

# Haltestelle Glashütte Markt

## Vorplanung zur Umgestaltung der Haltestelle

Anlage zur Niederschrift  
vom 04.05.2017 zum  
TOP 5

Dr.-Ing. Michael Großmann, Dipl.-Ing. Torsten Schubert

Norderstedt, den 4. Mai 2017



Hamburg

# Untersuchungsumfang

1. Planungsanlass
2. Rahmenbedingungen  
(Anforderungen der Stadt Norderstedt und der ÖV-Betreiber)
3. Variantenuntersuchung
4. Ausgearbeitete Vorzugsvariante
5. Fazit

# 1. Planungsanlass

Vorhandene Defizite:



← fehlende  
Barrierefreiheit

Aufenthalts-  
qualität →



← ÖV-Kapazität

Erreichbarkeit →  
Fahrradständer  
auf gegenüber-  
liegenden Seite



# 1. Planungsanlass

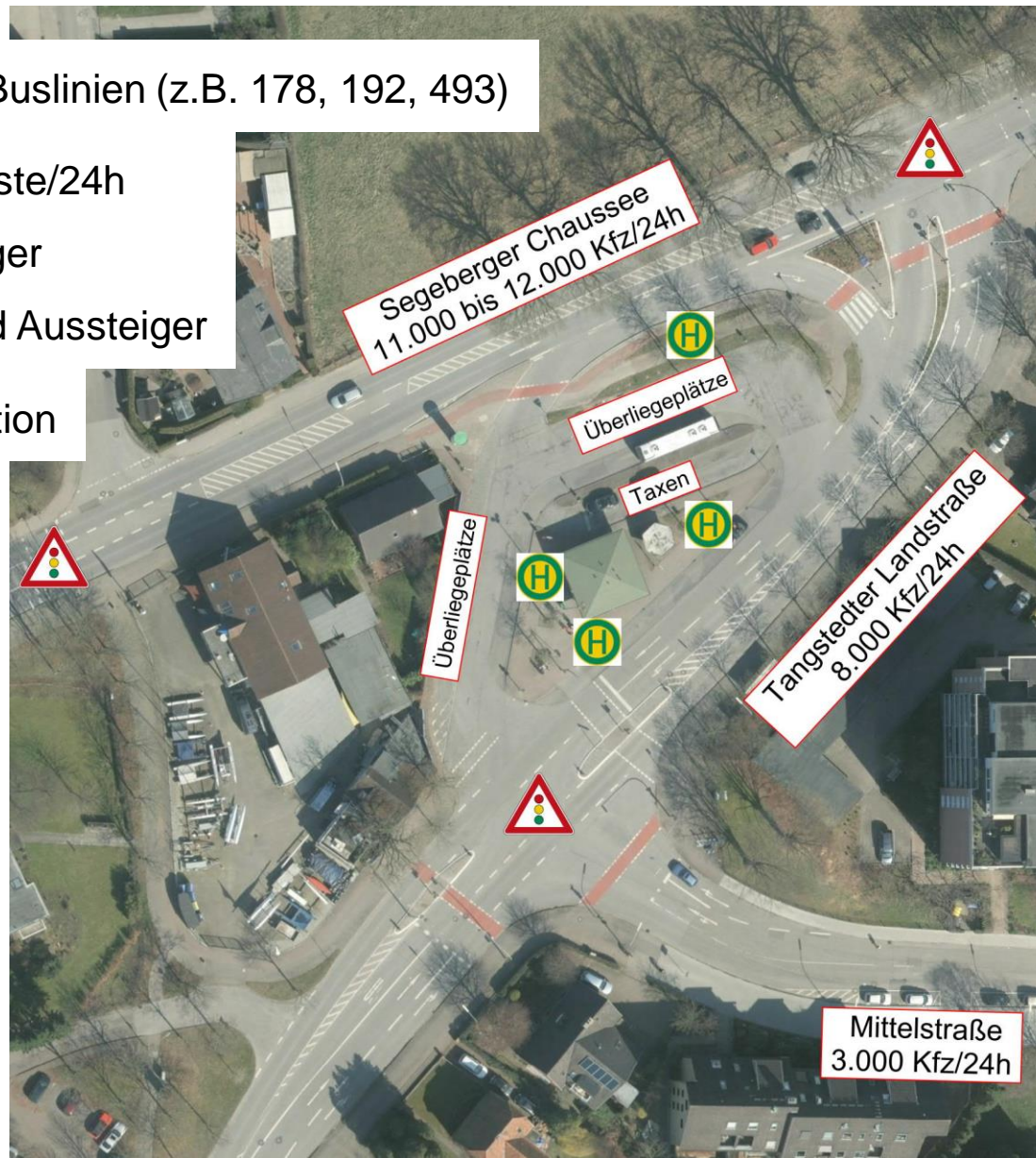
- Vorhandener politischer Beschluss zur Erhöhung der
- Aufenthaltsqualität
  - Kapazität der Fahrradabstellanlagen

## 2. Rahmenbedingungen

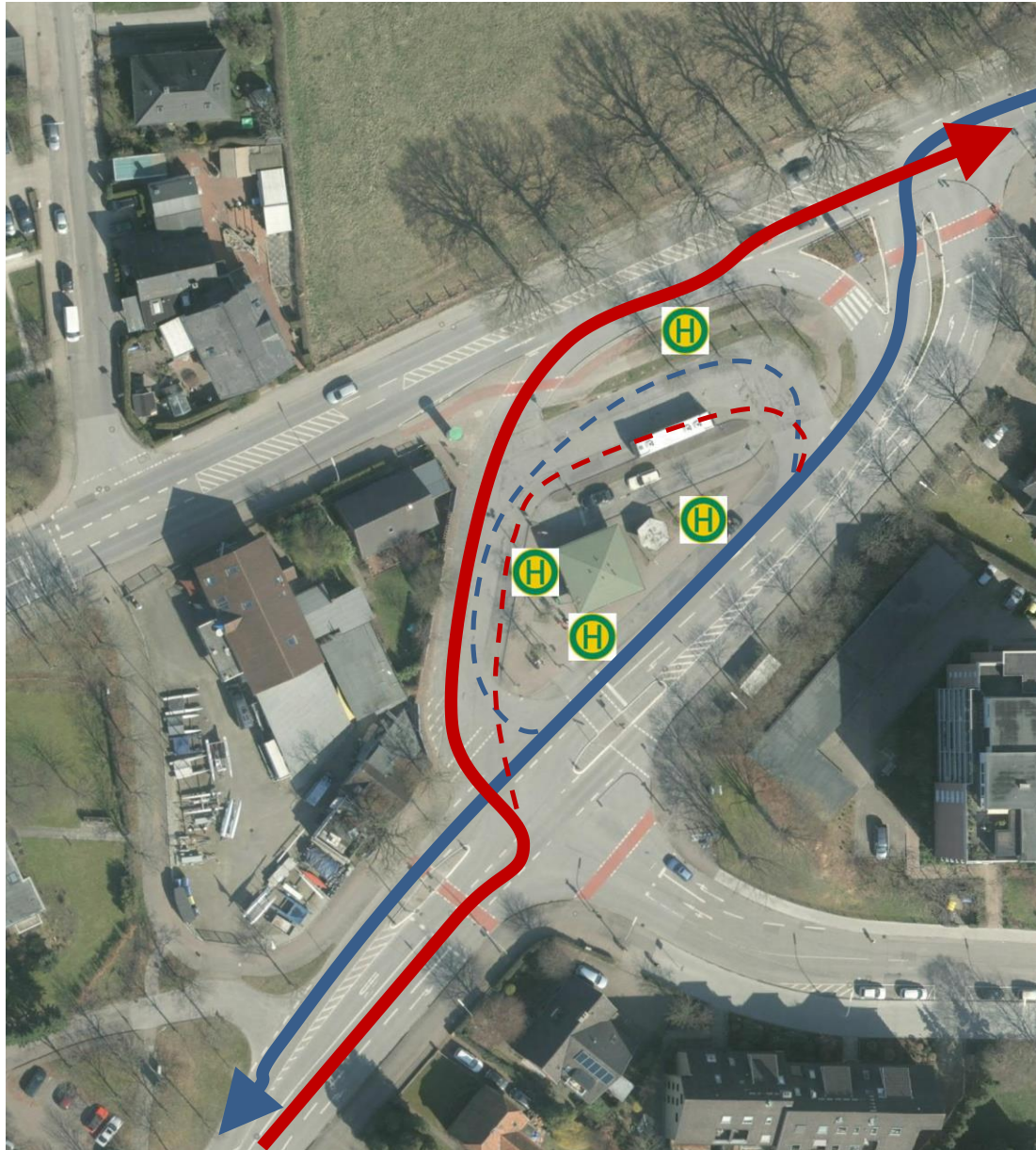


## 2. Rahmenbedingungen

- insgesamt 8 Buslinien (z.B. 178, 192, 493)
- 2.900 Fahrgäste/24h
- 30 % Umsteiger
- 70 % Ein- und Aussteiger
- next-bike-Station



