

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 24/0460/1
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 13.12.2024
Bearb.:	Haß, Christine	Tel.: -366	öffentlich
Az.:			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	16.01.2025	Entscheidung

**ÖPNV-Förderung in Norderstedt
hier: Verlegung der Haltestelle „Glashütte, Lindenweg,, Ost und barrierefreier Ausbau der bestehenden Haltestelle „Glashütte, Lindenweg“ West**

Beschlussvorschlag:

- a) Der Lösungsvorschlag Variante A wird bewilligt und zur weiteren Umsetzung freigegeben. Die östliche Bushaltestelle „Glashütte, Lindenweg“ an der Poppenbütteler Straße wird nach Süden auf Höhe Hausnummer 127/129 verlegt und barrierefrei ausgebaut. Bei der westlichen Bushaltestelle „Glashütte, Lindenweg“ wird die Busbucht aufgelöst und diese wird an den Fahrbahnrand verlegt und ebenfalls barrierefrei ausgebaut. Die Querungshilfe wird um zwei Meter nach Norden verschoben und barrierefrei ausgebaut.

- b) Der Lösungsvorschlag Variante B wird bewilligt und zur weiteren Umsetzung freigegeben. Die östliche Bushaltestelle „Glashütte, Lindenweg“ an der Poppenbütteler Straße wird nach Süden auf Höhe Hausnummer 127/129 verlegt und barrierefrei ausgebaut. Die Querungshilfe wird um zwei Meter nach Norden verschoben und barrierefrei ausgebaut. Die westliche Haltestelle bleibt unverändert bestehen.

- c) Der Lösungsvorschlag Variante C wird bewilligt und zur weiteren Umsetzung freigegeben. Die östliche Bushaltestelle „Glashütte, Lindenweg“ an der Poppenbütteler Straße wird nach Süden auf Höhe Hausnummer 127/129 verlegt und barrierefrei ausgebaut. Die westliche Haltestelle „Glashütte, Lindenweg“ wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut, die Busbucht wird erhalten. Die Nebenfläche wird nicht verbreitert. Die Querungshilfe wird um zwei Meter nach Norden verschoben und barrierefrei ausgebaut.

- d) Der Lösungsvorschlag Variante C1 wird bewilligt und zur weiteren Umsetzung freigegeben. Die östliche Bushaltestelle „Glashütte, Lindenweg“ an der Poppenbütteler Straße wird nach Süden auf Höhe Hausnummer 127/129 verlegt und barrierefrei ausgebaut. Die westliche Haltestelle „Glashütte, Lindenweg“ wird ebenfalls barrierefrei ausgebaut, die Busbucht wird erhalten. Die Nebenfläche wird verbreitert. Die

Sachbearbeitung	Fachbereichs- leitung	Amtsleitung	mitzeichnendes Amt (bei Beschlüssen mit finanziellen Auswirkungen: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-----------------	--------------------------	-------------	---	---------------------	---------------------

Querungshilfe wird um zwei Meter nach Norden verschoben und barrierefrei ausgebaut.

- e) Der Lösungsvorschlag Variante D wird bewilligt und zur weiteren Umsetzung freigegeben. Die Querungshilfe wird um zwei Meter nach Norden verschoben. Die Bushaltestellen bleiben unverändert.

Sachverhalt:

Es handelt sich hierbei um eine Folgevorlage. Der Sachverhalt ist inhaltlich gleichgeblieben bis auf wenige redaktionelle Änderungen. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 21.11.2024 gab es einen Ergänzungswunsch, dem mit dieser Vorlage nachgekommen wird. Diese Ergänzung ist als Variante C1 auf Seite 4 und in Anlage 4a und 4b dargestellt.

Anlass

Am 25.08.2022 beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr die Herstellung der Querungshilfe in der Poppenbüttler Straße auf Höhe der Einmündung Achtern Born und die Verbreiterung des Gehweges auf der Westseite (Beschlussvorlage B 22/0324). Mit dieser Maßnahme geht auch die Verlegung der richtungstreuen Benutzungspflicht auf die Westseite einher. Bislang konnte die Querungshilfe „Achtern Born“ noch nicht hergestellt werden, da diverse andere Baumaßnahmen vorrangig umgesetzt werden mussten. Die Umsetzung der Maßnahme soll nun 2025 erfolgen.

