



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung

Teilbaumaßnahme: Tangstedter Landstraße zwischen Wördenmoorweg bis zur Bushaltestelle „Wattkorn“

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung der Verkehrsplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation	3
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Planungsansatz	5
3.1.1	Radverkehrsführung	5
3.2	Einzelheiten der Planung (Variante 2 und 3)	7
4	Planungsrechtliche Grundlagen	12
5	Umsetzung der Planung	12
5.1	Grunderwerb	12
5.2	Finanzierung	12
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	12
5.4	Realisierungstermin	12

1 Anlass der Planung

Mit Drucksache 20-3760 der Bezirksversammlung wurde am 14.12.2016 die Rahmenzuweisung für Neu-, Ausbau und Grundinstandsetzungen von Straßen für die Jahre 2017 und 2018 beschlossen. Zu den vom Bezirksamt Hamburg-Nord zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen zählt auch die Tangstedter Landstraße auf gesamter Länge mit einer Einteilung in Abschnitte, die aufgrund des Fahrbahn- und Nebenflächenzustandes grundinstandgesetzt werden muss. Mit Drucksache 20-5392 des Hauptausschusses wurden am 09.02.2018 die Grundinstandsetzung Tangstedter Landstraße und die Drucksache 20-5430 ergänzend dazu am 14.02.2018 beschlossen.

Bei der Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts sollen Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen, d.h. gleichermaßen für den Kfz-Verkehr, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen und den ÖPNV, erreicht werden.

Die Fahrbahn soll auf die für den Busverkehr erforderliche Mindestbreite von 6,50 m reduziert werden. Außerdem werden Modifikationen in den Einmündungsbereichen der Knotenpunkte Tangstedter Landstraße / Timmerloh, Immenhöven und Hartmannsau vorgenommen werden, um den Radverkehr bis an die jeweiligen Knoten heranführen zu können.

Die Verkehrsplanungen der Anschlussbereiche werden berücksichtigt, um eine aufeinander abgestimmte Planung gewährleisten zu können.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Planungsabschnitt in der Tangstedter Landstraße liegt im Stadtteil Langenhorn im Bezirksamtbereich Hamburg-Nord und hat eine Länge von rund 1.000 m. Die Bezirksstraße Tangstedter Landstraße wird im Süden durch die Hauptverkehrsstraßen Krohnstieg und Gehlengraben (Ring 3) und im Nordosten durch die Bundesstraße 432, Segeberger Chaussee (außerhalb der Landesgrenze in Schleswig-Holstein) begrenzt. Sie verläuft zwischen der Langenhorner Chaussee und der Glashütter Landstraße, die sich westlich bzw. östlich der Tangstedter Landstraße befinden und in einer Süd-Nord-Verbindung verlaufen.

Die Fußgänger- und Radverkehrsführung ist in der Tangstedter Landstraße beidseitig im Separationsprinzip ausgeführt. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.

Eine Verkehrszählung vom 19.04.2018 weist für die Tangstedter Landstraße im Bereich des südlichen Knotens Tangstedter Landstraße / Wördenmoorweg eine Verkehrsmenge von rund 19.300 Kfz/24 h auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3,8 %. Für den Knoten Timmerloh und Immenhöven (Süd) wurde zusätzlich eine Verkehrszählung beauftragt, deren Ergebnisse in der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt werden.

In der Tangstedter Landstraße verkehrt die Buslinie 192 (Gelenkbus). Parallel zur Tangstedter Landstraße verläuft auf der Westseite die U-Bahnlinie 1. Die Bushaltestellen „Timmerloh“, „Immenhöven“ (nur Ostseite) und „Wattkorn“ werden von der Buslinie 192 angefahren, die zwischen Langenhorn Markt und Glashütte verkehrt.

Die Tangstedter Landstraße wird im betrachteten Abschnitt geprägt durch die Fritz-Schumacher-Siedlung aus dem Jahr 1919/20. Diese Siedlung ist ein eingetragenes Millieuschutzgebiet. Die Parkanlage Immenhöven ist ein Gartendenkmal. Ebenso die Grünflächen vor den Häusern der Grundstücke der Tangstedter Landstraße 171 bis 179 und 172 bis 180 an der Kreuzung Timmerloh.