## 2. Rahmenbedingungen



## 2. Rahmenbedingungen

### Anforderungen aus den Abstimmungen mit den Busbetreibern:

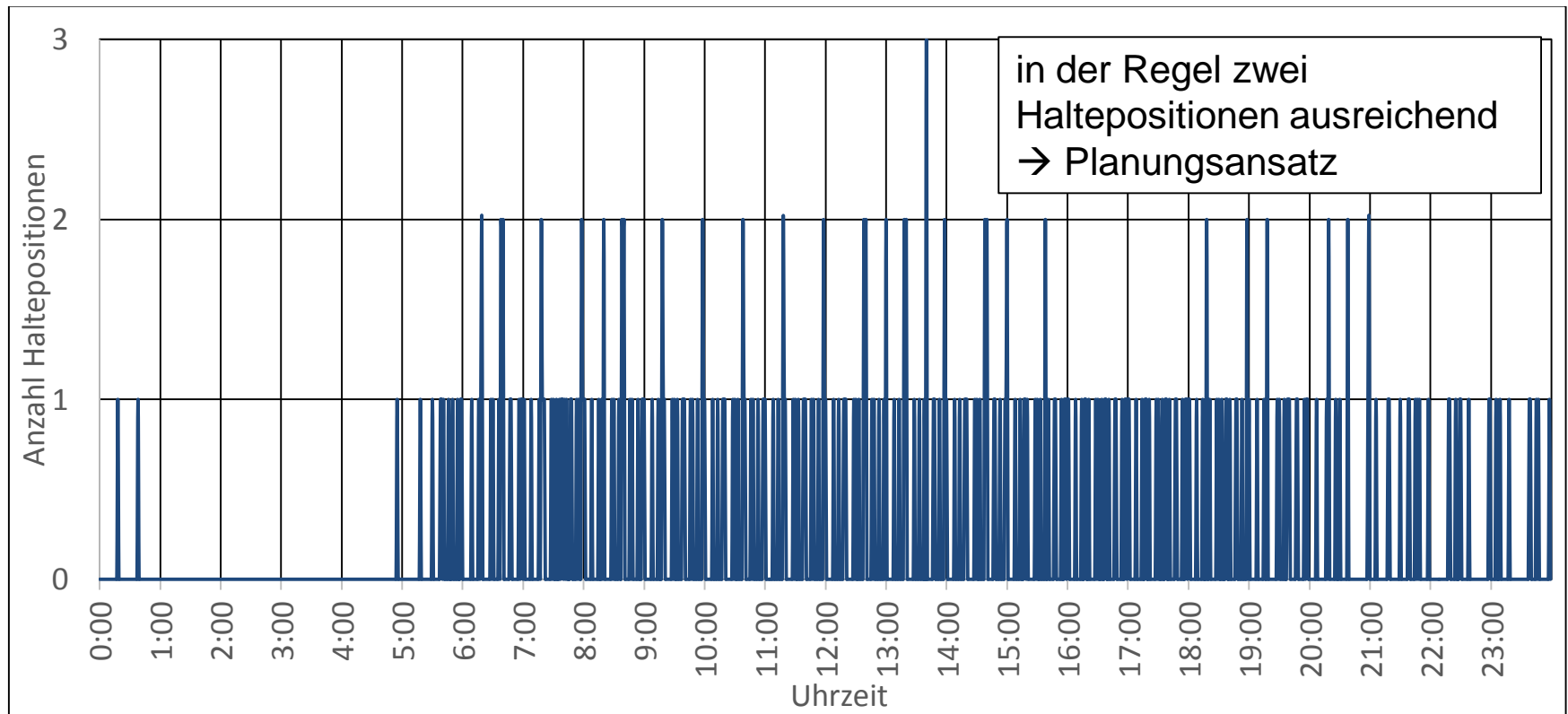
- maßgebendes Bemessungsfahrzeug: 15m-Linienbus / Gelenkbus
- 20-min-Takt (keine neuen/ergänzende Linien)
- 3 Haltepositionen pro Richtung
- 6-8 Überliegeplätze für Gelenkbusse
- Sozialräume mit WC / Pausenraum
- Öffentliche Toiletten
- kurze Umsteigewege / Haltestellen in Sichtweite
- keine gemeinsame Nutzung der Flächen mit Taxen
- Option für spätere Lademöglichkeiten für E-Busse



## 2. Rahmenbedingungen

### Verkehrliche Rahmenbedingungen

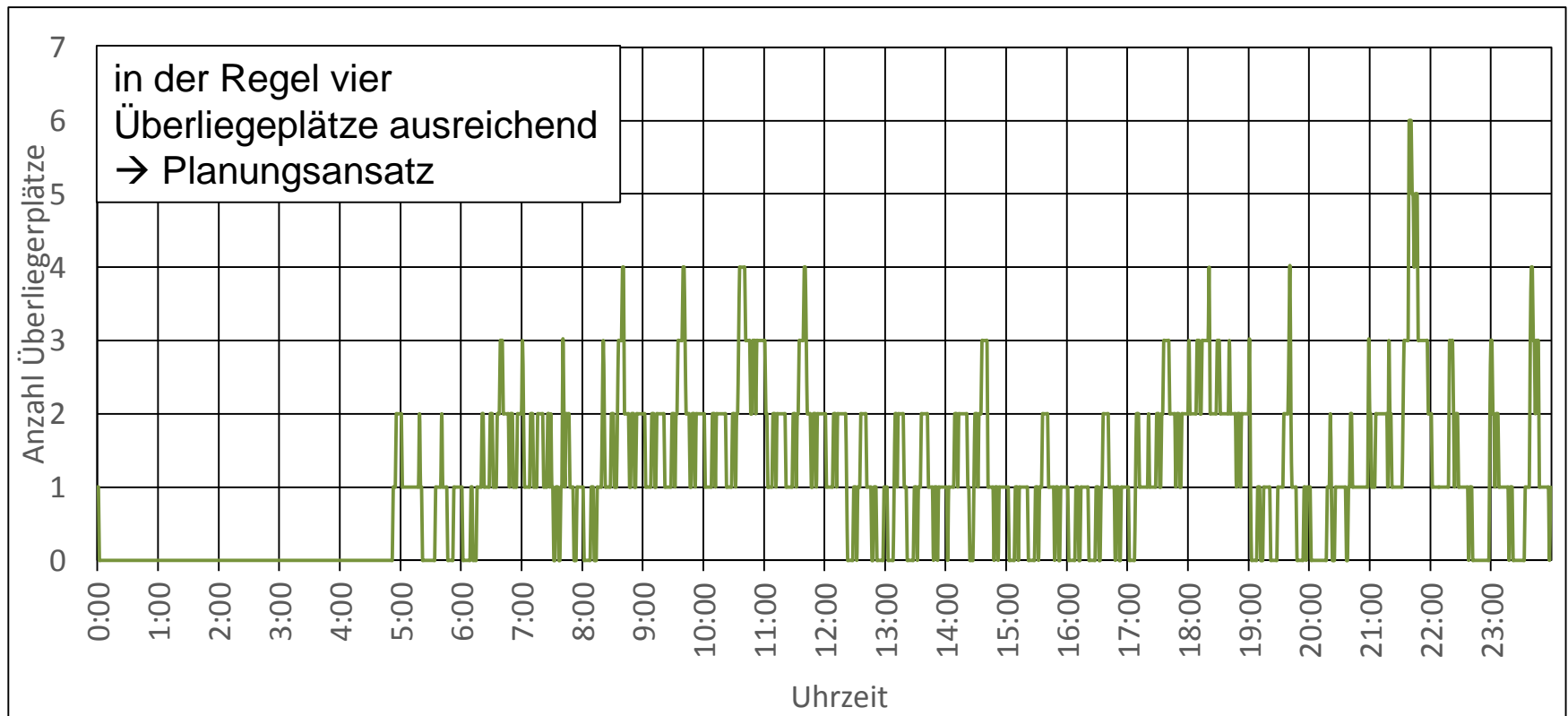
→ Belegungsganglinie der Haltestelle / Fahrtrichtung Kirchenweg (Nordost)



## 2. Rahmenbedingungen

### Verkehrliche Rahmenbedingungen

→ Belegungsganglinie der Überliegeplätze



### **3. Variantenuntersuchung Vorgehen**

- Sammeln von Ideen und Wünschen der Busbetreiber (Hochbahn, VHH, Autokraft) und Verkehrsgesellschaft (SVG)
- Erarbeitung von Varianten durch SBI
- Bewertung der Varianten mit Busbetreibern
- Bewertung aus Sicht der Verwaltung
- Ausarbeitung der besten Lösung als Vorzugsvariante

