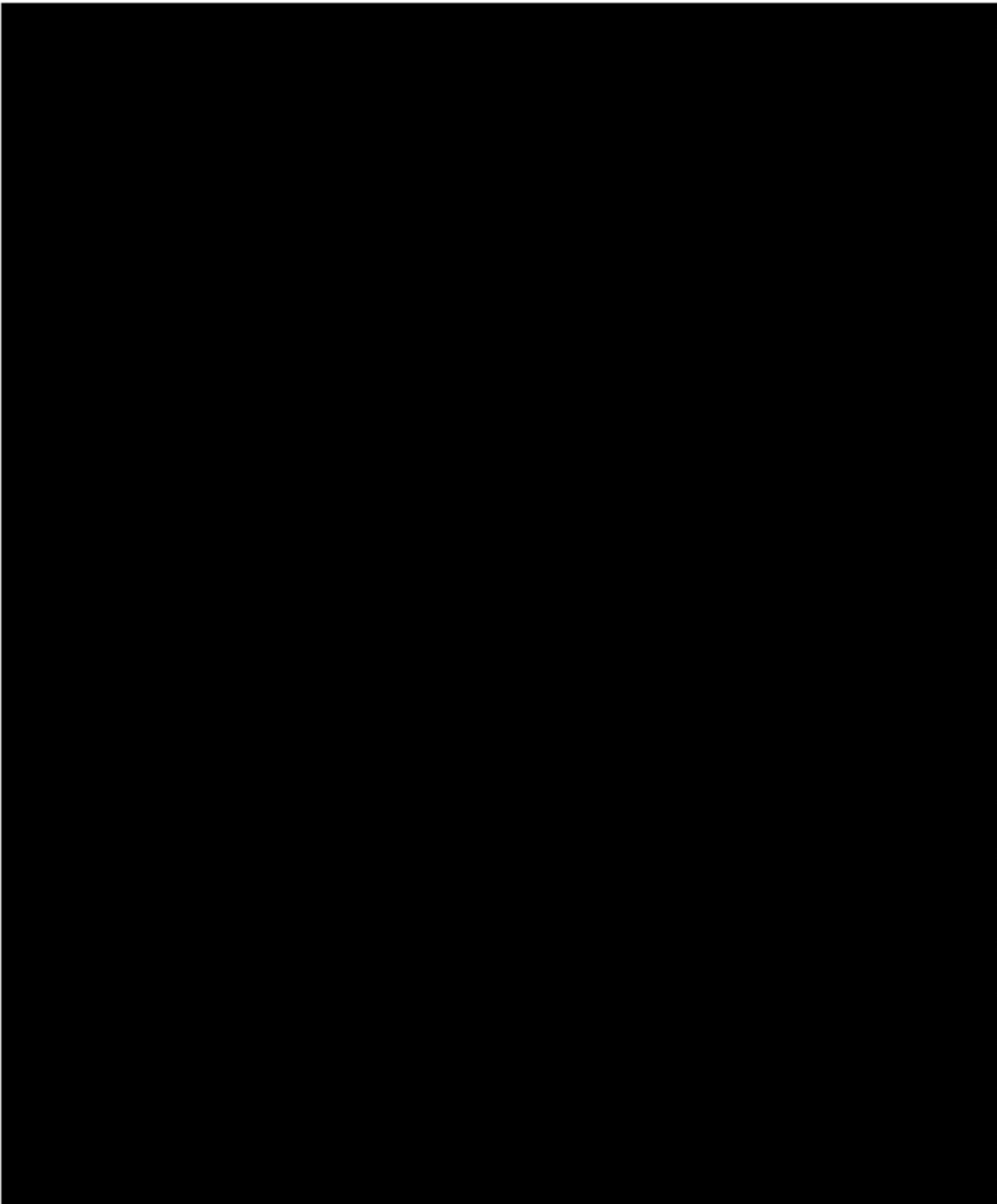
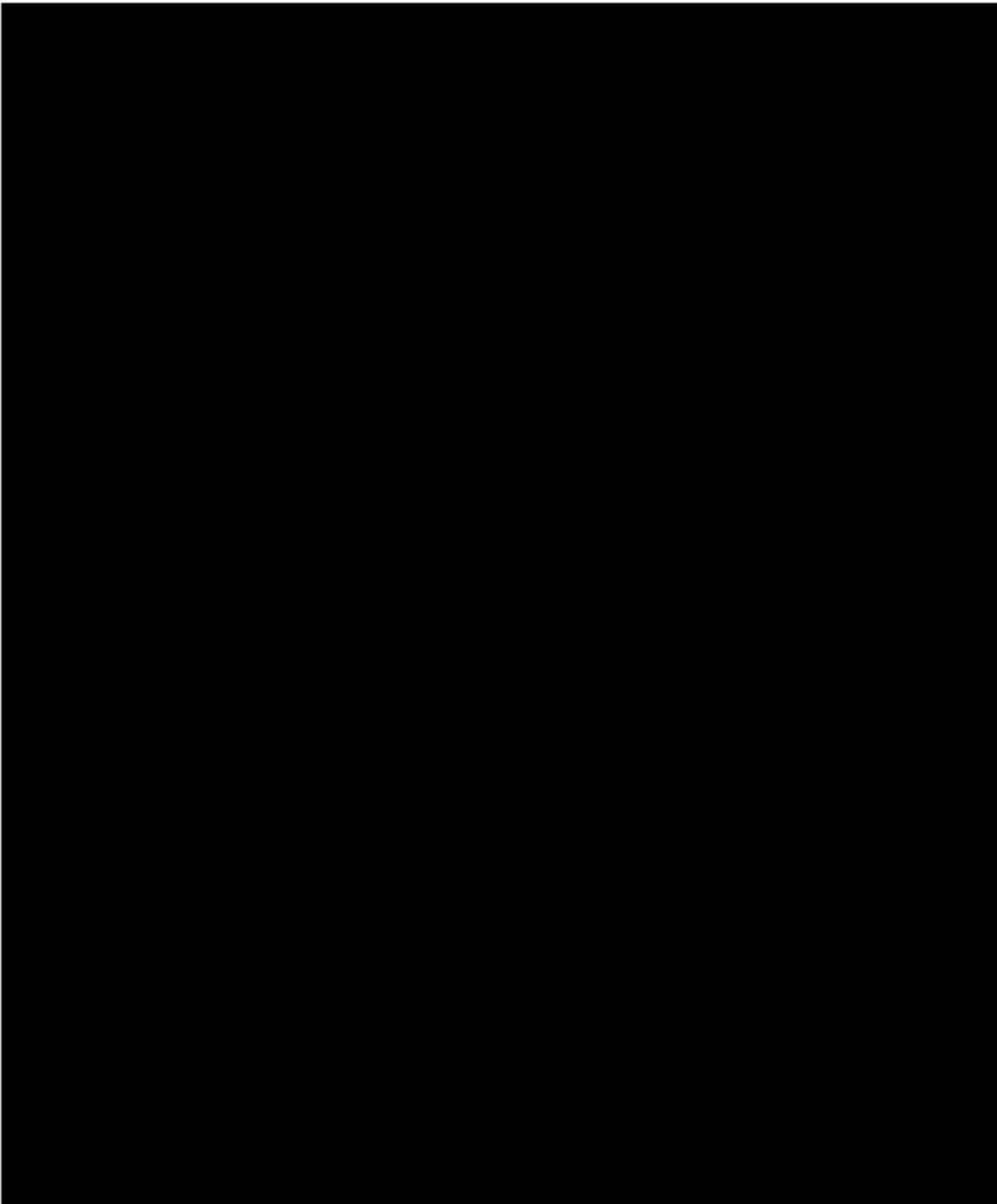
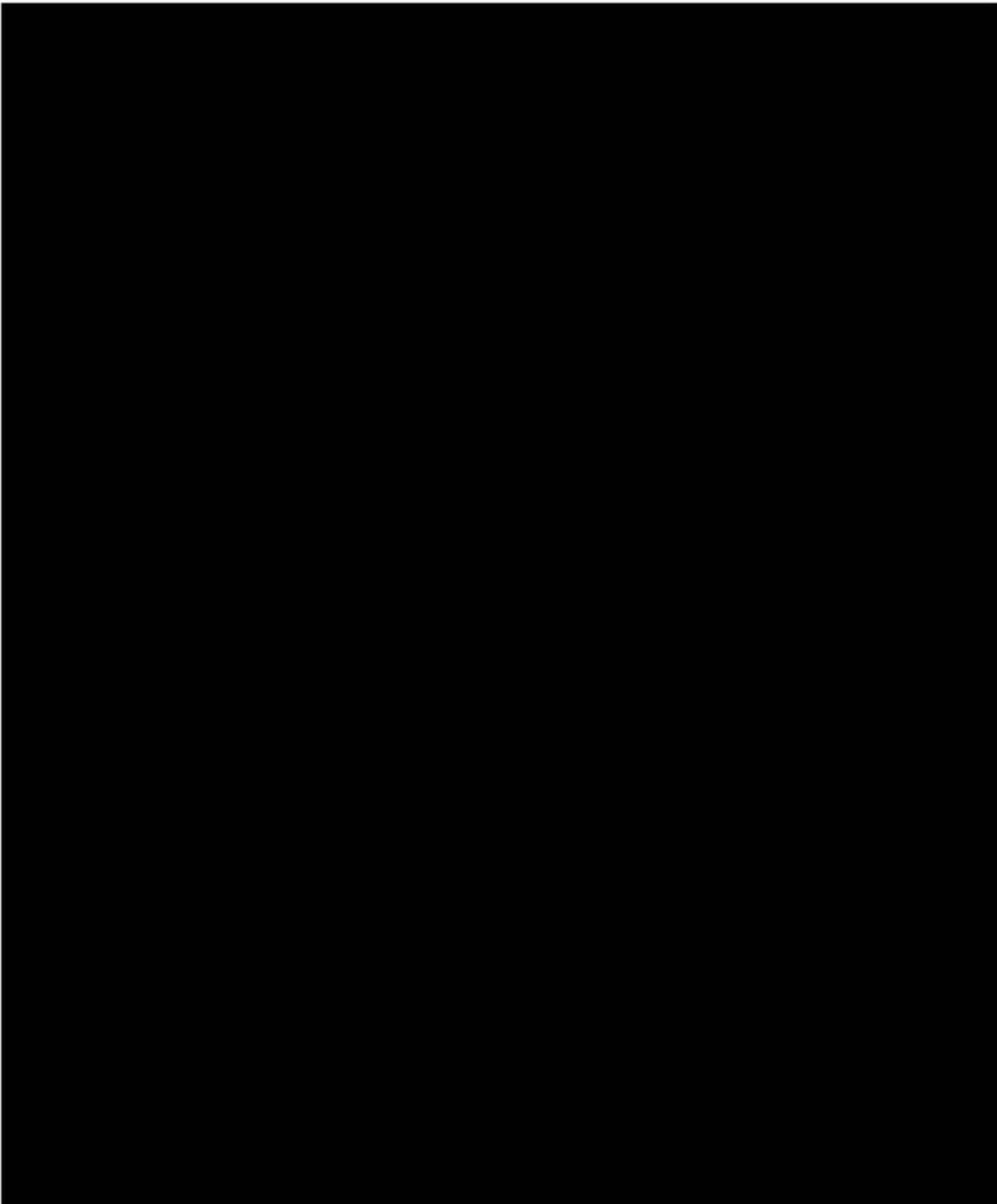