Zudem ist vereinzelt beidseitig Einzelhandel und Kleingewerbe (Fahrschule, Restaurants, Cafés etc.) zu finden sowie die Seniorenwohnanlage „De ole Börner“, das Kirchengemeindehaus der „Broder Hinrick“ und die Kindertagesstätte Tangstedter Landstraße.

2.2 Verkehrssituation

Die Tangstedter Landstraße ist in diesem Abschnitt als zweistreifige Fahrbahn mit einer Breite von rund 8,50 m ausgebildet. In den Knotenpunkten Immenhöven weitet sich die Fahrbahn aufgrund der Fahrbeziehungen in die einmündenden Straßen (Linksabbieger) auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Fahrstreifen sind mit 3,25 bis 4,25 m bemessen.

Die Fahrbahn weist stellenweise optische Schadens- und Zustandsmerkmale wie Längsriss- und Querrissbildungen, Ausmagerungen, Netzrisse sowie von durch Aufgrabungen und Ausbesserungen zergliederte Oberflächen auf.

Auf beiden Seiten der Tangstedter Landstraße sind bauliche Radwege vorhanden, die nicht mehr den geforderten Standards entsprechen. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig. Die Radfahrer/innen fahren daher im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf den sehr unzulänglichen Radwegen. Die Oberflächenbefestigungen der Radwege sind gekennzeichnet durch Unebenheiten, Längs- und Querrisse sowie von durch Aufgrabungen und Ausbesserungen zergliederten Oberflächen. In den Bereichen von angrenzenden Straßenbäumen ist aufgrund der Baumwurzeln häufig eine wassergebundene Decke nachträglich verbaut worden (überwiegend auf der Ostseite).

Beidseits befinden sich Gehwege (Betonplatten und Asphalt) mit einer Breite von hauptsächlich ca. 1,50 m. In einigen Teilbereichen sind aber auch Breiten von bis zu 2,50 m vorhanden. Der bauliche Radweg (Betonpflaster und Asphalt) weist Breiten zwischen 0,80 m bis 1,60 m auf und wird überwiegend durch einen Grün- / Asphaltstreifen vom Gehweg abgegrenzt. Die Abtrennung zur Fahrbahn erfolgt beidseitig durch Längsparkstände. Lediglich im Abschnitt nördlich der Straße Hartmannsau grenzt der Radweg auf der Ostseite direkt an den Gehweg; Längsparkstände sind nicht angeordnet. Sicherheitstrennstreifen (Betonplatten und -pflaster sowie Kleinpflaster aus Naturstein) sind in den Abschnitten ausgebildet, in denen keine Längsparkstände angeordnet sind.

Auf Höhe der Haus-Nr. 220, südlich der Straße „Hartmannsau“, befindet sich ein Fahrbahnsteiler, der als Querungsstelle für den Fußgängerverkehr im Bereich der Kirchengemeinde und der Seniorenwohnanlage dient.

Beidseitig befinden sich Gehwegüberfahrten, welche mit unterschiedlichen Pflastermaterialien befestigt sind.

Im betrachteten Abschnitt der Tangstedter Landstraße sind im Knotenpunkt Timmerloh südlich sowie Immenhöven (Süd) süd- und nördlich Bedarfslichtsignalanlagen für den Fußgängerverkehr verortet.

Bei den Knotenpunkten der Straßen Timmerloh und Hartmannsau sowie der Einbahnstraße Immenhöven (Nord), die als Tempo 30-Zone angeordnet sind, bildet die Tangstedter Landstraße mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen die übergeordnete Straße.

Entlang der Tangstedter Landstraße befinden sich beidseitig fast im gesamten Planungsabschnitt Längsparkstände die in der Nebenfläche angeordnet sind. Die Parkstände sind mit einer Pflasterdecke aus Waben- und Kleinpflastersteinen (Naturstein) sowie in Asphaltbauweise befestigt.