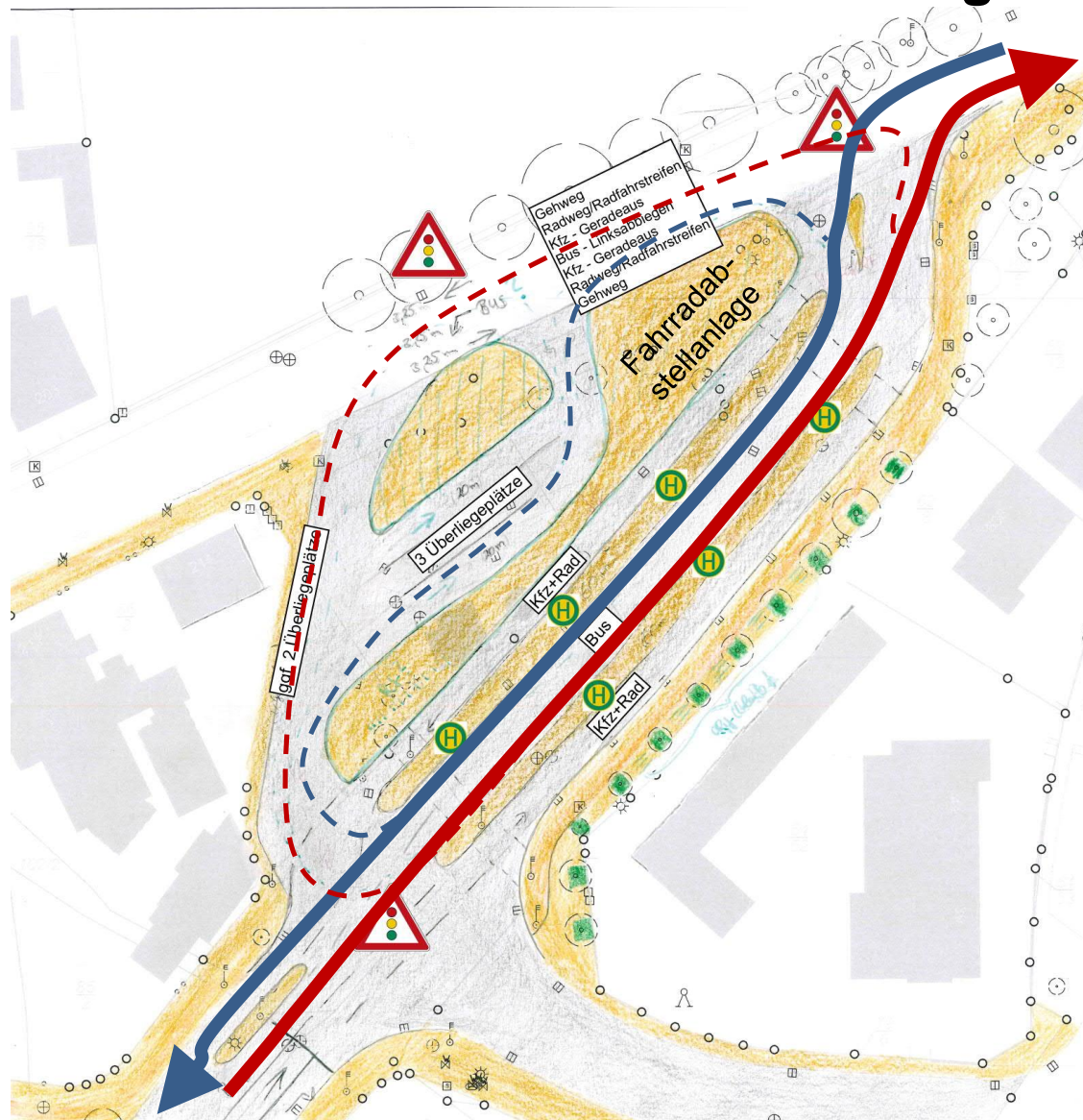
# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 1 – Haltestelle in Mittellage



# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 1 – Haltestelle in Mittellage



# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 1 – Haltestelle in Mittellage

### Vorteile:

- 3 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 5 Überliegeplätze

### Nachteile:

- ungünstige / lange Umsteigewege
- ungünstige Erreichbarkeit der Überliegeplätze
- zusätzlicher Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee / Flächenverfügbarkeit
- Lage der Fahrradabstellanlage nicht in unmittelbarer Nähe zu den Haltepunkten



### 3. Variantenuntersuchung Variante 1 – Haltestelle in Mittellage

#### Vorteile:

- 3 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 5 Überliegeplätze

#### Nachteile:

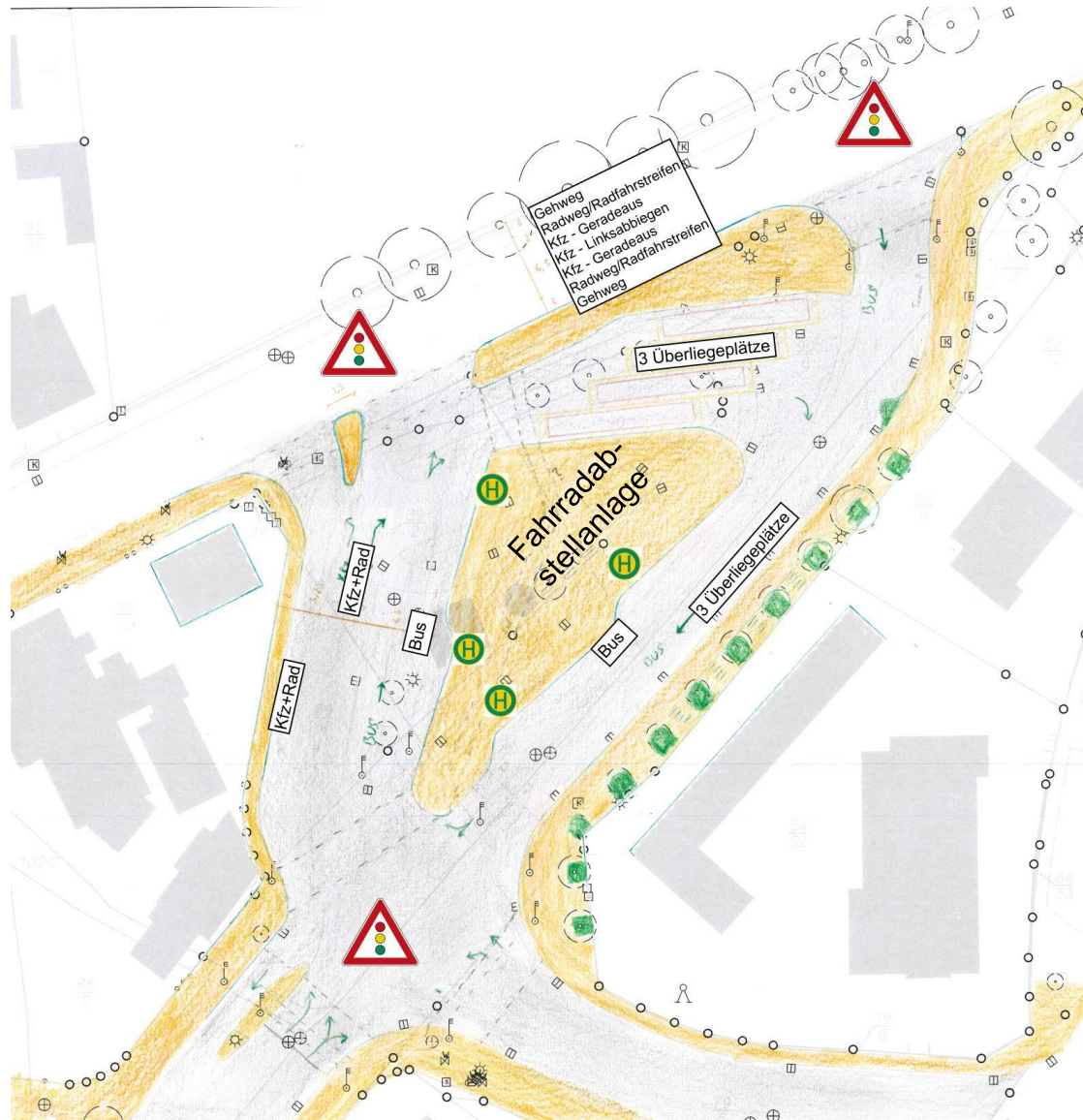
- ungünstige / lange Umsteigewege
- ungünstige Erreichbarkeit der Überliegeplätze
- zusätzlicher Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee / Flächenverfügbarkeit
- Lage der Fahrradabstellanlage nicht in unmittelbarer Nähe zu den Haltepunkten