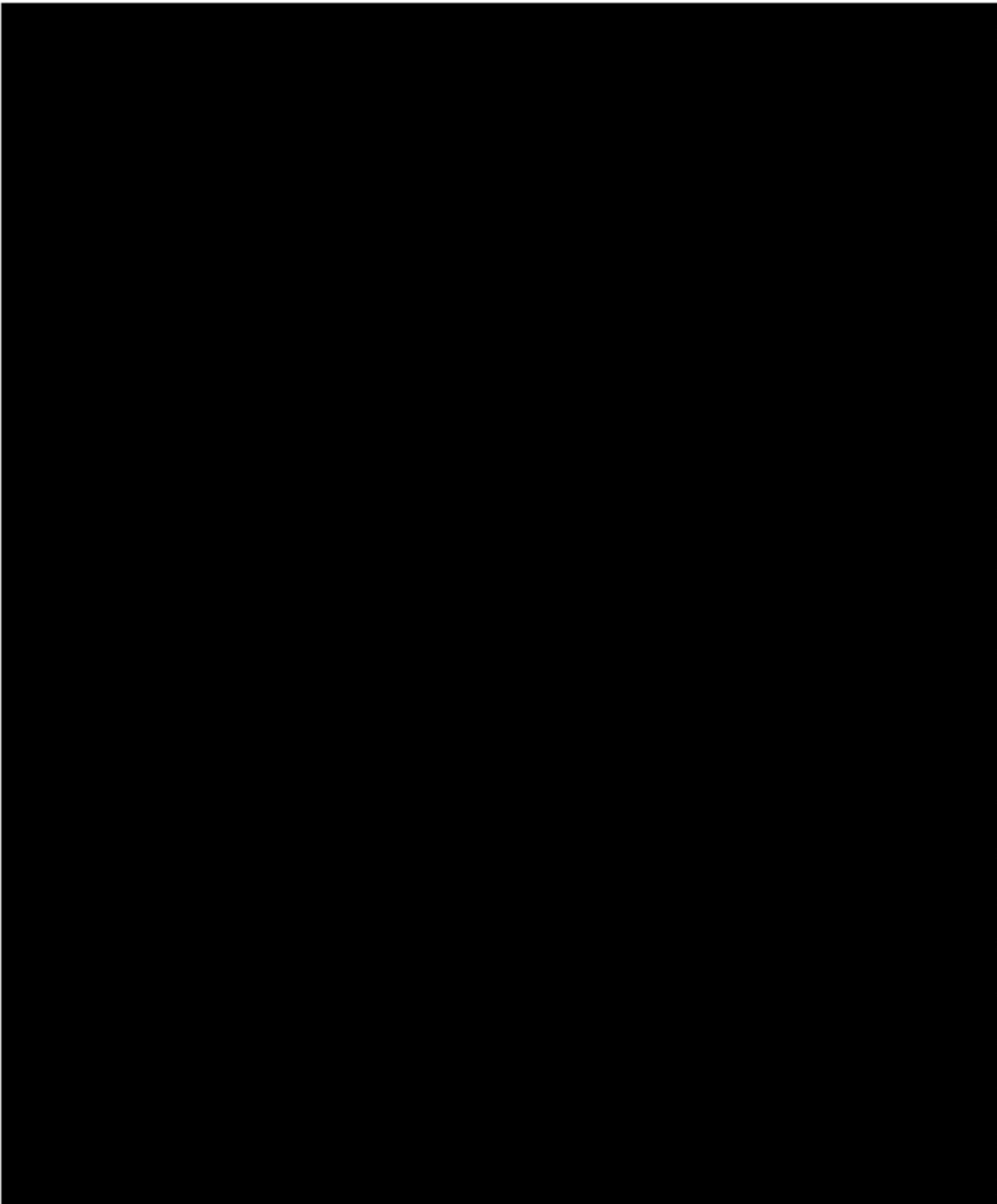
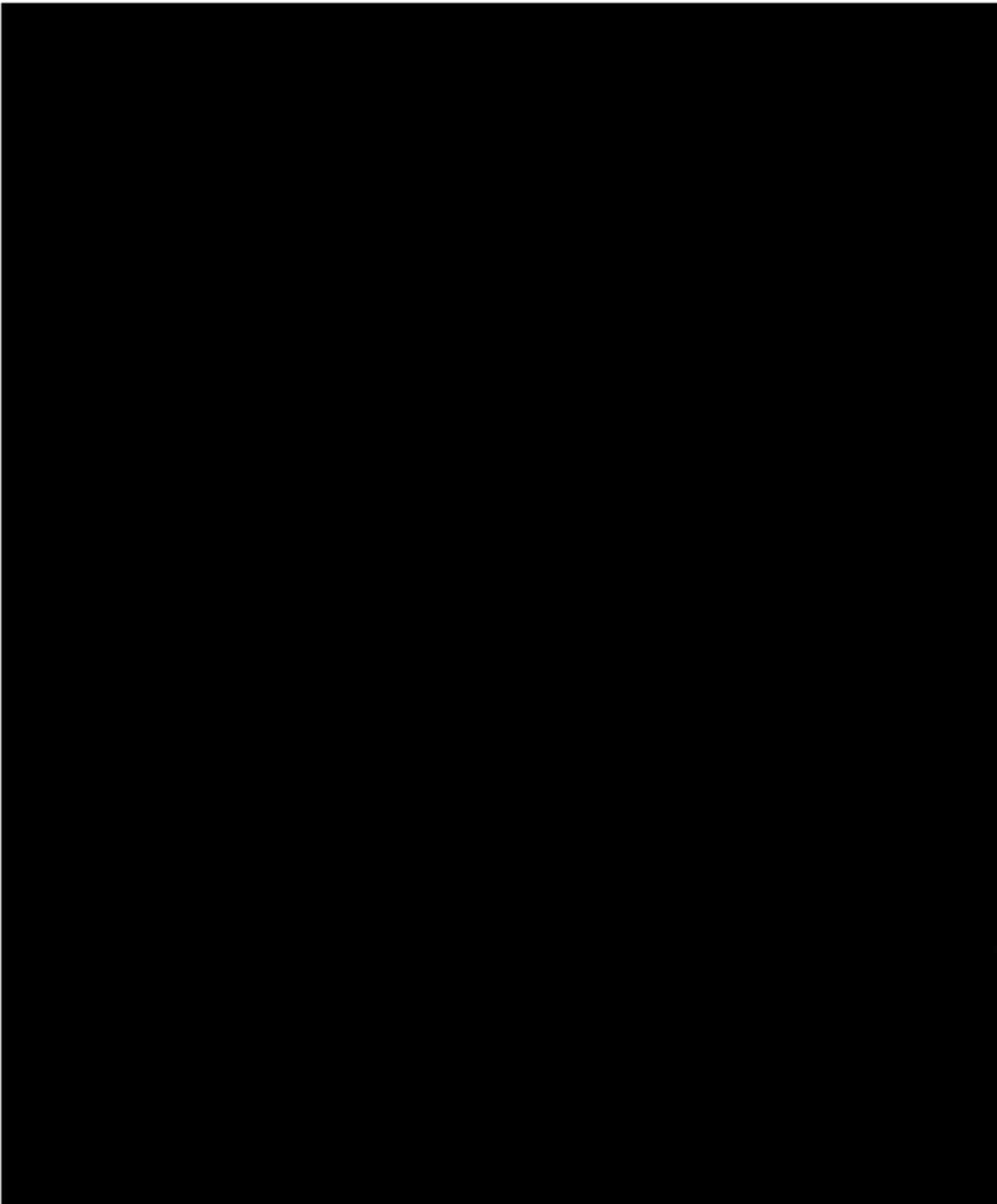
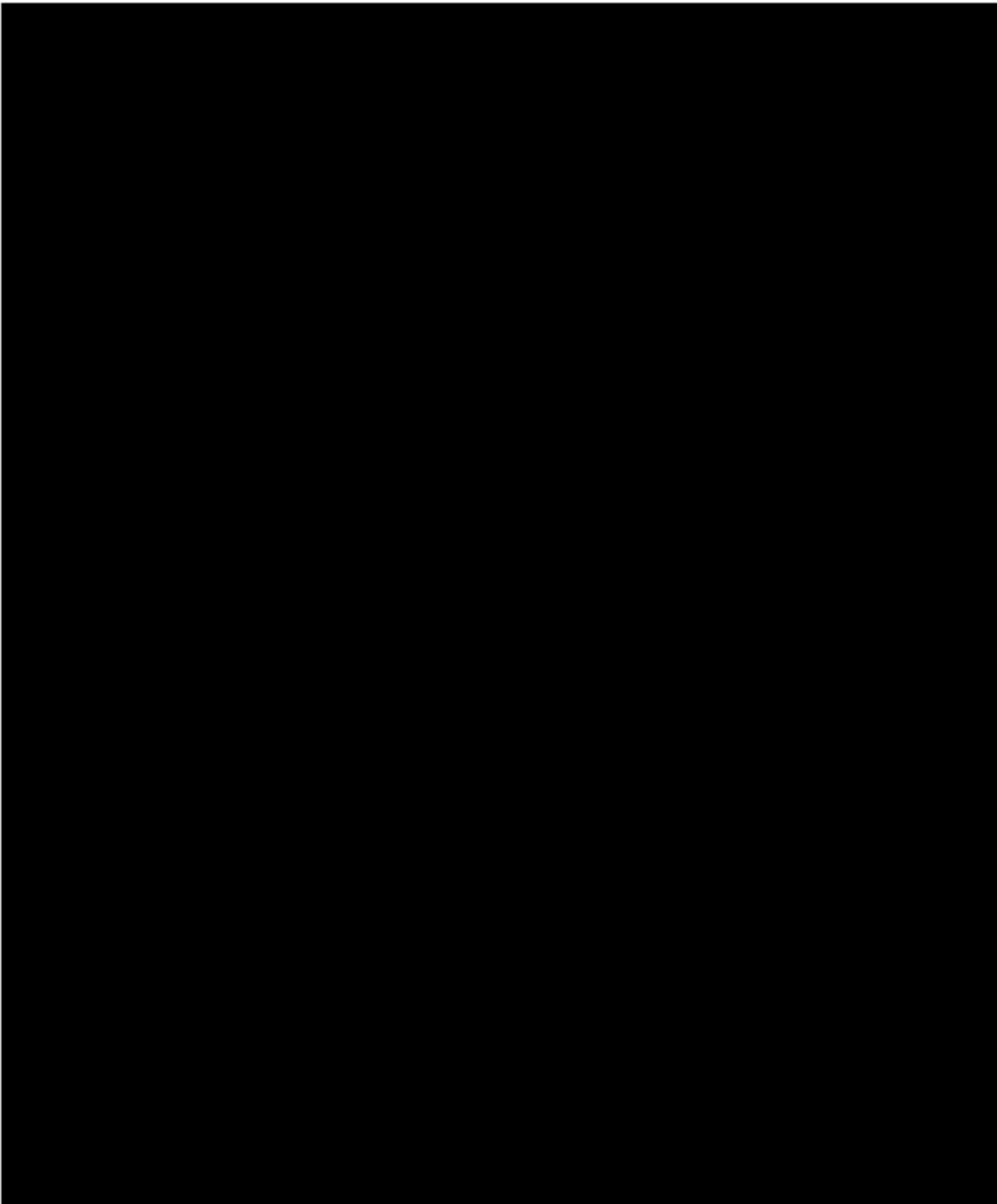