Während des Planungsprozesses hat sich folgende Beschwerdelage zu der Haltestelle „Glashütte, Lindenweg“ ergeben: die zusammengehörigen Richtungshaltestellen lägen zu weit auseinander. Nach Rücksprache mit der Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft (SVG) ist es erstrebenswert, dass zwei zusammengehörige Bushaltestellen gegenüberliegen und diese möglichst am Fahrbahnrand hergestellt werden.

Da im nächsten Jahr ohnehin dieser Abschnitt baulich angepasst wird, wäre es wirtschaftlich sinnvoll, die Verlegung der Bushaltestelle und den barrierefreien Ausbau dieser in die Baumaßnahme zur Herstellung der Querungshilfe zu integrieren.

Weiterhin unterstützt diese Maßnahme das Haushaltsziel, mindestens vier Haltestellen pro Jahr barrierefrei auszubauen.

Problemstellung

Die beiden Haltestellen „Glashütte, Lindenweg“ liegen etwa 150 Meter auseinander (vgl. Anlage 1). Zudem sind beide nicht barrierefrei ausgebaut und die östliche Haltestelle verfügt über keinen Fahrgastunterstand.

Ohne eine Verlegung der östlichen Haltestelle ist ein barrierefreier Ausbau und die Einrichtung eines Fahrgastunterstandes nicht möglich, da die Nebenflächen für den Wartebereich und den Fuß- und Radverkehr zu schmal dimensioniert sind.

Die westliche Haltestelle ist als Busbucht ausgebildet. Die Dimensionierung der Haltestellenbucht ist derzeit nicht regelkonform. Zudem sind die vorhandenen Breiten im Wartebereich der Bushaltestelle zu schmal, als dass der Geh- und Radverkehr dort normgerecht geführt werden kann.

Zudem ist es verkehrstechnisch nicht sinnvoll, dass Querungshilfen den Bereich von

Bushaltestellen tangieren, da ein vollständiger barrierefreier Ausbau der Querung dadurch verhindert wird. Die Querungshilfe in der Poppenbütteler Straße südlich des Lindenweg ist derzeit ungünstig in der beginnenden nördlichen Aufweitung der westlichen Busbucht platziert.

Lösungsvorschläge

Im Folgenden wurden vier Lösungsvorschläge erarbeitet. Bei allen Varianten würde die Querungshilfe um wenige Meter nach Norden verschoben.

Bei den Varianten A, B und C würde die östliche Haltestelle nach Süden verlegt. Der wesentliche Unterschied dieser Varianten bezieht sich auf die Ausgestaltung der westlichen Bushaltestelle.

In der Variante A (vgl. Anlage 2) würde die Busbucht in eine Haltestelle am Fahrbahnrand umgebaut und barrierefrei hergestellt.

Bei Variante B (vgl. Anlage 3) bliebe die Busbucht unverändert bestehen.

Bei Variante C (Vgl. Anlage 4) würde die Busbucht erhalten. Diese würde jedoch barrierefrei ausgebaut.

Bei Variante C1 (vgl. Anlage 4 A) würde die Nebenfläche verbreitert und die Busbucht bliebe erhalten. Die Haltestelle würde barrierefrei ausgebaut.

Variante D (vgl. Anlage 5) beinhaltet nur die Verschiebung der Querungshilfe in Richtung Norden.

Nachfolgend werden die Varianten im Einzelnen nochmal detailliert beschrieben.

Variante A

Die östliche Haltestelle würde nach Süden geschoben. Bei einer Verlegung der östlichen Haltestelle auf Höhe der Hausnummer 129/127 könnte die Nebenfläche verbreitert werden, so dass ausreichende Breite von 4,60 Meter für einen Ein- und Ausstiegsbereichs sowie einen benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg besteht. Ein Fahrgastunterstand könnte ebenfalls hergestellt werden.