**Fazit: keine geeignete Lösung / Nachteile überwiegen die Vorteile**

# 3. Variantenuntersuchung

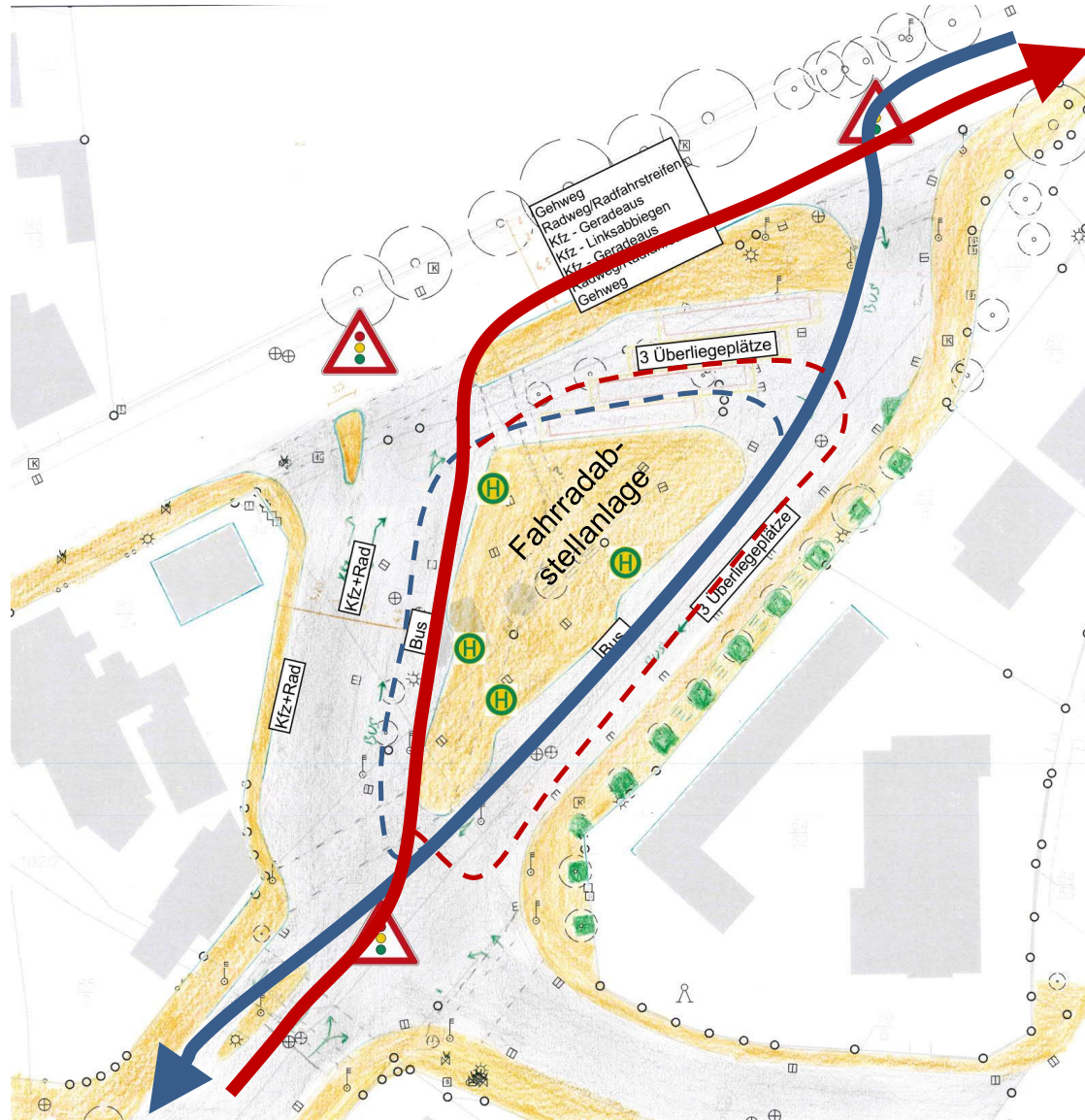
## Variante 2 – verlegte Tangstedter Landstraße





# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 2 – verlegte Tangstedter Landstraße



# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 2 – verlegte Tangstedter Landstraße



### Vorteile:

- 2 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 6 Überliegeplätze
- günstige/ kurze Umsteigewege
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel

### Nachteile:

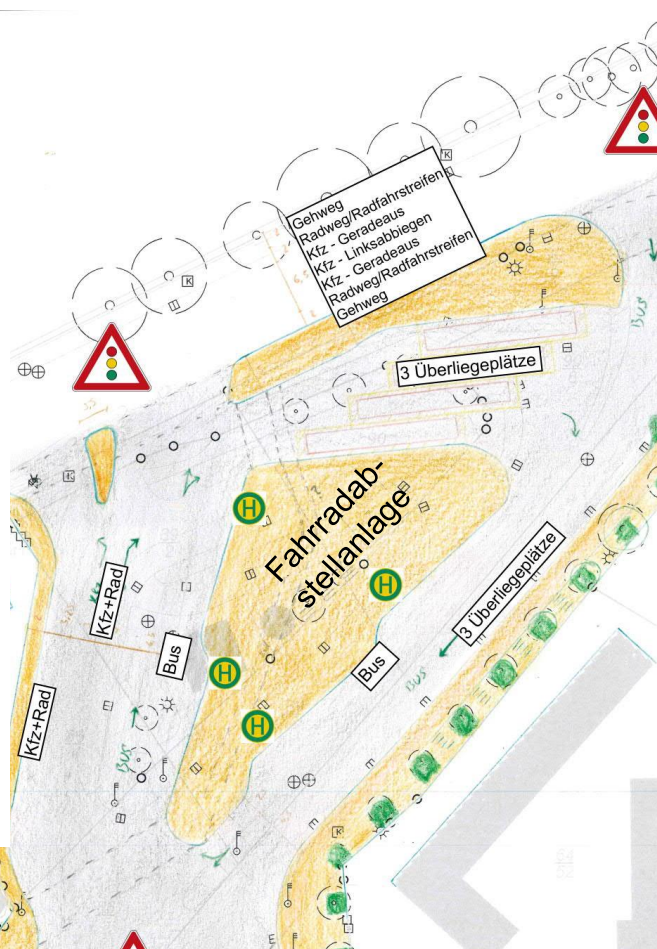
- zusätzlicher Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee / ggf. Entfall eines weiteren Überliegeplatzes und ggf. einer Halteposition
- Verschiebung der Busbetriebsflächen in den geometrisch ungünstigen Bereich
- zusätzlicher Flächenbedarf durch „Sägezähne“ / Reduzierung der Inselgröße
- lange Furten für Fußgänger

### 3. Variantenuntersuchung

## Variante 2 – verlegte Tangstedter Landstraße

#### Vorteile:

- 2 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 6 Überliegeplätze
- günstige/ kurze Umsteigewege
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel



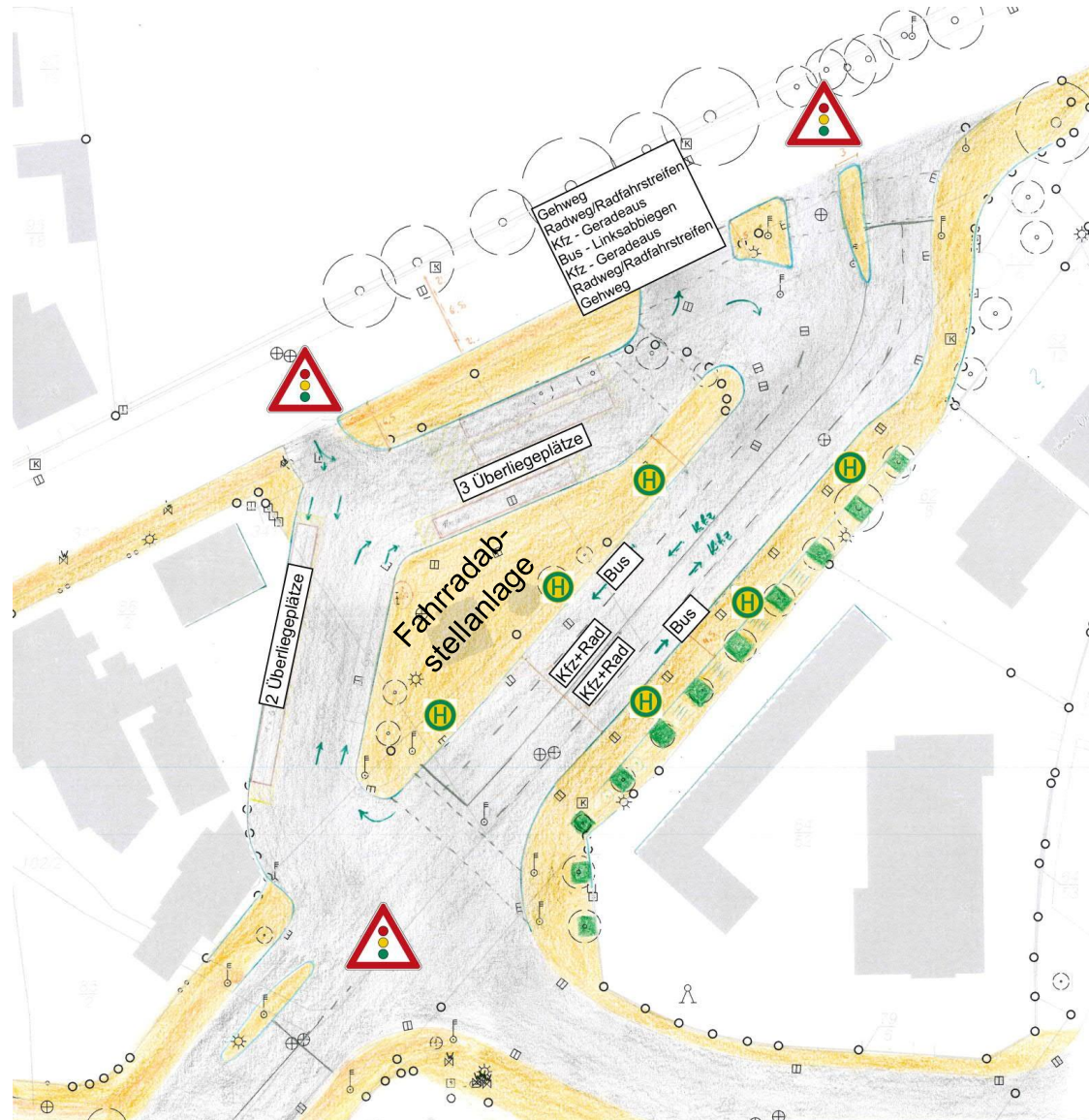
#### Nachteile:

- zusätzlicher Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee / ggf. Entfall eines weiteren Überliegeplatzes und ggf. einer Halteposition
- Verschiebung der Busbetriebsflächen in den geometrisch ungünstigen Bereich
- zusätzlicher Flächenbedarf durch „Sägezähne“ / Reduzierung der Inselgröße
- lange Furten für Fußgänger