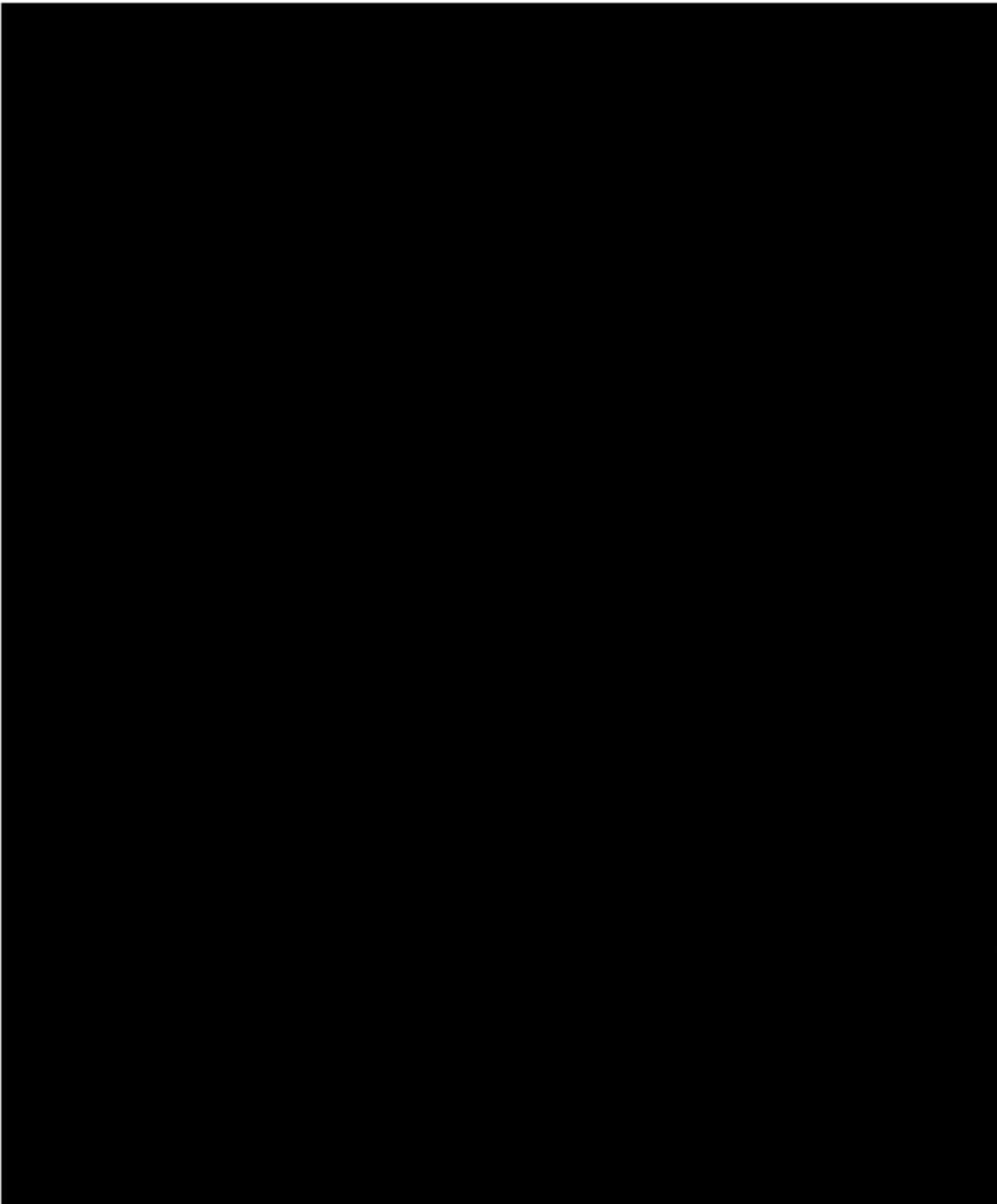
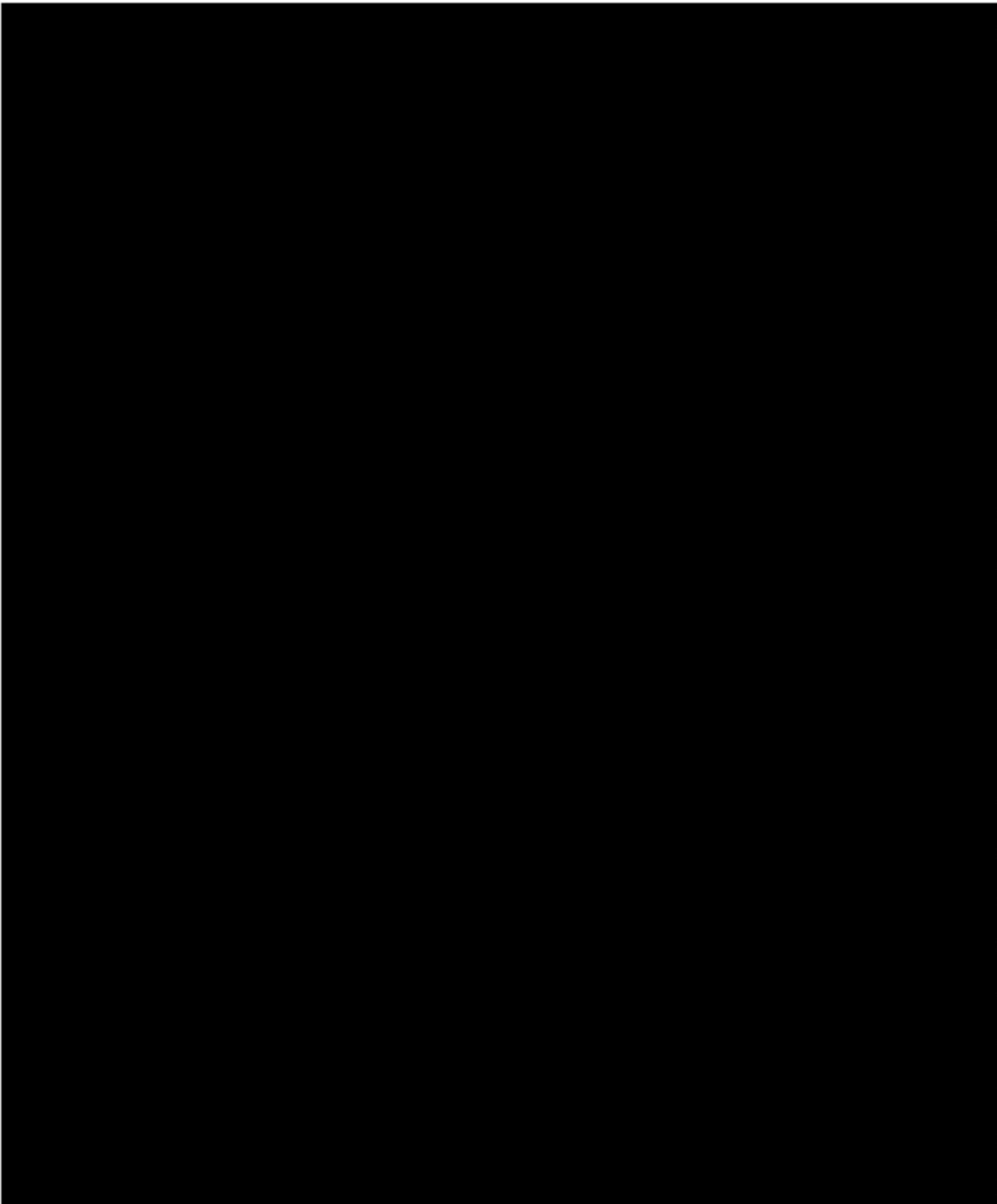
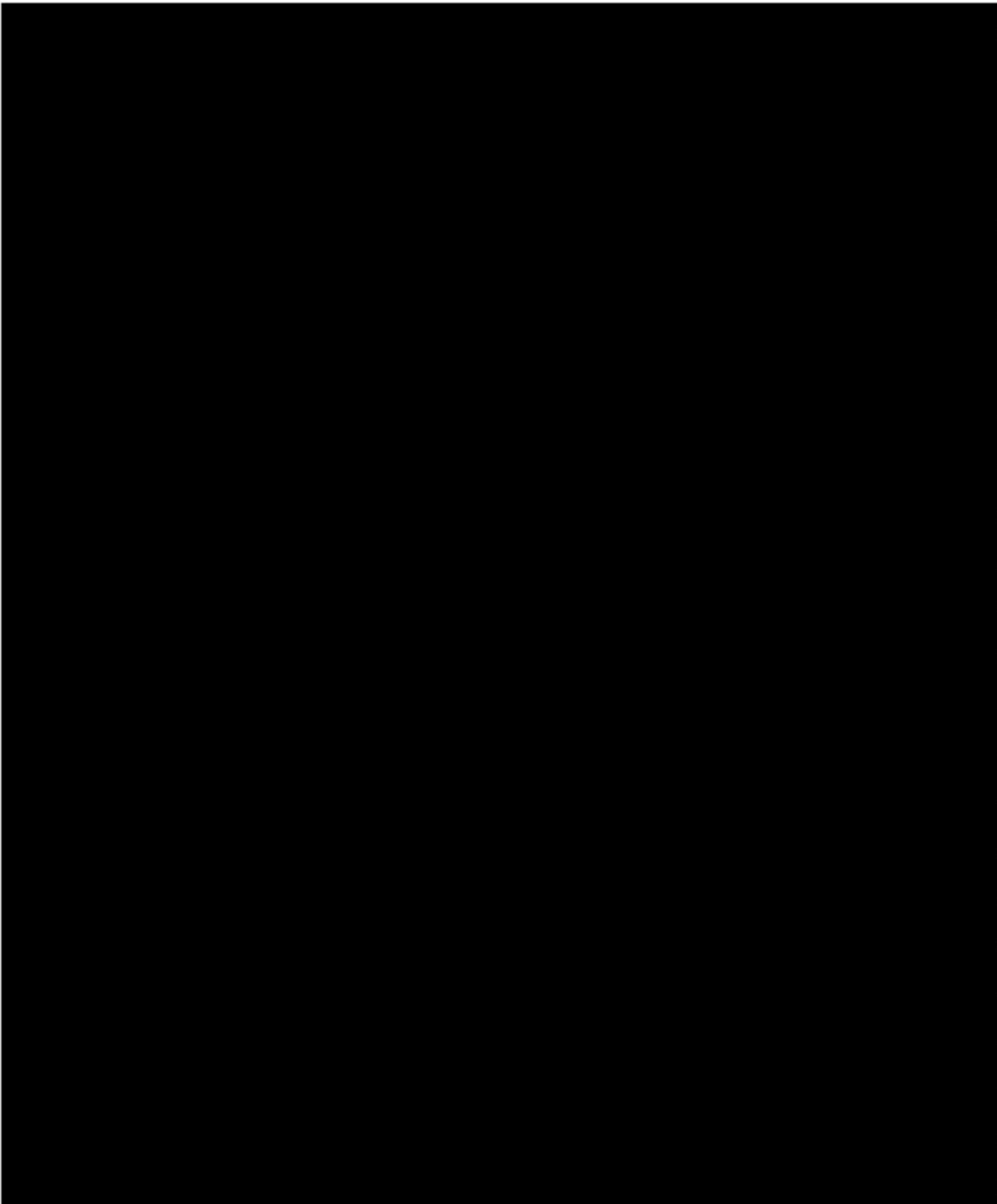