Zur Bestimmung der Auslastung des Parkraumes innerhalb des Planungsabschnittes wurde eine Erhebung der Parkstände an unterschiedlichen Wochentagen und Tageszeiten im Oktober 2019 vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass der Abschnitt der Tangstedter Landstraße zwischen Wördenmoorweg und Timmerloh eine max. Auslastung von 60 % aufweist und dann bis zur Haltestelle „Wattkorn“ auf eine max. Auslastung von 81 % ansteigt. Die detaillierten Ergebnisse können der folgenden Tabelle entnommen werden.

	Bestand: Anzahl der Park- stände	Zählung: Di. 15.10.19 11-13:00 Uhr	Zählung: Sa. 19.10.19 9-10:00 Uhr	Zählung: Do. 24.10.19 18-19:00 Uhr	Auslastung in Prozent
Wördenmoorweg bis Timmerloh	63	34	35	38	60%
Timmerloh bis Immenhöven	92 (+4) "stehen wegen Ersatzbushaltestelle nicht zur Verfügung"	51	52	55	60%
Immenhöven bis Hartmannsau	60	40	28	46	77%
Hartmannsau bis Wattkorn	21	13	15	17	81%

Auf Höhe der Tangstedter Landstraße H.-Nr. 150 (Westseite) ist ein Parkstand für mobilitätseingeschränkte Personen angeordnet.

Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Wasserläufe und Trummen, die an das vorhandene Regenwassersiel angeschlossen sind.

In dem Abschnitt vom Knoten Wördenmoorweg bis zur Tangstedter Landstraße Höhe Haus-Nr. 201 sind Auslegermasten auf der Westseite der Fahrbahn angeordnet, die in einem Abstand von 30 bis 40 m zueinander stehen. Danach werden sie in einem Abstand von rund 30 m auf der Ostseite fortgeführt.

Entlang des betrachteten Abschnittes der Tangstedter Landstraße befindet sich beidseitig alleearziger Baumbestand (überwiegend Linden und tlw. Eichen und Ahorne) in den Nebenflächen, welcher zum Teil mit Baumschutzbügeln im Bereich zu den angrenzenden, befestigten Nebenflächen ausgestattet ist. Einige der Eichen gehören mit zu den ältesten Straßenbäumen in diesem Planungsabschnitt (ca. 110 bis 180 Jahre alt).

In den Nebenflächen befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Baumschutz- und Fahrradbügel, Schaltschränke, Verkehrszeichen, Pfosten sowie je eine Sitzbank, ein Pflanzkübel, eine Werbetafel und Litfaßsäule.

Vor der Haus-Nr. 221 befinden sich in der Nebenfläche 2 Depotcontainer (Altpapier) der Stadtreinigung Hamburg.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Ziel der Planungen ist es, die Fahrbahn und die Nebenflächen der Tangstedter Landstraße zu sanieren. In diesem Zusammenhang sollen die Radverkehrsanlagen, Gehwege, Bushaltestellen, Parkstände und Grünflächen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit ebenfalls verbessert werden. Die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen wird im Zuge der Planung ebenfalls berücksichtigt. Diese einzelnen Ziele lassen sich aufgrund der Straßenbäume und der vorherrschenden Flächenverfügbarkeit im öffentlichen Grund nicht im gesamten Planungsabschnitt konfliktfrei umsetzen.

Zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Gehwege sollen Radfahrende auf der Westseite (stadteinwärts) auf einem Radweg geführt werden, auf der Ostseite (stadtauswärts) soll ein Radfahrstreifen hergestellt werden. Durch die Einrichtung des einseitigen Radfahrstreifens ergibt sich die Notwendigkeit der Fahrbahnverbreiterung im Planungsabschnitt um rund 0,25 m, überwiegend auf der Ostseite. In der Folge werden auch die Bordsteinführungen verändert.