**Fazit: keine geeignete Lösung / Verlegung der Tangstedter Landstraße als Nachteil zu bewerten**

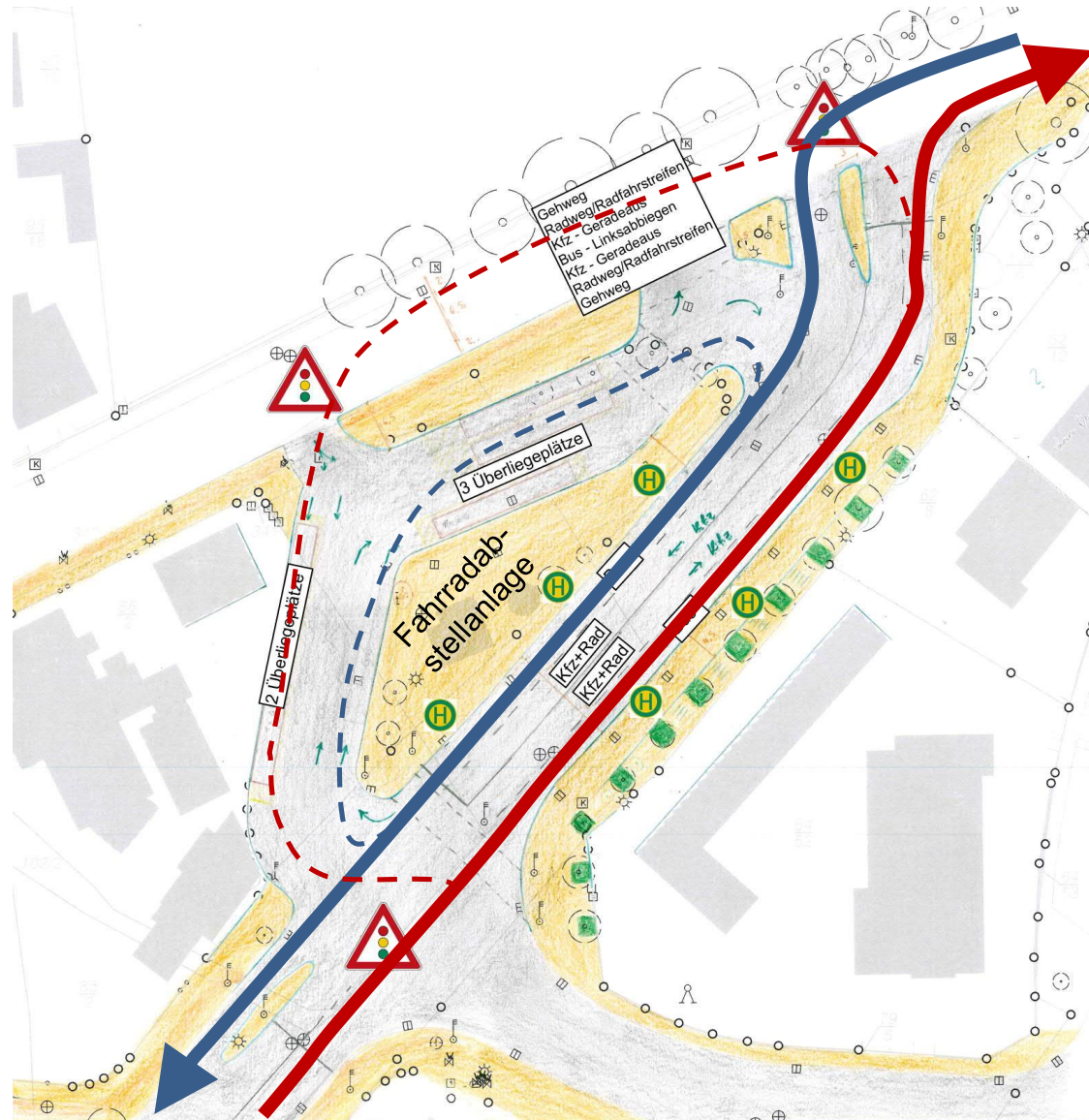
# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 3 – Fahrbahnrandhaltestellen



# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 3 – Fahrbahnrandhaltestellen



### 3. Variantenuntersuchung

## Variante 3 – Fahrbahnrandhaltestellen

#### Vorteile:

- 3 Haltepositionen pro Richtung  
+ 1 Ausstiegshaltestelle
- bis zu 5 Überliegeplätze
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel
- Flexibilität für den Busbetrieb

#### Nachteile:

- lange Umsteigewege /  
Querung der Tangstedter  
Landstraße
- zusätzlicher Abbiege-  
streifen auf der  
Segeberger Chaussee /  
Flächenverfügbarkeit
- ungünstige Erreichbarkeit  
der Überliegeplätze
- keine intuitive  
Fußverkehrsführung



### 3. Variantenuntersuchung

## Variante 3 – Fahrbahnrandhaltestellen

#### Vorteile:

- 3 Haltepositionen pro Richtung  
+ 1 Ausstiegshaltestelle
- bis zu 5 Überliegeplätze
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel
- Flexibilität für den Busbetrieb

#### Nachteile:

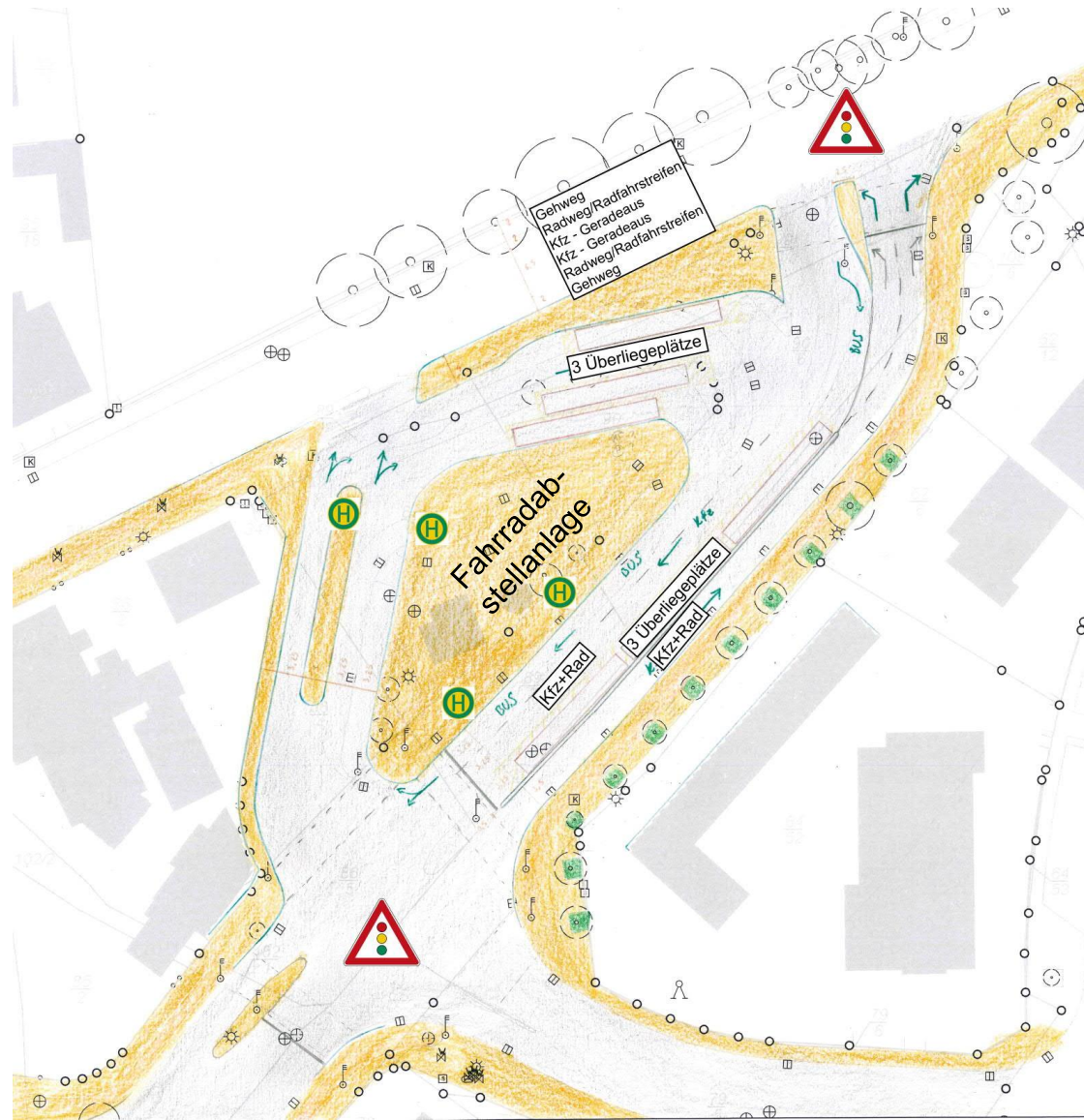
- lange Umsteigewege /  
Querung der Tangstedter  
Landstraße
- zusätzlicher Abbiegestreifen auf der  
Segeberger Chaussee /  
Flächenverfügbarkeit
- ungünstige Erreichbarkeit  
der Überliegeplätze
- keine intuitive  
Fußverkehrsführung