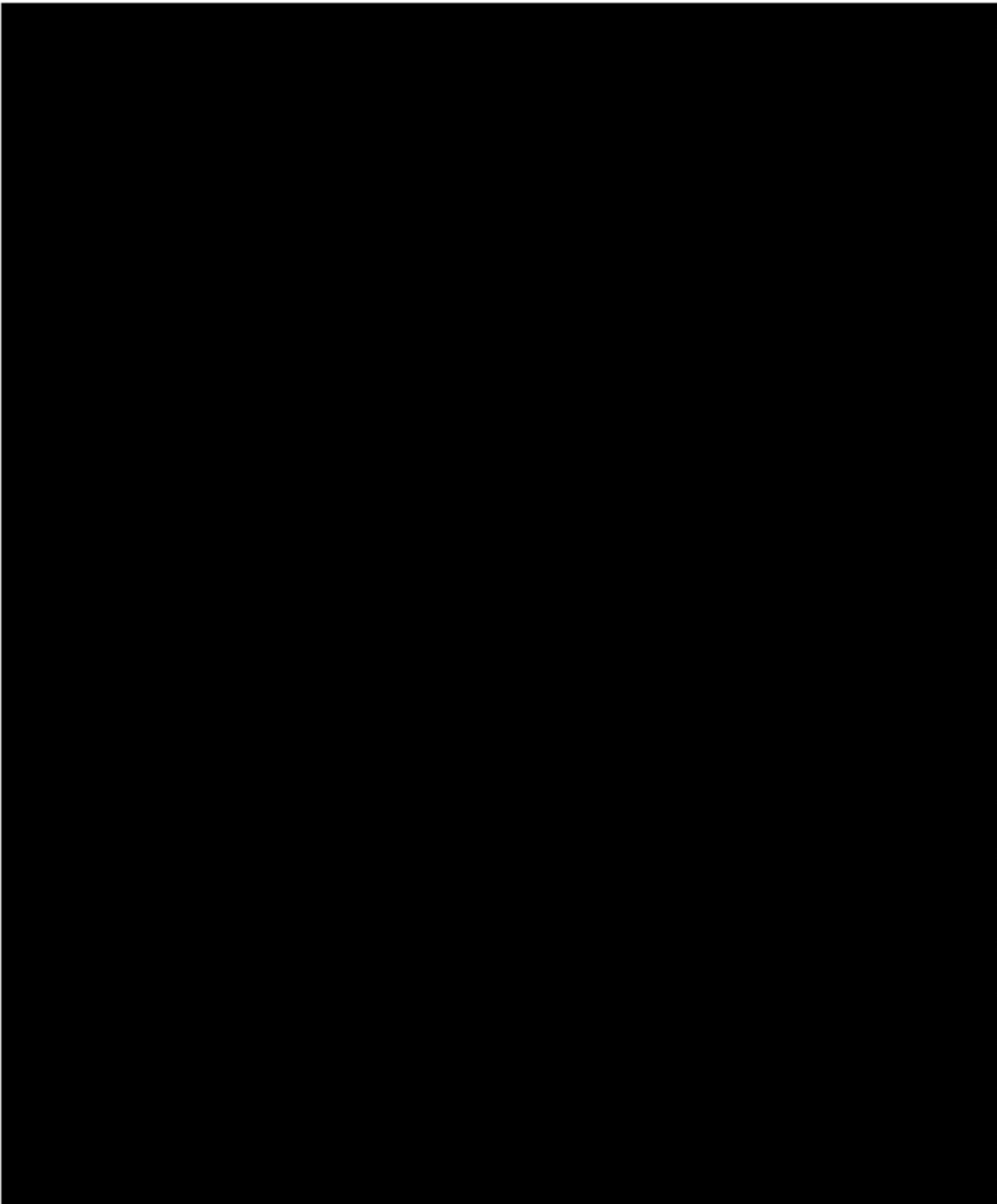
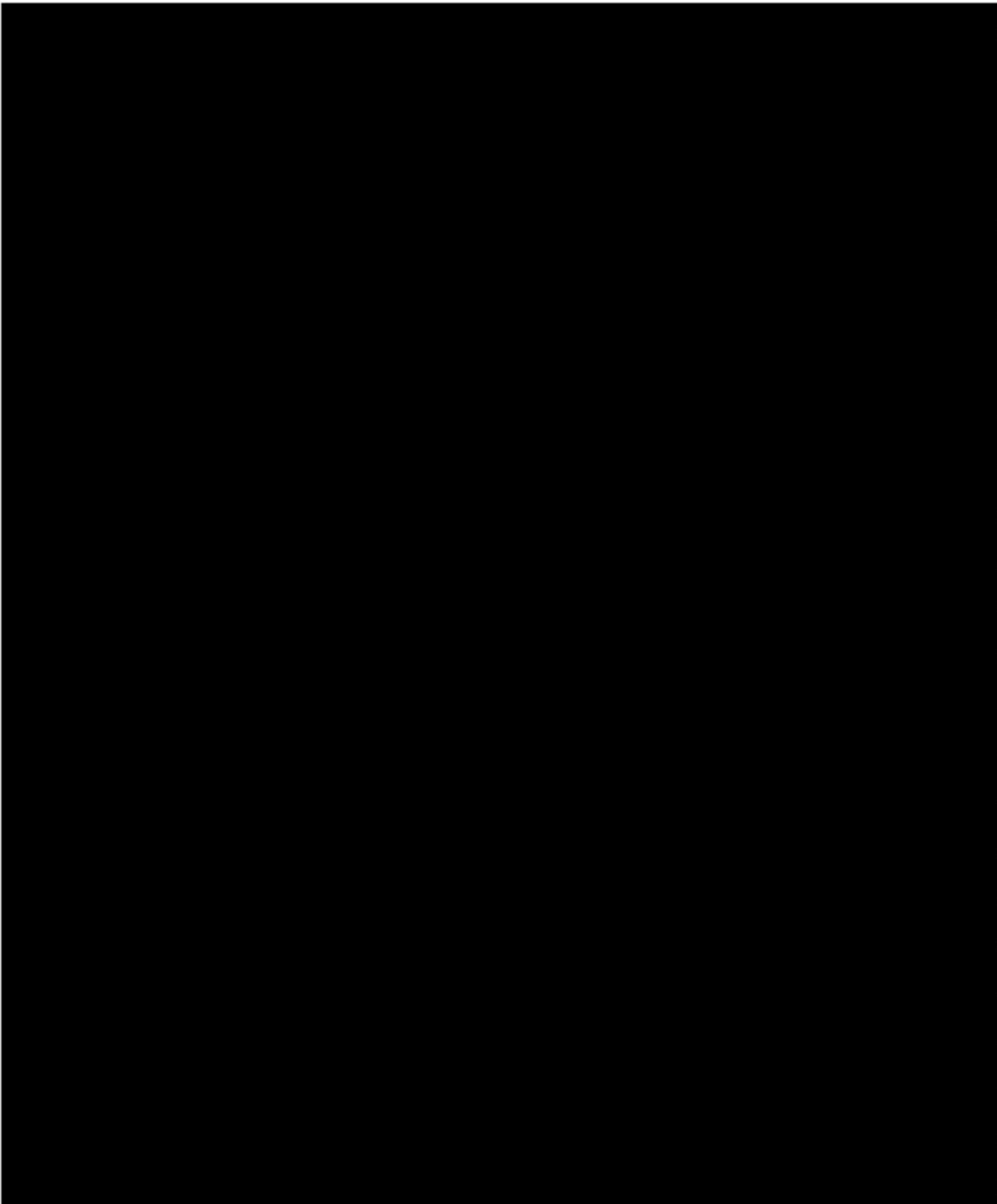
.....
LSBG - GF/PB -