In der Haushaltsunterlage (HU-Bau) der Tangstedter Landstraße, vom 30.01.2018, wurde in den Planungen noch von der favorisierten Variante eines Radfahrstreifens auf der Westseite und einem Radweg auf der Ostseite ausgegangen. Die bauliche Umsetzung dieser Radverkehrsführung wurde jedoch durch eine Begehung und Begutachtung der Straßenbäume, welche im Nachgang der HU-Bau durch die Fachabteilung Stadtgrün vorgenommen wurde, als nicht umsetzungsfähig eingestuft, da ein erheblicher Teil der Straßenbäume durch die Fahrbahnweiterung nicht zu halten wäre. Weitere Untersuchungen durch einen Baumgutachter/in (u. a. punktuelle Wurzelsuchgrabungen) sollen im weiteren Planungsverlauf durchgeführt werden, um genauere Aussagen bezüglich der Machbarkeit der Planung zu erhalten.

Die Längsparkstände werden auf der Westseite aufgrund des geplanten Radweges entfallen und auf der Ostseite östlich des Radfahrstreifens in reduzierter Anzahl zwischen den Straßenbäumen wieder hergestellt. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass der vorhandene Baumbestand dazu führt, dass teilweise von der standardmäßigen Herstellung baulicher Parkstände abgewichen und eine alternative Form und Befestigung gewählt werden muss oder in Einzelfällen auf Parkstände verzichtet wird.

Zur Feststellung der gegebenen Bauweisen wurden erste Bohrkernuntersuchungen sowie eine Tragfähigkeitsmessung für die Fahrbahn durchgeführt. Die Ergebnisse haben ergeben, dass die Fahrbahn in dem Planungsabschnitt nicht mehr ausreichenden Tragfähigkeit ist, weshalb eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn nach Belastungsklasse 10 (Gesamtaufbau 70 cm) empfohlen wird. Weitere Bohrkernuntersuchungen in der Fahrbahn sowie in den Nebenflächen sind bereits beauftragt, um weitere Aufschlüsse bezüglich des Aufbaus der Fahrbahn und der Nebenflächen erhalten zu können.

3.1.1 Radverkehrsführung

Im Zuge der Erstellung der Haushaltsunterlage „Tangstedter Landstraße von Ring 3 (Kronstiege / Gehlegraben) bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein (Am Ochsenzoll)“ wurde im Zuge der Vorplanung bereits geprüft, welche Art von Radverkehrsanlagen für

diese Maßnahme geeignet ist. Da die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges zu keiner Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr führt, sind folgende Möglichkeiten bzw. Varianten der Radverkehrsführung untersucht worden:

1. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - wird heute schon praktiziert, da die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, jedoch bei einem DTVw-Wert von 15.000 bis 20.000 Kfz/24 h sowie einem Schwerverkehrsanteil von bis zu 3,8 % nur für geübte und sichere Radfahrer/innen geeignet ist und gem. ERA nicht empfohlen wird.
2. Anlage eines Rad- beziehungsweise Schutzstreifens - umsetzbar durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten und einer Fahrbahnverbreiterung in den Nebenflächen, Baumfällungen in den Konfliktbereichen der geplanten Fahrbahnrandeinfassungen im Bereich der Baumkronen und Neuordnung der Längsparkstände in reduzierter Anzahl zwischen den Straßenbäumen.
3. Anlage eines baulichen Radweges - umsetzbar durch die Reduzierung der Fahrbahnbreiten, Verbreiterung der Nebenflächen und Neuordnung der Längsparkstände zwischen Fahrbahn und Radweg durch beidseitige, großräumige Baumfällungen oder durch den generellen Verzicht auf die Anordnung von Längsparkständen.

Folgende Varianten wurden abgewogen:

Variante 1

Wurde nicht weiter verfolgt, da der „geübte“ Radverkehr bereits schon heute auf der Fahrbahn fahren kann und es keine Verbesserung für den Radverkehr darstellt. Zudem wird diese Variante gem. ERA bei den vorliegenden Verkehrsstärken nicht empfohlen.

Variante 2

Die Einrichtung eines beidseitigen Radfahrstreifens wurde als Regellösung aufgrund der dafür erforderlichen zahlreichen Baumfällungen ausgeschlossen. Jedoch wird ein Radfahrstreifen auf der Ostseite (stadtauswärts) als favorisierte Teillösung gewählt, da bei dieser Variante eine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist und der Verlust der erhaltenswerten Straßenbäume vermieden wird.