Fazit: keine geeignete Lösung /  
unattraktives Konzept für Busbetrieb /  
Umsteigebeziehungen

# 3. Variantenuntersuchung

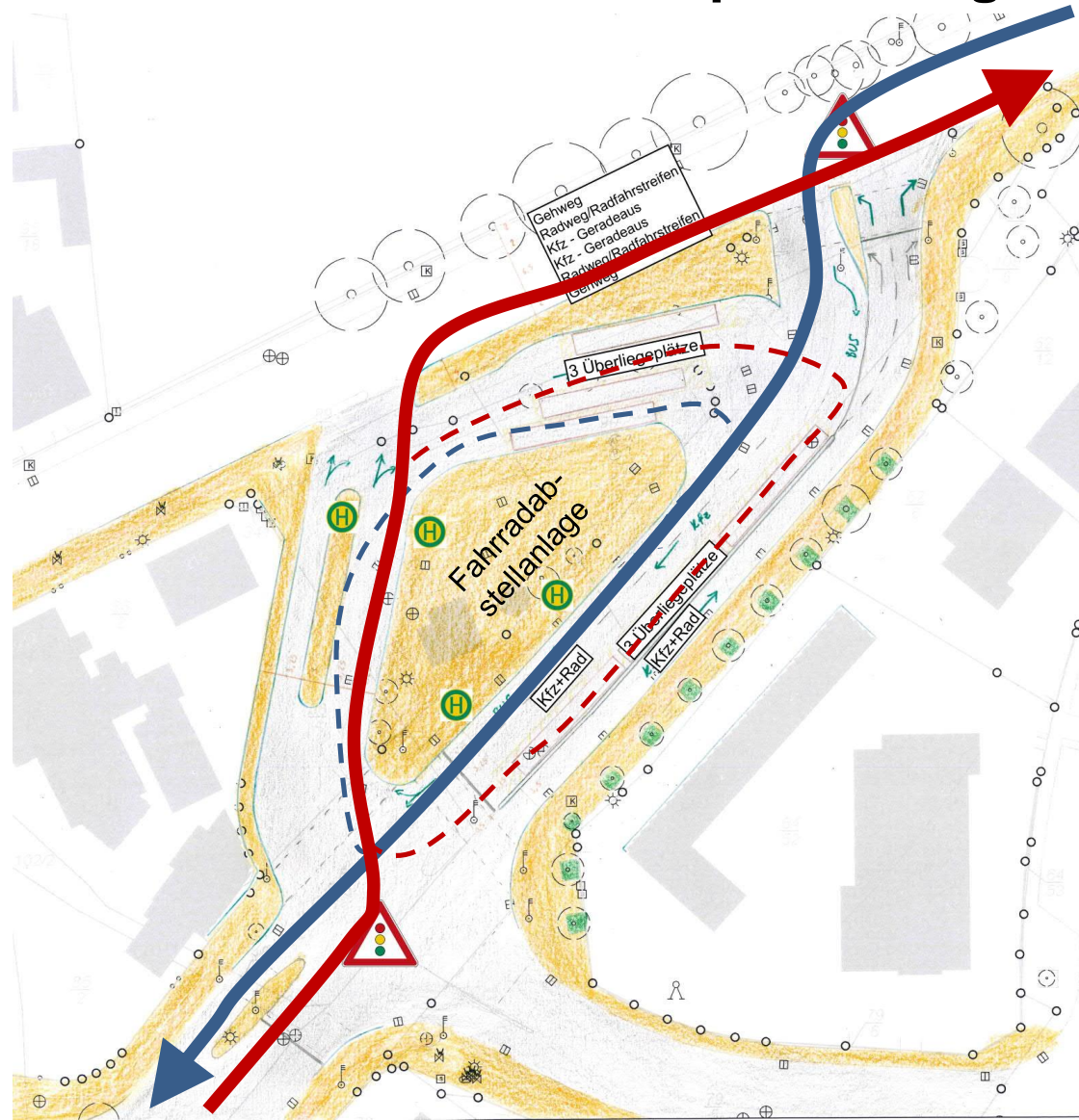
## Variante 4 - Bestandsoptimierung





# 3. Variantenuntersuchung

## Variante 4 - Bestandsoptimierung



### 3. Variantenuntersuchung

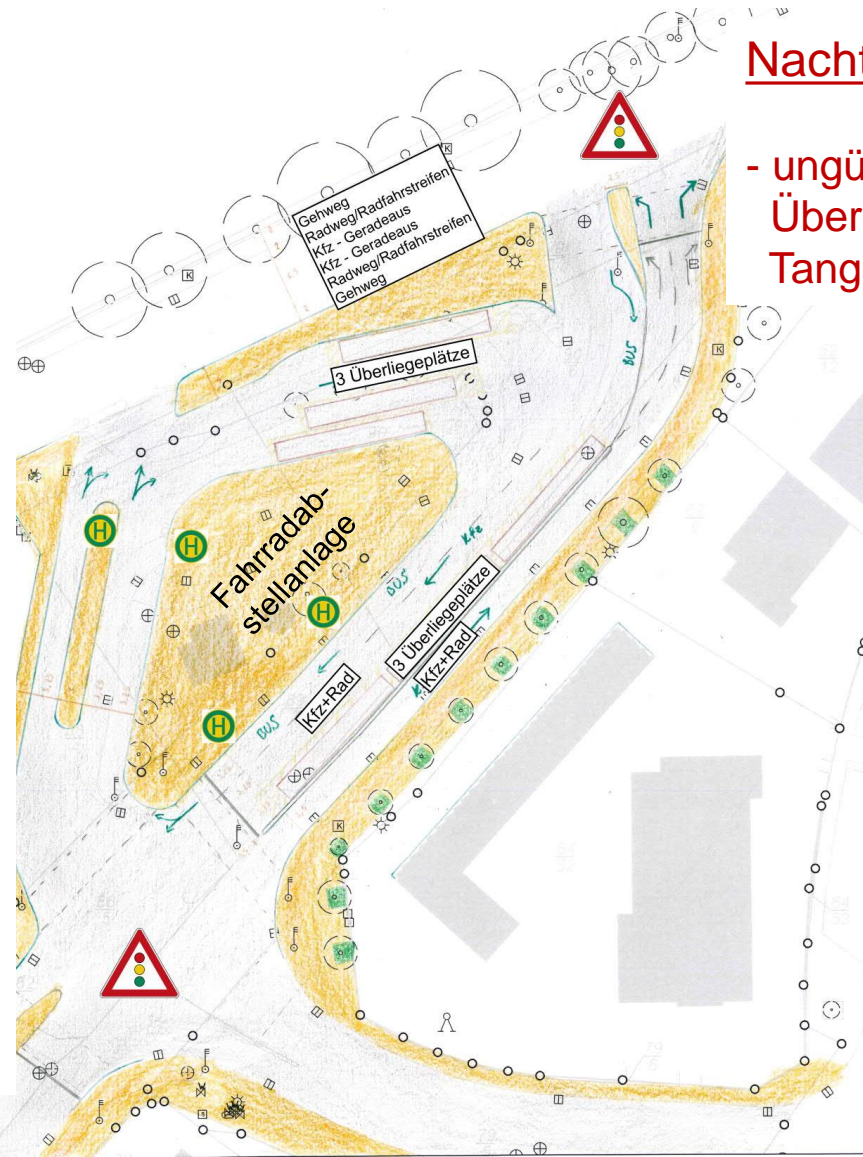
## Variante 4 - Bestandsoptimierung

#### Vorteile:

- 2 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 6 Überliegeplätze
- günstige/ kurze Umsteigewege
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel
- keine zusätzlichen Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee
- Flexibilität für den Busbetrieb