Senatsprogramm Busbeschleunigung Metrobuslinie 25 – Haltestelle Kellinghusenstraße

„Abwägung der zur
Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 13.10.2015
eingegangenen Stellungnahmen“

Externer Verteiler

Inhalt:

	..... 1
	..... 1
	..... 3
	..... 4
	..... 4
	..... 4
	..... 4
	..... 4
	..... 4
	..... 4
	..... 5
	..... 5
	..... 5
	..... 6
	..... 6
	..... 6
	..... 7
	..... 8
	..... 8
	..... 8
	..... 9
	..... 9
	..... 10
	..... 10
	..... 10
	..... 10

ABWÄGUNGSVERMERK

1. [REDACTED] (vom 20.10.2015)

[REDACTED] hat die nach hier übersandten Unterlagen hinsichtlich etwaiger Wegweisungsanpassungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung (einschl. Parkleitsystem) nach derzeitigem Stand der Planung nicht betroffen und nicht vorgesehen sind.

LSBG - GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

2. [REDACTED] (vom 06.11.2015)

Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der [REDACTED] angeordnet. [REDACTED] folgende Anmerkungen zur vorgelegten 1. Verschickung:

Plan 14 / 11444-04-01 :

Die Radfuhrtmarkierung Loogestraße | Loogeplatz mit anschließender baulicher Gehwegquerung wird nicht angeordnet, da es hierzu keine Fahrbeziehungen im Straßenbereich gibt und völlig unnötig Konfliktpotential zwischen den Fußgängern (ÖPNV-Fahrgästen) und normalerweise nicht vorhandenen sonstigen Verkehren (Radfahrer) geschaffen wird. Durch einen den Gehweg kreuzenden 5m langen Radweg entsteht ein Konfliktpotential, das über allgemeine Verkehrsgefahren im Gehwegbereich hinausgeht (z. B. zwischen Fahrgästen, die laufenderweise noch Bus oder Bahn erreichen wollen bzw. Schülern, die sich ohne Gefahrenbewusstsein vom Bus in Richtung Sporthalle bewegen). Da es sich ohnehin nur um Verkehre zum Zwecke des Abstellens bzw. des Fahraufnehmens an einer Abstellanlage handelt ist eine verkehrliche Notwendigkeit dafür nicht gegeben und in Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Verkehrssicherheit darauf zu verzichten. Im Übrigen war eine derartige Querungsanlage zu nicht existenten Anbindungen auch nicht Gegenstand des Gesprächs vom 13.01.15, in dem unter Punkt 05 des Gesprächsprotokolls vom 21.01.15 ebenfalls die Gefahren in diesem Bereich geschildert werden:

„05 Radverkehrsführung

Die bisherige Planung sieht vor, den Radfahrer in Fahrtrichtung Süden im Bereich der Einmündung Kellinghusenstraße/ Goernestraße West' auf die Fahrbahn zu führen. Alternativ wurde die Variante besprochen, den Radfahrer bereits auf Höhe Schrammsweg auf die Fahrbahn abzuleiten, mit dem Vorteil Konflikte zwischen Radfahrer und aussteigenden Fahrgästen im Bereich der Endhaltestelle zu vermeiden und mehr Nebenfläche für Fußgänger zu schaffen. In der Besprechung wurde beschlossen diese Variante weiterzuerfolgen."

In den damaligen Plänen existierte keine solche Querung.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Die Querung wird nicht hergestellt.

Aus dem gleichen Grund muss die ca. 3m breite Bordsteinabsenkung am Beginn der Haltestelle vor den Müllcontainern entfallen.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Die Radführungsmarkierung von der Loogestraße über die Einmündung Loogeplatz sollte in der Breite reduziert werden, wenn längere Fahrzeuge im Linkskurvenbereich in die

Radfahraufstellfläche im Gegenverkehr bzw. in den Linksabbiegefahrstreifen überhängen könnten. Zudem würden hierdurch Falschfahrten von Radfahrern reduziert.

LSBG – GF/PB

Die Fahrbahnmarkierung wurde im Knotenpunktbereich überarbeitet. Die Breite des Geradeausfahrstreifens in Fahrtrichtung Eppendorfer Markt wurde wegen des engen Kurvenradius anhand der Schleppkurven von Lastzügen auf 4,0 m verbreitert. Die Nebenliegende Radfahrerfurt ist in 2,0 m Breite vorgesehen.

Die im Knotenbereich Loogepplatz Fahrtrichtung Südost zwischen der Fußgängerfurt und der Radführungsmarkierung in Fahrtrichtung Winterhuder Marktplatz ist unterbrochen darzustellen, da der Bereich von Linksabbiegern aus der Loogestraße ständig überfahren werden dürfte.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Der Bereich Loogepplatz gegenüber der Bushaltestelle muss als Schutzstreifen markiert werden, wenn die dort vorhandenen temporären Haltestellen für U-Bahnersatzverkehr bestehen bleiben sollen.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Für den Bereich hinter der Goernestraße Ost unter der Bahnbrücke wird angeregt die Breite des Radfahrstreifens von 2,20 m auf 1,60 m zu reduzieren um das verkehrswidrige Halten/ Parken zu reduzieren. Es wird stattdessen angeregt, nach Rückbau des Radwegs eine Parkbucht bzw. Haltebucht zu schaffen oder alternativ das Parken auf dem Gehweg in Längsrichtung freizugeben, da genug Platz für Sicherheitsräume ist. Auf der Gehwegseite könnten dann Radbügel diagonal aufgestellt werden, um Querparken zu vermeiden und die z.T. übervollen Radabstellanlagen gegenüber zu entlasten.

LSBG – GF/PB

Die Breite des Radfahrstreifens wird auf 1,60 m reduziert und es werden 5 neue Längsparkstände hergestellt. Auf Fahrradbügel wird aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeit der Kellinghusenstraße in diesem Bereich verzichtet.

Die Verkehrsführung vor der Goernestraße West ist unklar. Durch die fehlende Markierung auf der rechten Seite der beabsichtigten Radverkehrsführung besteht lediglich ein überbreiter Rechtsabbiegefahrstreifen, der mit der entsprechenden Markierung (VZ 340 in Dickstrichmarkierung) abgegrenzt werden müsste. Die beabsichtigte Radverkehrsführung ist zudem in einem Bereich geschlossen, in dem Busse ausfahren.

Bei Ortsterminen war oft zu sehen, dass die Haltestellenlänge für den Busverkehr nicht ausreichend ist. Diese könnten oft mit dem Heck in den Radverkehr hineinragen. Die Radmarkierung im Rechtsabbiegefahrstreifen ist [REDACTED] nicht zulässig.

LSBG – GF/PB

Nach Rücksprache [REDACTED] wird die Bushaltestelle mit Buspiktogrammen und Grenzmarkierungen (Zick-Zack-Linie VZ 299) markiert. Auf eine durchgezogene Dickstrichmarkierung wird verzichtet. Die Markierung an der Bushaltestellenausfahrt und der Einfahrt zum Rechtsabbiegestreifen wird unterbrochen dargestellt. Eine Verlängerung der Haltestelle ist nicht vorgesehen. Eine Verlängerung der Haltestelle wäre nur zu Lasten von Bäumen und Parkständen zu realisieren. Auf das Radpiktogramm im Rechtsabbiegestreifen wird verzichtet.