Durch die Verlagerung des Radverkehrs aus den östlichen Nebenflächen können diese umgestaltet werden. Die Baumscheiben und Grünflächen für die Straßenbäume verbreitern sich dadurch, Konflikte werden minimiert und die Parkstände können außerhalb des Kronenbereichs zwischen den Straßenbäumen neu angeordnet werden.

Variante 3

Die Einrichtung eines beidseitigen Radweges wurde ebenfalls als Regellösung ausgeschlossen, da die Umsetzung unter Berücksichtigung der Neuordnung der Längsparkstände Fällungen eines Großteils des erhaltenswerten Straßenbaumbestandes zur Folge hätte bzw. bei einem Erhalt der Straßenbäume auf die Anordnung von Parkständen generell hätte verzichtet werden müssen.

Daher wird ein Radweg auf der Westseite (stadteinwärts) als favorisierte Teillösung gewählt. Bei dieser Variante ist eine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist und der Verlust der erhaltenswerten Straßenbäume wird vermieden.

3.2 Einzelheiten der Planung (Variante 2 und 3)

Die Fahrbahnachse wird zwischen dem Wördenmoorweg und der Haltestelle „Wattkorn“ in ihrer Lage in Richtung Westen verlagert, sodass der einseitige Radfahrstreifen auf der Ostseite umgesetzt werden kann. Die Regelbreite der Fahrstreifen beträgt 3,25 m.

In den Anschlussbereichen der Tangstedter Landstraße (Planungsgrenze) im Süden sowie Norden werden die bereits laufenden Verkehrsplanungen „Bündnis für Radverkehr, Veloroute 4 - Tangstedter Landstraße zwischen Zufahrt P+R-Parkhaus und Wördenmoorweg“ und „Umbau Bushaltestelle „Wattkorn“ in der Tangstedter Landstraße“ entsprechend berücksichtigt und abgestimmt.

Durch die Einrichtung des einseitigen Radfahrstreifens mit einer Breite von 2,25 m (inkl. der Markierung) ergibt sich zudem in Teilbereichen die Notwendigkeit der Fahrbahnverbreiterung. In der Folge werden auch die Bordsteinführungen verändert. Die Verkehrsstärken von 15.000 bis 20.000 Kfz/24 h entsprechen gemäß ERA den Belastungsbereichen III und IV für die Art der Führungsform des Radverkehrs. Danach ist das Trennen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen mindestens erforderlich (Belastungsbereich III) bzw. geboten (Belastungsbereich IV).

Der Radfahrstreifen in Richtung Norden beginnt im Süden ab dem Wördenmoorweg und setzt damit die Radverkehrsführung der Planung „Tangstedter Landstraße zwischen Zufahrt P+R-Parkhaus und Wördenmoorweg“ fort und schließt auf Höhe der Straße „Wattkorn“ an die Radverkehrsführung der Planung „Umbau Bushaltestelle „Wattkorn“ in der Tangstedter Landstraße“, die in diesem Bereich den Radverkehr über einen Radfahr- / Schutzstreifen durch den Haltestellenbereich führt.

Der Radverkehr in Richtung Süden wird nach der vorher genannten Planung der Bushaltestelle über eine „Velo-Weiche“, die sich rund 50 m von der Einmündung „Wattkorn“ entfernt befindet, auf einem Radweg bzw. auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Die Radfahrenden auf der Fahrbahn (Mischverkehr) bzw. auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg werden dann vor der Einmündung Wördenmoorweg auf den geplanten Radfahrstreifen, der vorher genannten Planung, geführt. Bei der Bushaltestelle „Timmerloh“ wird der Radverkehr durch die Busverkehrsfläche der Haltestelle geführt. Aufgrund der Baumwurzeln auf Höhe der Tangstedter Landstraße Haus-Nr. 169 a kann der Rad- / Schutzstreifen nicht durchgezogen werden.

Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Timmerloh

Im Bereich des Knotenpunktes Timmerloh wird der Radfahrstreifen auf der Ostseite der Tangstedter Landstraße, mittels einer Furt über den Knoten geführt. Der Radweg aus Richtung Norden wird rd. 12 m vor der Einmündung auf einen Radfahrstreifen geleitet und ebenfalls über eine Furt über die Straße Timmerloh geführt. Danach erfolgt eine direkte Aufleitung auf den Radweg. Für eine Fortführung des Radfahr- / Schutzstreifens, der in diesem Bereich aufgrund der Haltestelle vorgesehen ist, wäre unter Berücksichtigung des Straßenbaumes (Fahrbahnerweiterung im Bereich der Baumwurzeln) nach jetzigem Stand nicht möglich. Genauere Einschätzungen sollen Wurzelsuchgrabungen ergeben, die im weiteren Planungsprozess vorgesehen sind.

Der aus Richtung Norden und Süden kommende Radverkehr in der Tangstedter Landstraße kann - für sichere Radfahrende - im Mischverkehr direkt in die Straßen Timmerloh links abbiegen. Der unsichere Radfahrende kann sich in den Bereichen der Einmündungen der Straßen Timmerloh aufstellen und so die Tangstedter Landstraße queren.

Der lichtsignalisierte Fußgängerüberweg wird in seiner Lage nördlich der Straße Timmerloh neu angeordnet und seine Funktion als Bedarfs-LSA beibehalten.

Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Immenhöven (Süd und Nord)

Der aus Richtung Norden und Süden kommende Radverkehr in der Tangstedter Landstraße kann, wie bereits im vorherigen Knoten Timmerloh, im Mischverkehr direkt in die Einbahnstraßen Immenhöven (Süd und Nord) links abbiegen oder indirekt über eine rechtsliegende Aufstellfläche. Der Radweg aus Richtung Norden wird näher an die Fahrbahn verortet, um die Sichtbarkeit zum abbiegenden Kfz-Verkehr zu erhöhen und ebenfalls über eine Furt über die Straßen Immenhöven geführt.

Die beiden lichtsignalisierten Fußgängerüberwege im südlichen Knoten Immenhöven werden in ihrer Lage neu angeordnet und ihre Funktion als Bedarfs-LSA ebenfalls beibehalten.

Einmündung Hartmannsau

Die Straße „Hartmannsau“ wird im Einmündungsbereich gem. den Vorgaben der ReStra umgestaltet. Die Nebenflächen und Fahrbahnrandeinfassungen werden barrierefrei ausgebaut und mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Die Breiten der Gehwege ergeben sich hauptsächlich aus der Lage der vorhandenen Flurstücksgrenzen bzw. in einem Teilabschnitt der Straßenbegrenzungslinie, Straßenbäume bzw. der Längsparkstände und betragen beidseitig in der Regel 2,50 bis 3,00 m. In den Bereichen der Baumscheiben wird die Breite auf knapp 2,00 m reduziert, was den Begegnungsverkehr von Kinderwagen, Rollstuhlfahrern etc. jedoch weiterhin ermöglicht. Grundsätzlich wird in Abhängigkeit von den tatsächlichen oberflächennahen Wurzeln der Straßenbäume eine Befestigung des Gehweges mit Betonplatten angestrebt. In den Bereichen der Längsparkstände auf der Ostseite werden Breiten bis zu rund 5,00 m erreicht.

Zwischen den Längsparkständen und dem Gehweg befindet sich ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,65 m. Im Bereich von Baumscheiben kann es aufgrund der vorhandenen Baumwurzeln teilweise erforderlich werden eine ungebundene Deckschicht als Befestigung vorzusehen, sodass der Gehweg nicht durchgängig gepflastert ist.