#### Nachteile:

- ungünstige Lage der Überliegeplätze in der Tangstedter Landstraße



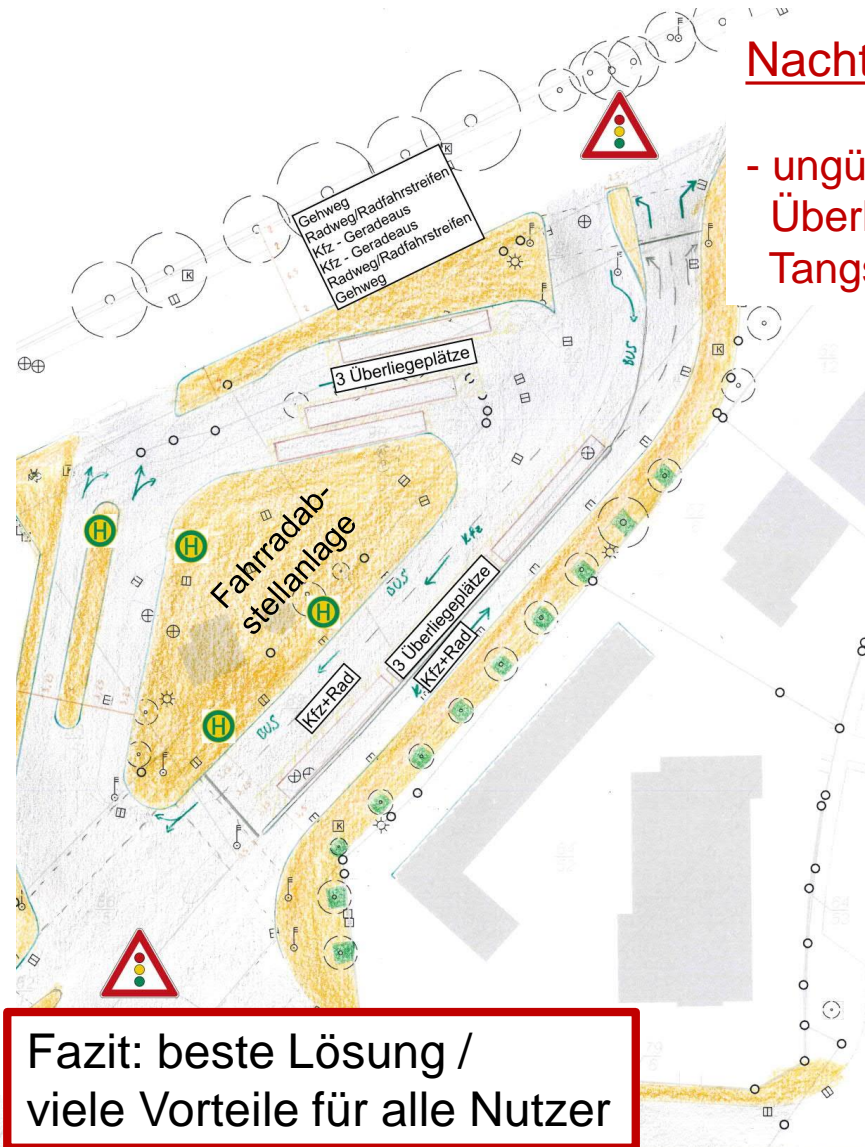
### 3. Variantenuntersuchung Variante 4 - Bestandsoptimierung

Vorteile:

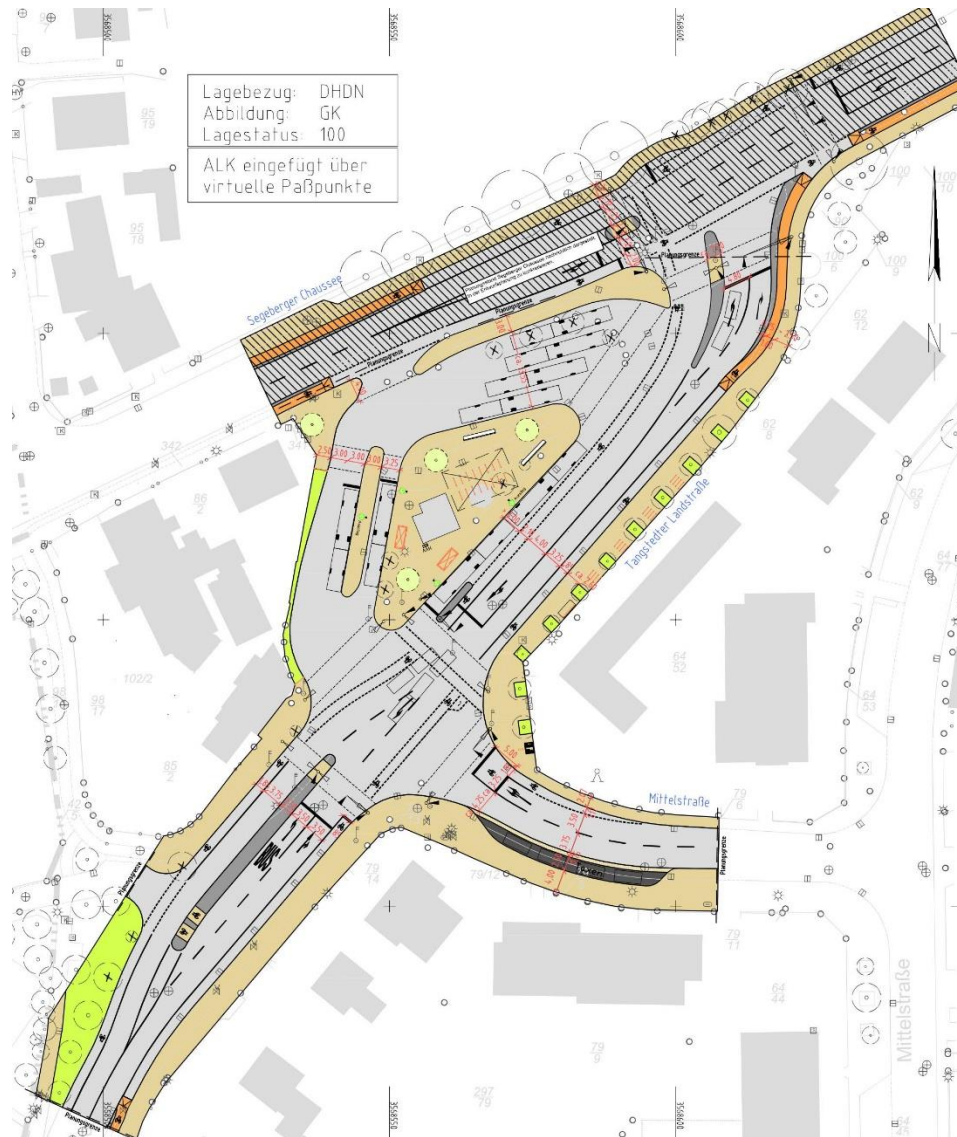
- 2 Haltepositionen pro Richtung
- bis zu 6 Überliegeplätze
- günstige/ kurze Umsteigewege
- gute Möglichkeiten zur Platzgestaltung
- zusätzliche Fahrradabstellanlage auf der Insel
- keine zusätzlichen Abbiegestreifen auf der Segeberger Chaussee
- Flexibilität für den Busbetrieb

Nachteile:

- ungünstige Lage der Überliegeplätze in der Tangstedter Landstraße



## 4. Ausgearbeitete Vorzugsvariante



## 4. Ausgearbeitete Vorzugsvariante Lupe ZOB-Insel



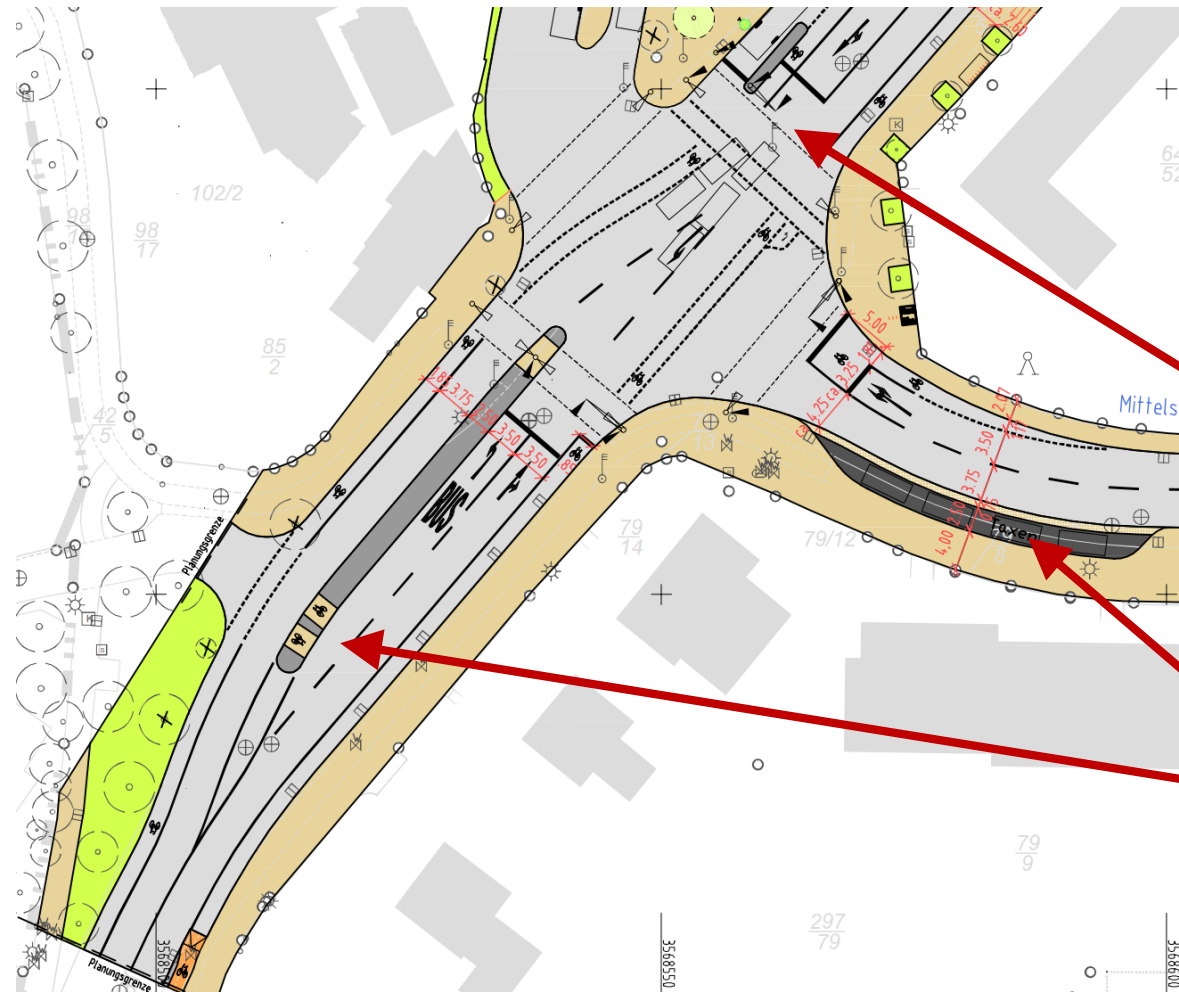
**Große ZOB-Insel** (ca. 40% größer)  
bietet Möglichkeiten:

- Vergrößerung der Fahrradabstellanlage
- verbesserter Aufenthaltsqualität (Platzgestaltung z.B. mit Bänken/ Beleuchtung/ Fahrgastinformationen)
- Realisierung attraktiver Neuanpflanzungen von Bäumen

Option zur Realisierung:

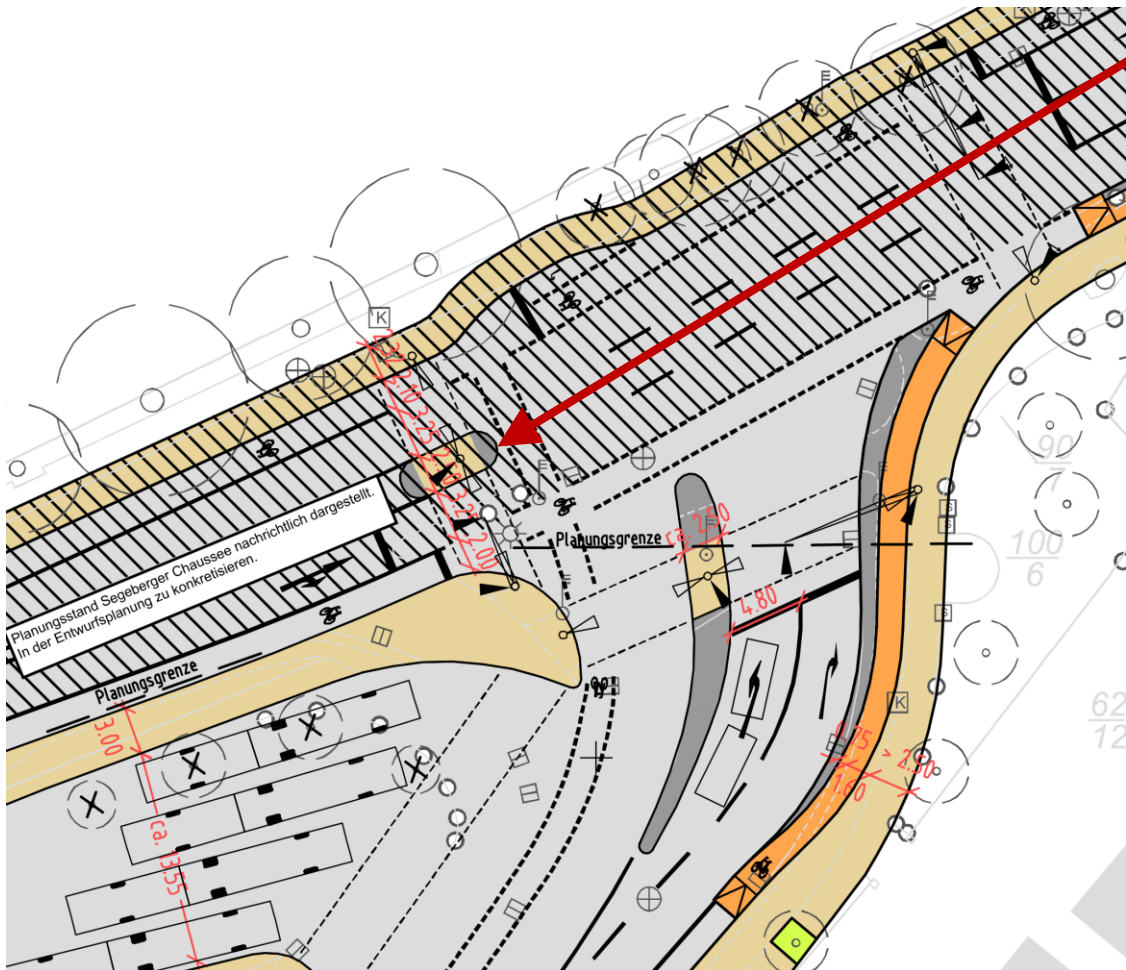
- von Hochbauten
- weitere Ansprüche aus dem Busbetrieb

## 4. Ausgearbeitete Vorzugsvariante Lupe Knotenpunkt Mittelstraße



- Knotenpunkt bleibt weitgehend unverändert
- Schaffung Radfahrstreifen in der Tangstedter Landstraße
- Entfall der Mittelinsel und Linksabbiegestreifen (nordöstl. Zufahrt)
- Radverkehrsführung im Knotenpunkt
- 4 Taxen-Parkstände
- Querungsmöglichkeit für Radfahrer (Hans-Salb-Straße)
- Ersatzpflanzungen für entfallende Bäume

## 4. Ausgearbeitete Vorzugsvariante Lupe Knotenpunkt Segeberger Chaussee

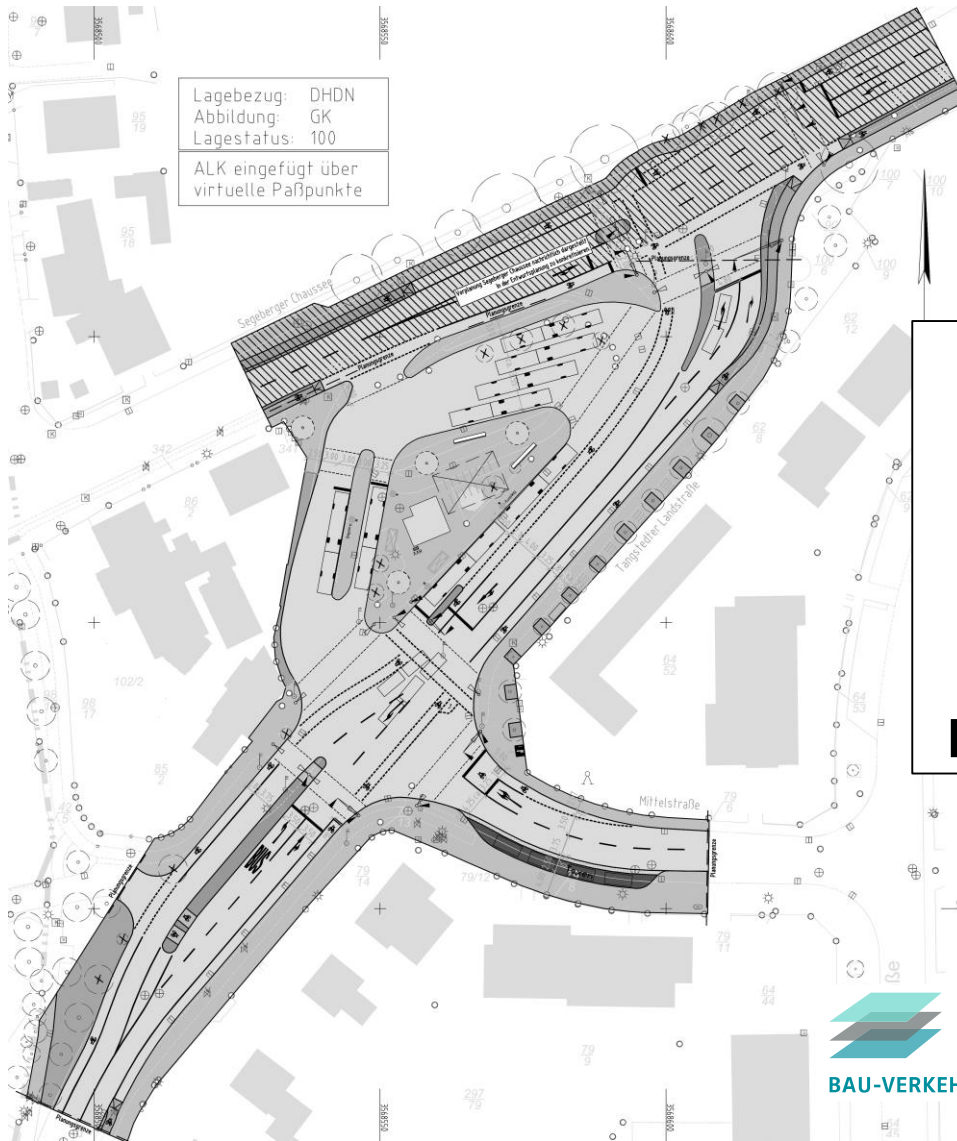


- Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Segeberger Chaussee durch zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerfurt
- klare Radverkehrsführung
- Befahrbarkeit für Gelenkbusse gewährleistet
- Anpassung des Knotenpunkts gemäß Planungsintention Segeberger Chaussee (Abstimmung beider Maßnahmen erforderlich)

## 5. Fazit

- Attraktive ZOB-Anlage, die aktuellen Ansprüchen von ÖPNV-Nutzern und Betreibern gerecht wird
- Gute Radverkehrsführung im gesamten Bereich
- Die Vorzugsvariante sollte als beste Lösung weiterverfolgt werden. Sie soll die Grundlage für die weiteren Planungsschritte sein.





**Vielen Dank  
für  
Ihre Aufmerksamkeit!**

**Fragen / Diskussion ?**