Die Markierung eines Geradeauspfeils (VZ 297) ist falsch, da auch nach links abgebo- gen werden kann. Auf diese Markierung sollte deshalb verzichtet werden.

LSBG – GF/PB

Der Geradeauspfeil wird durch einen Geradeaus- und Linksabbiegepfeil ersetzt.

Der Radweg von der Gabelung nach rechts in die Goernestraße ist ebenfalls zurückzu- bauen, da keine Anbindung mehr existiert.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Plan 14 / 11444-04-02:

Die Radführungsmarkierung sollte vor dem Faaßweg beendet werden (evtl. kann die alte Fahrbahnrandmarkierung erhalten bleiben) oder gerade über den Faaßweg geführt wer- den und dort in der Fahrbahn enden. Eine Aufleitung auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg würde das Weiterfahren auf der Fahrbahn für den Radfahrer erschweren. Die Radwegbenutzungspflicht beginnt (derzeit) erst an der nächsten Einmündung, so dass erst dort Aufleitungsbedarf entsteht.

LSBG – GF/PB

Die Radführungsmarkierung wurde angepasst. Der Radfahrstreifen geht in eine Schutzstreifenmarkierung über und endet geradlinig in der Kellinghusenstraße. Somit kann der Radfahrer entweder auf der Fahrbahn weiterfahren oder die Rad- wegaufleitung benutzen.

An der Einmündung Schrammsweg beabsichtigt das PK 23 das Linksabbiegen in Rich- tung Winterhuder Marktplatz wieder freizugeben. Durch den schlanken Winkel im Zu- sammenhang mit der weit abgesetzten Radfahrerführung(> 5m) und der Zuführung aus Richtung Winterhuder Markt kommend bestehen erhebliche Gefahren für Radfahrer nach der Planung. Es werden daher folgende Planungsvarianten angeregt:

- Zuführung mit deutlicher Verflechtungsstrecke vor der Einmündung (Markierung von Verengungszeichen und anschließende Entwicklung eines kurzen Rechtsabbiege- fahrstreifens vom Fahrbahnrand aus)
- Reduzierung des Einfahrtwinkels, um die Geschwindigkeit beim Abbiegen zu redu- zieren
- Verzicht auf die Sperrfläche und die VZ für die vorgeschriebene Fahrtrichtung sowie Ersatz der VZ 295 bzw. 296 durch VZ 340 in der Kellinghusenstraße
- Frühere Ableitung des Radfahrers

LSBG – GF/PB

Für die Radwegableitung wurden mehrere Varianten untersucht. Eine Ableitung vor dem Schrammsweg kann nur zu Lasten von Bäumen und ca. 6 bis 8 Parkstän- den gelingen. Daher wird die Radwegableitung weiterhin im Einmündungsbereich Schrammsweg vorgesehen. Um den Einmündungsbereich Schrammsweg/ Kellinghusenstraße deutlich einzuengen, wird die Bordkante um ca. 2,50 m nach vorn gezogen. Dadurch wird die Geschwindigkeit beim Rechtsabbiegen verringert. Die vorh. Sperrfläche wird aufgehoben, zukünftig wird aus dem Schrammsweg das Linkseinbiegen in die Kellinghusenstraße zugelassen.

3.

Keine Stellungnahme

4.

Keine Stellungnahme

5.

(vom 23.11.2015)

Im Detail bitte ich Sie den Erhalt des Bestandsbaumes zu berücksichtigen, da er anscheinend bei einer geringeren bzw. anders geformten Aufstellfläche erhalten werden könnte.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

6.

(vom 03.11.2015)

Nach Durchsicht der Unterlagen zur o.g. Maßnahme bestehen aus Sicht des Gewässerschutzes keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme. Bei der vorhandenen Verkehrsbelastung ist es begrüßenswert, dass das Straßenabwasser aus dem hier betroffenen Plangebiet (weiterhin) ins Mischwassersiel geleitet und im zentralen Klärwerk nach dem Stand der Technik gereinigt wird.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

7.

(vom 16.10.2015)

Im o.g. Bereich der Baumaßnahme sind keine Altlasten/altlastverdächtige Flächen im Altlasthinweiskataster der registriert. Seitens bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

8.

Keine Stellungnahme

9.

(vom 17.11.2015)

Beitragsrechtliche Stellungnahme zu der geplanten Baumaßnahme Metro-Bus-Linie 25, Haltestelle U-Bahn Kellinghusenstraße und Knoten Looeplatz / Kellinghusenstraße Goernestraße; 1.Verschickung

Beitragsrechtliche Bewertung

Die Erschließungsanlagen Kellinghusenstraße, Looeplatz und Goernestraße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).

Planerische Ausweisung

Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung bei der Kellinghusenstraße und der Goernestraße um beidseitig zum Anbau bestimmte Straßen.

Die Straße Looeplatz im betreffenden Bereich ist einseitig zum Anbau bestimmt.

Erhebung Wegebaubeiträge

Die geplanten Baumaßnahmen sind nicht ausbaubeitragsfähig.

Informationsbedarf

Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

10.

Keine Stellungnahme

11.

(vom 20.10.2015)

In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst zu melden

Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem

Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.

Den Beginn Ihrer Straßenbauarbeiten teilen Sie bitte rechtzeitig unserem zuständigen Netzbetrieb mit. Wir werden nur Regulierungsarbeiten an unseren Anlagen vornehmen.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

12.

(vom 20.10.2015)

- Die vorhandenen Sielanlagen dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.

- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk [REDACTED] anzupassen.

In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. [REDACTED] übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von [REDACTED] sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

13. [REDACTED] (vom 19.10.2015)

[REDACTED] begrüßt Umbaumaßnahme im Bereich der U Kellinghusenstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.

Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

14. [REDACTED] (vom 29.10.2015)

[REDACTED] stimmt den Planungen grundsätzlich zu. Allerdings sind für die angedachten Bodenindikatoren im direkten Umfeld der Denkmäler (Haltestelle Kellinghusenstraße und Loogeplatz/ Ecke Goernestraße) keine Standardlösungen in hell weiß möglich. Diese müssen im Vorfeld [REDACTED] besprochen und bemustert werden, damit Sie sich ins Bild einfügen (so weit wie möglich).

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

15. [REDACTED] (vom 13.11.2015)

15.1 [REDACTED]

Die Verengung der Einmündung Goernestraße wird kritisch gesehen, da direkt an der Planungsgrenze die Lichtwarkstraße einmündet. Abbieger aus der Kellinghusenstraße mit diesem Ziel müssen bei wartenden Autos vor der Ampel hier stehenbleiben - ein Rückstau auf die Kreuzung wäre die Folge. Es wird geraten, das Bord nur soweit zu versetzen, dass rechts an wartenden Autos vorbei gefahren werden kann. Ggf. kann das auch durch zwei nebeneinander liegende (links und gerade aus) Pfeile signalisiert werden.

LSBG – GF/PB

In Abstimmung [REDACTED] wird die Einengung der Goernestraße Ost beibehalten. Die Vorteile der Planung überwiegen die oben genannten Nachteile. Es wird in diesem Bereich nicht mit vielen Linksabbiegern in die Lichtwarkstraße gerechnet. Die Verkürzung der Fußgängerfurt wirkt sich positiv aus.

Es wird angemerkt, dass Busse vom Überlieger bis zur Haltestelle zwei Mal den Radweg kreuzen müssen - das wird insbesondere bei hohem Fahrradaufkommen kritisch gesehen, zumal zwei Schulen und eine Schwimmhalle in unmittelbarer Nachbarschaft liegen.

LSBG – GF/PB

Der Radverkehr wird immer mehr auf die Fahrbahn verlegt, um Konflikte in der Nebenfläche, gerade in Bereichen von Haltestellen, zu vermeiden. Dadurch muss der Bus den Radfahrstreifen zwei Mal kreuzen, jedoch entspricht dies der Standardbauweise.

In einigen Querungen fehlen Bodenindikatoren. Im Bereich Schrammsweg sollten bei der Auf- und Ableitung Begrenzungstreifen geplant werden.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

15.2

[REDACTED]
Keine Stellungnahme abgegeben.

15.3

[REDACTED] hat grundsätzlich keine Bedenken zur vorliegenden Planung. Im direkten Umfeld des denkmalgeschützten Bestands (U-Bahnhof Kellinghusenstraße, Kellinghusenpark, Holthusenbad, Loogepplatz) sollte die Gestaltung der Oberflächenmaterialien aufeinander abgestimmt bzw. einheitlich sein, insbesondere im Zusammenhang mit der Umbaumaßnahme Goernestraße.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

15.4

[REDACTED]
Keine Stellungnahme abgegeben.

15.5

[REDACTED] bestehen bzgl. der geplanten Maßnahme „Metro-Bus-Linie 25“ keine Bedenken.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

16.

[REDACTED]
Die geteilten Querungen im Bereich Goernestraße und Loogestraße nehmen wir mit Zufriedenheit zur Kenntnis.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

Aus den Plänen zum Schrammsweg und Faaßweg ist zur Querung nichts ersichtlich. Es ist zu prüfen, ob dort Aufpflasterungen gemäß Plast-10 zum niveauglichen Queren der Straßen möglich sind.

LSBG – GF/PB

Die Querungen Schrammsweg und Faafweg werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Auf die Aufpflasterung der Einmündungen wird verzichtet, da die Radverkehrsführung bei den Einmündungen Schrammsweg und Faafweg schräg über eine Rampe geführt werden müsste.

Es gibt im Erläuterungsbericht keine Aussage, ob die Busse weiterhin am Loogeplatz umkehren. Sollte dies weiterhin passieren, führt dies wg. des Wendekreises der Busse zu einem Konflikt mit den Radstreifen. Es wäre zu prüfen, ob das Umkehren der Busse nicht besser wäre um den Loogeplatz herum, ebenso wie das Linksabbiegen nicht vor sondern besser hinter dem Loogeplatz wäre.