Der auf Höhe der Tangstedter Landstraße Haus-Nr. 220 verortete Fahrbahnteiler wird in einer Breite von 2,55 m und mit taktilen Elementen gem. ReStra in seiner Lage neu hergestellt, sodass weiterhin der Fußgängerverkehr im Bereich der Kirchengemeinde und der Seniorenwohnanlage queren kann. Der aus Richtung Süden kommende Radverkehr wird in diesem Bereich aufgrund des Fahrbahnteilers ohne eine Fahrbahnmarkierung im Mischverkehr geführt, der nach der Einmündung wieder in einen Radfahrstreifen übergeht. Der Radfahrende kann aufgrund der Fahrstreifenbreite von 3,25 m in diesem Abschnitt nicht durch den Kfz-Verkehr überholt werden.

Entlang der Bordsteinführungen werden grundsätzlich die Sicherheitstrennstreifen, zwischen dem Radfahrstreifen und den Längsparkständen in der Nebenfläche, in einer Breite von 0,75 m angeordnet und durch eine Fahrbahnmarkierung kenntlich gemacht. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radweg und der Fahrbahn wird in einer Breite von 0,65 m angeordnet.

Die Bushaltestellen „Timmerloh“ (beidseitig) und die Bushaltestelle „Immenhöven“ (Ostseite) werden erneuert. Sie werden als Fahrbahnrandhaltestellen mit einer Betonfläche (Standard) vorgesehen. Der Radverkehr wird jeweils durch die Busverkehrsfläche der Haltestelle geführt.

Bei den Gehwegüberfahrten werden im Bereich der Radfahrstreifen keine sogenannten Schwalbenschwänze in den Nebenflächen ausgeführt, da durch die Anlage des Radfahrstreifens eine Schleppkurve gesichert ist.

Die Parkstände werden mit Hochborden eingefasst und mit Wabensteinpflaster befestigt. Der personenbezogene Parkstand für mobilitätseingeschränkte Personen wird in der Tangstedter Landstraße wieder auf der Westseite, auf Höhe der Haus-Nr. 150, hergestellt.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	geplant	Bilanz
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 149 bis Timmerloh (Westseite)	31 St.	0 St.	-31 St.
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 150 bis Timmerloh (Ostseite)	32 St.	18 St.	-14 St.
Timmerloh bis südl. Immenhöven (Westseite)	56 St.	0 St.	-56 St.
Timmerloh bis südl. Immenhöven (Ostseite)	40 St.	18 St.	-22 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Westseite)	0 St.	0 St.	0 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Ostseite)	0 St.	0 St.	0 St.
nördl. Immenhöven bis Tangstedter Landstr. Höhe H.-Nr. 232 (Westseite)	49 St.	0 St.	-49 St.
nördl. Immenhöven bis Hartmannsau (Ostseite)	29 St.	6 St.	-23 St.
Hartmannsau bis Tangstedter Landstr. H.-Nr. 236 (Ostseite)	3 St.	0 St.	-3 St.
Summe	240 St.	42 St.	- 198 St.

Annahme: Länge eine Längsparkstandes 5,20 m gem. ReStra. Kurze Parkstandslücken für Kleinwagen (wie z.B. Smart) wurden nicht berücksichtigt.

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert.

Die Lage der Straßenabläufe und Anschlussleitungen wird an die neue Linienführung der Borde und Deckenhöhen angepasst. Straßenabläufe, die an ihrem Standort verbleiben können, werden, soweit erforderlich, in Anlehnung an die Trummenuntersuchung, die im weiteren Verlauf der Planung durchgeführt werden soll, erneuert.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme stattfinden.

Die Bilanz der Bäume innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 149 bis Timmerloh (Westseite)	11 St.	11 St.	0 St.	0 St.
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 150 bis Timmerloh (Ostseite)	12 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Timmerloh bis südl. Immenhöven (Westseite)	18 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Timmerloh bis südl. Immenhöven (Ostseite)	17 St.	0 St.	0 St.	0 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Westseite)	2 St.	0 St.	0 St.	0 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Ostseite)	1 St.	0 St.	0 St.	0 St.
nördl. Immenhöven bis Tangstedter Landstr. Höhe H.-Nr. 232 (Westseite)	15 St.	0 St.	0 St.	0 St.
nördl. Immenhöven bis Hartmannsrau (Ostseite)	10 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Hartmannsrau bis Tangstedter Landstr. H.-Nr. 236 (Ostseite)	7 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Summe	93 St.	0 St.	0 St.	0 St.