LSBG – GF/PB

Die Busse kehren weiterhin am Loogeplatz um. Es kommt dabei nicht zum Konflikt mit Radfahrenden, da die Busse für das Umkehren ein gesondertes Signal erhalten.

17. [REDACTED] (vom 19.11.2015)

Da die PLAST 10 von Ihnen berücksichtigt wurde, haben wir keine weiteren Anmerkungen zur Barrierefreiheit für körperbehinderte Menschen.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

18.

[REDACTED]
Keine Stellungnahme

19. [REDACTED] (vom 26.10.2015)

Blatt 1 Kellinghusenstraße mit Kreuzung Goernestraße und Loogestraße / Loogeplatz
An der Goernestraße wird in Hinblick auf die Umplanung der westlichen Goernestraße die Querung hin zur Kellinghusenstraße verlegt. Dies ist zwar insofern sinnvoll, als dass die Fußgänger hier besser für einbiegende Autofahrer zu sehen sind, bringt unseres Erachtens aber Probleme bei den Wegebeziehungen vom U-Bahnhof zum Schwimmbad und auch zum Bus mit sich (siehe dortige Stellungnahme):

Der Leitstreifen hin zur südlichen Querung liegt hinter der Gebäudeecke des Bahnhofes und lässt sich dort nur mit Ortskenntnis finden. Für eine sichere, beampelte Wegebeziehung von der U-Bahn zum Schwimmbad muss man nun einen Umweg laufen.

LSBG – GF/PB

Um eine sichere Querung der Goernestraße gewährleisten zu können ist dieser Umweg in Kauf zu nehmen, da die Vorteile der Querung weiter am Knoten überwiegen.

Vom Bus kommend läuft man bisher an der Gartenmauer des Schwimmbades um die Ecke in die Goernestraße, von dort lässt sich die Querung aber wegen der auf der Ecke liegenden Grünfläche nicht finden, so dass die meisten vermutlich ungesichert im Straßenverlauf der Goernestraße queren werden. Dies ist zumindest bis zu einer Umgewöhnung problematisch.

LSBG – GF/PB

Für aussteigende Fahrgäste an der Bushaltestelle wird ein Auffindestreifen ergänzt, um sie an der Grüninsel vorbei zu führen und zum Auffindestreifen an der LSA zu leiten.

Die Bushaltestelle im nördlichen Bereich mit Fahrtrichtung Süden ist unseres Wissens nur zum Ausstieg – sollte dort ein Einstieg möglich sein, fehlt der Auffindestreifen.

LSBG – GF/PB

Die Haltestelle dient nur zum Ausstieg.

Die Querungen der östlichen Goernestraße und der Kellinghusenstraße sind in Ordnung.
Die südliche Bushaltestelle ist in Ordnung.

LSBG – GF/PB

Wird zur Kenntnis genommen.

Hinter der südlichen Bushaltestelle liegt eine breite Einfahrt in die Fahrradstation, die zwar korrekt mit Trennstreifen versehen ist – es fehlen aber Richtungsfelder zum Queren dieser Spur.

LSBG – GF/PB

Die Einfahrt in die Fahrradstation wird nicht hergestellt.

An der Querung der Loogestraße sollte der Auffindestreifen auf der östlichen Ecke diagonal angeordnet werden, damit er aus dem Loogeplatz kommend zu finden ist.
Die nördliche Seite der Querung Loogeplatz ist in Ordnung.

LSBG – GF/PB

In diesem Fall wurde ein zweiter Auffindestreifen ergänzt, da ansonsten der Auffindestreifen aus der Loogestraße kommend hinter einer Litfaßsäule liegt.

Blatt 2 Kellinghusenstraße mit Einmündungen Schrammsweg, Faaßweg und Kuhnhardtstraße

An der Querung Schrammsweg verläuft der nördliche Bord schräg, hier sind Richtungsfelder notwendig.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Nördlich des Faaßwegs wird der Radweg auf den Gehweg aufgeleitet, hier sind Trennstreifen notwendig.

LSBG – GF/PB

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

20.



Keine Stellungnahme

21.



(vom 06.11.2015)

zu Punkt 3.2.1 Ausbau der Haltestellen:

Die Abfahrtshaltestelle (Busbucht) der Linien M 22, 25 und 26 südlich der Goernestraße weist gemäß Planung einen leichten rechts-Bogen auf. Der Radfahrstreifen verläuft parallel zwischen Busbucht und MIV-Spur.

Hält nun der Planung entsprechend ein Bus in Höhe des (südlichsten) Haupt-Haltestellenmastes, ist die Sicht über den Rückspiegel auf die sich annähernden Radfahrer äußerst eingeschränkt. Es können vom vordersten Stellplatz nur rd. 10,0 - 15,0 m des Radfahrstreifens eingesehen werden. Bei den folgenden Haltepositionen verbessert sich der Winkel und die Möglichkeit für die rückwärtige Sicht.

Gerade im Bereich dieser hochfrequentierten Haltestelle ist der Fahrer u.a. durch den Fahrgastwechsel, Fahrkartenverkauf, Fahrzeugabfertigung etc. vielseitigen Anforderungen ausgesetzt. Umso wichtiger ist dann, dass er sich zur Vorbereitung auf das Wendemanöver am Knoten Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogeplatz durch einen "einfachen" Blick in den Rückspiegel + Schulterblick vergewissern kann, dass sich von hinten kein Radfahrer nähert, den er bei der Kehrfahrt gefährden könnte. Da unsere Fahrer die zu Busbuchten parallel geführten Radfahrstreifen besonders kritisch beurteilen und keine

Verkehrsteilnehmer gefährden möchten, muss bei der Überplanung der Haltestelle Kellinghusenstraße (ggf. auch zu Lasten der Nebenflächen) dafür Sorge getragen werden, dass der Bus eine durchgängig gerade Kante im Haltebereich erhält. Nur so kann garantiert werden, dass die maximale Einsicht über den Rückspiegel / Schulterblick in den Radfahrstreifen möglich ist. Wir bitten die Planung entsprechend zu überprüfen.

LSBG – GF/PB

Die Haltestelle wird bereits geradliniger hergestellt als sie im Bestand ist. Außerdem erhält der Bus für das Wendemanöver ein gesondertes Signal. Das heißt die Fahrradfahrer bekommen zu diesem Zeitpunkt ein Haltesignal und müssen halten. Eine geradlinigere Ausbildung der Haltestelle zu Lasten der Nebenfläche ist nicht erforderlich.

zu Punkt 3.2.2 Knoten Kellinghusenstraße / Goernestraße / Loogeplatz, Ausstattung der LSA mit Busbevorrechtigung:


Aus dem Erläuterungstext geht nicht hervor, ob eine Rückfallebene (Schleife) für den Fall von Fehlfunktionen bei der Beeinflussung vorgesehen ist. Wir bitten um einen Hinweis.

LSBG – GF/PB

Es wird eine Rückfallebene (Schleife) für den Fall von Fehlfunktionen vorgesehen.

22.



Siehe Stellungnahme 

23.



Keine Stellungnahme

24.

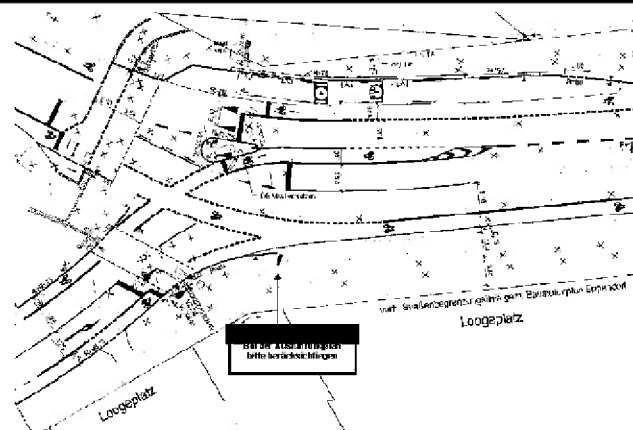


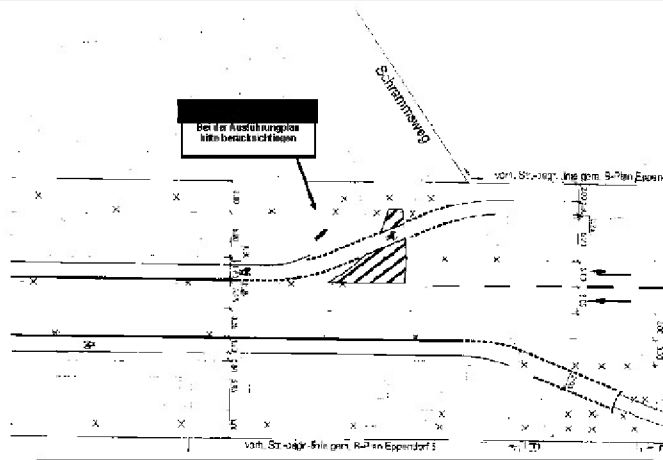
Keine Stellungnahme

25.

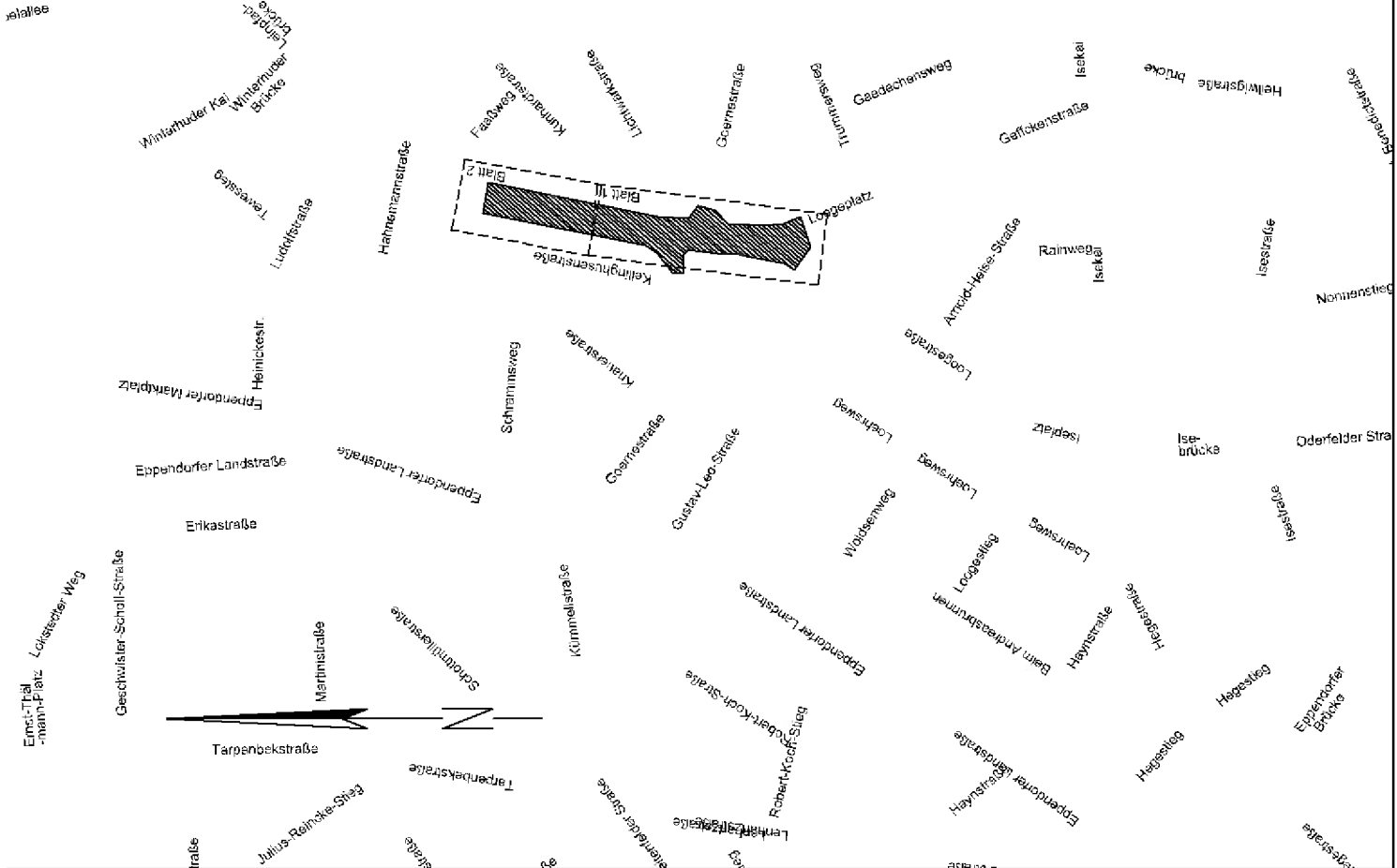
 (vom 28.10.2015)

Wir bitten nun die von uns im Planausschnitt eingezeichneten Standorte für unsere Anlagen zu berücksichtigen:

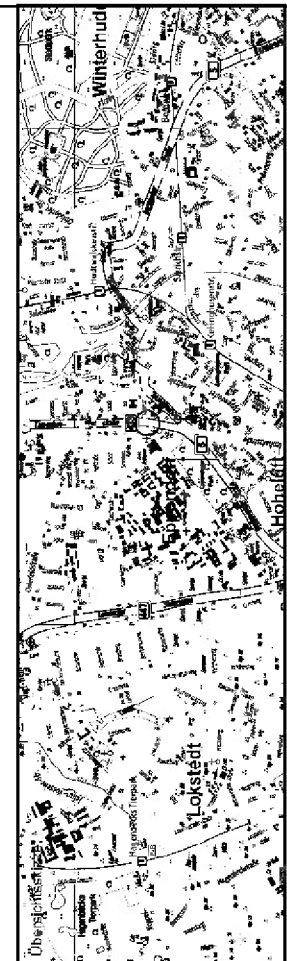




LSBG – GF/PB
Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.



Baustrecke

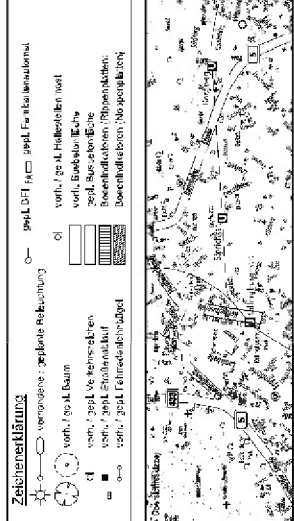
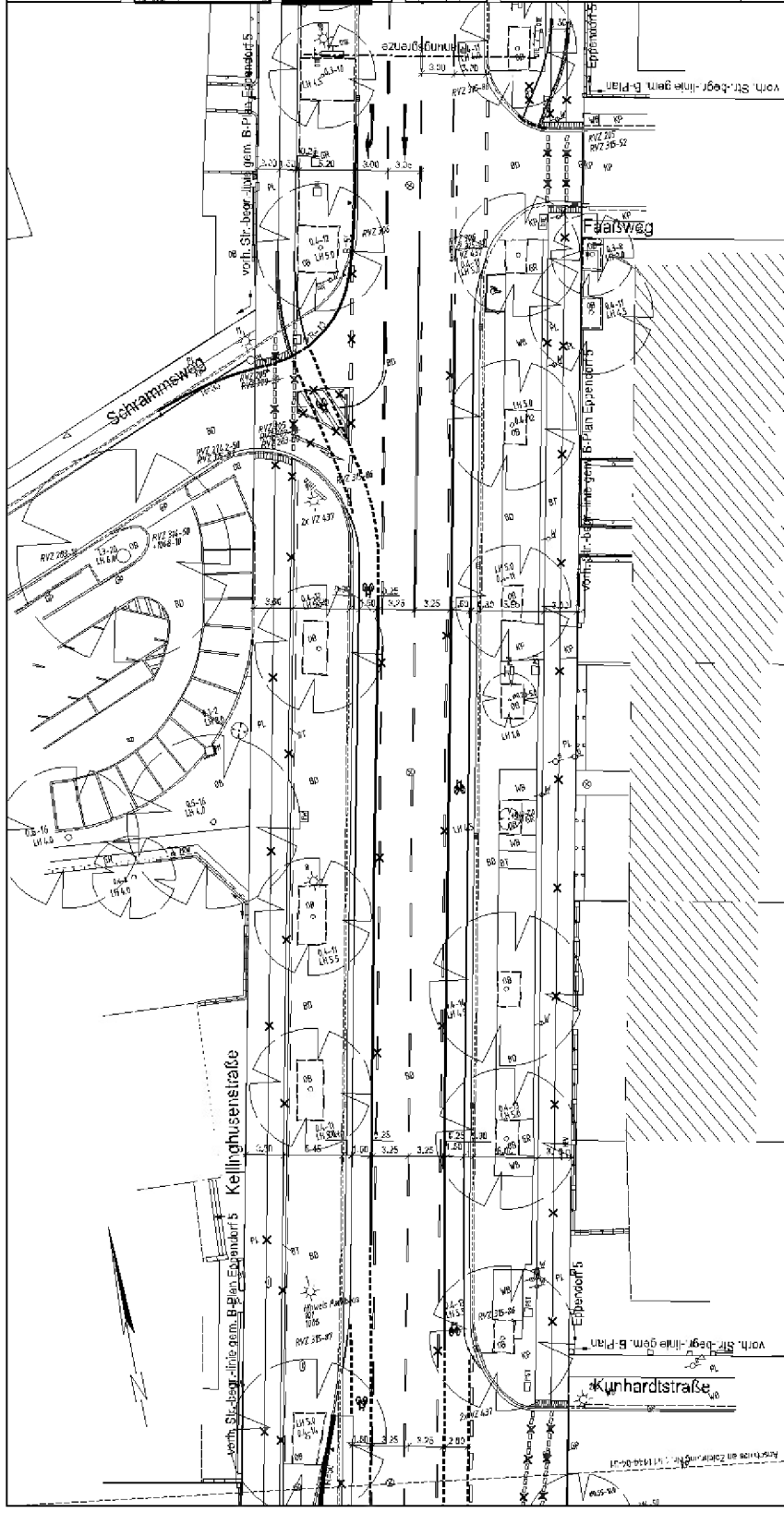


Datum:	10.02.2016	Gezeichnet:	AuroCAD
Index		Bearbeitet	Datum
Änderungen und Ergänzungen			

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Projekt Busbeschleunigung
 - GF/PB -

Baumaßnahme:	Senatsprogramm Busbeschleunigung MetroBus-Linie 20/25 (5 Haltestellen)		
Teilbaumathnahmen:	HST: Löwenstraße, UKE, Eppendorfer Park, Julius-Reincke-Siegl. U-Kellinghusenstraße Neuordnung des Straßenraums		
Planinhalt:	Übersichtskarte Haltestelle Kellinghusenstraße		
Zeichnungs-Nr.:	14/11444-01-01	Maßstab:	1:5000
Aufgestellt:	- GF/PB -	Datum:	11.02.2016
		Geprüft:	- LST -
Datiert:		Gesehen:	- GF/PB -
Datiert:		Datiert:	



Blatt: 13082515

Bezeichnung: **Freie und Hansestadt Hamburg**
 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
 Projekt: **Neuordnung des Straßenraums**

Standort: **Senatsbezirk Mitte**
 Projekt: **Senatsbezirk Mitte**
 Maßstab: **1:250**
 Datum: **22.02.16**