Auf beiden Seiten der Tangstedter Landstraße werden in den Nebenflächen punktuell insgesamt 44 Fahrradabwehrbänke eingebaut sowie 8 Sitzbänke. Eichenspaltpfähle werden in den Grünflächen in regelmäßigen Abständen angeordnet, um das ordnungswidrige Parken zu unterbinden.

Die Bilanz der Fahrradabwehrbänke innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 149 bis Timmerloh (Westseite)	0 St.	0 St.	14 St.	+ 14 St.
Tangstedter Landstr. H.-Nr. 150 bis Timmerloh (Ostseite)	5 St.	5 St.	5 St.	0 St.
Timmerloh bis südl. Immenhöven (Westseite)	0 St.	0 St.	0 St.	0 St.

Timmerloh bis südl. Immenhöven (Ostseite)	0 St.	0 St.	7 St.	+ 7 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Westseite)	0 St.	0 St.	0 St.	0 St.
südl. Immenhöven bis nördl. Immenhöven (Ostseite)	0 St.	0 St.	10 St.	+ 10 St.
nördl. Immenhöven bis Tangstedter Landstr. Höhe H.-Nr. 232 (Westseite)	0 St.	0 St.	8 St.	+ 8 St.
nördl. Immenhöven bis Hartmannsau (Ostseite)	0 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Hartmannsau bis Tangstedter Landstr. H.-Nr. 236 (Ostseite)	0 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Summe	5 St.	5 St.	44 St.	+ 39 St.

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra und HBVA berücksichtigt. Im Planungsabschnitt werden in allen Knotenbereichen und Querungen taktile Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen.

Die Lichtsignalanlagen werden den neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst. Die LSA-Masten werden teilweise versetzt bzw. erneuert. Die Ausleger werden an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst und teilweise ausgetauscht. Die Signalprogramme werden auf Leistungsfähigkeit überprüft und ggfs. der veränderten Verkehrssituation angepasst. Separate Signale sind nicht vorgesehen.

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Örtlichkeit z. T. zu versetzen, zu erneuern und insgesamt den heutigen Bedürfnissen entsprechend anzupassen.

Die vorhandenen Bushaltestellen werden barrierefrei überplant und in Abstimmung mit dem Betreiber der Buslinien in ihrer Anordnung optimiert. Entlang der Bushaltestellen werden die Bordanlagen als Sonderbord hergestellt. Dieser Stein aus weißem Beton besitzt eine 16,0 bis 18,0 cm hohe Ansicht und eine speziell geformte, ausgerundete Vorderseite, die ein optimales Anfahren durch den Bus gewährleistet.

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen sind keine Baumaßnahmen genannt worden. Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden.

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Bebauungsplan Langenhorn 23, festgestellt am 21.11.1989
- Baustufenplan Langenhorn, festgestellt am 28.02.1956 (3. Änderung 11.10.1960)

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über die PSP-Elemente 2-22003010-10003.54 und 3-22003010-100005.17.

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

Mit der Bearbeitung ist das Planungsbüro Sweco GmbH beauftragt.

5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist für Dezember 2021 bis Juni 2022 geplant und erfolgt damit nach Abschluss der Baumaßnahmen

- Veloroute 4, Tangstedter Landstraße zwischen Zufahrt P+R-Parkhaus und Wördenmoorweg (Bezirk Hamburg-Nord)
- und Veloroute 14, Knotenpunkt Tangstedter Landstraße / Gehlengraben (LSBG / S2).

Dieser Realisierungszeitraum wurde von der Baustellenkoordination Hamburg-Nord aufgrund von weiteren verkehrseinschränkenden Baumaßnahmen, die zwischen 2019 bis 2022 in der Tangstedter Landstraße, in Norderstedt und im weiteren Umfeld geplant sind, festgelegt und zeitlich aufeinander abgestimmt.

Bearbeitet:

Verfasst: Hamburg, den 02.04.2020