Die Busbucht auf der Westseite könnte aufgelöst und in ein Halten am Fahrbahnrand umgewandelt werden. Daraufhin könnte dort ebenfalls neben der Erhaltung des Fahrgastunterstandes ein normgerechte Breite für einen kombinierten benutzungspflichtigen Geh- und Radweg zuzüglich des Ein- und Ausstiegsbereichs realisiert werden.

Die Fahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr zwischen den beiden Haltestellen würde über neun Meter betragen und wäre für eine Hauptverkehrsstraße ausreichend dimensioniert.

Die Querungshilfe südlich des Lindenweg im Bereich der Bushaltestelle sollte auch ohne barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen verschoben werden, da diese derzeit ungünstig in der beginnenden nördlichen Aufweitung der westlichen Busbucht platziert ist und auf diese Weise sowohl dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle als auch der Querungshilfe entgegensteht.

Variante B

Die östliche Haltestelle würde nach Süden geschoben. Bei einer Verlegung der östlichen Haltestelle auf Höhe der Hausnummer 129/127 könnte die Nebenfläche verbreitert werden,

so dass ausreichende Breite von 4,60 Meter für einen Ein- und Ausstiegsbereichs sowie einen benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg besteht. Ein Fahrgastunterstand könnte ebenfalls hergestellt werden.

Die Bushaltestelle auf der Westseite bleibt unverändert bestehen. Diese ist damit nicht barrierefrei.

Die Fahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr zwischen den beiden Haltestellen würde über sieben Meter betragen.

Die Querungshilfe südlich des Lindenweg im Bereich der Bushaltestelle sollte dennoch verschoben werden, da diese derzeit im Aufweitungsbereich der Busbucht platziert ist und auf diese Weise künftig sowohl der barrierefreien Ausgestaltung der Bushaltestelle als auch der Querungshilfe entgegensteht.

Variante C

Die östliche Haltestelle würde nach Süden geschoben. Bei einer Verlegung der östlichen Haltestelle auf Höhe der Hausnummer 129/127 könnte die Nebenfläche verbreitert werden, so dass ausreichende Breite von 4,60 Meter für einen Ein- und Ausstiegsbereichs sowie einen benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg besteht. Ein Fahrgastunterstand könnte ebenfalls hergestellt werden.

Die Busbucht auf der Westseite bleibt bestehen und die Haltestelle wird größtenteils barrierefrei innerhalb des Bestands ausgebaut. Eine normgerechte Herstellung der Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr wäre nicht möglich. Ebenso wäre eine normgerechte Dimensionierung der Busbucht nicht möglich, da beim Haltevorgang des Busses weiterhin eine Abstand zwischen Bord und Bus bestehen würde. Allerdings würde bei dieser Variante der Verlauf der Bordanlage nicht verändert, so dass es sich um eine Anpassung im Bestand handelt.

Die Fahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr zwischen den beiden Haltestellen würde über sieben Meter betragen.

Die Querungshilfe südlich des Lindenweg im Bereich der Bushaltestelle sollte dennoch verschoben werden, da diese derzeit im Aufweitungsbereich der Busbucht platziert ist und auf diese Weise künftig sowohl dem barrierefreien Standard der Bushaltestelle als auch der Querungshilfe entgegensteht.

Variante C1

Diese Variante wurde auf Wunsch des Ausschusses vom 21.11.2024 ergänzt.

Die östliche Haltestelle würde nach Süden geschoben. Bei einer Verlegung der östlichen Haltestelle auf Höhe der Hausnummer 129/127 könnte die Nebenfläche verbreitert werden, so dass ausreichende Breite von 4,60 Meter für einen Ein- und Ausstiegsbereichs sowie einen benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg besteht. Ein Fahrgastunterstand könnte ebenfalls hergestellt werden.

Die Busbucht auf der Westseite wird um 50 cm Richtung Osten verschoben und die Haltestelle wird größtenteils barrierefrei ausgebaut. Damit ist eine normgerechte Verbreiterung der Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr möglich. Eine barrierefreie Dimensionierung der Bushaltestelle würde nicht erfolgen, da weiterhin das parallele Anfahren bzw. Anhalten des Busses nicht vollständig gegeben ist.

Die Fahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr zwischen den beiden Haltestellen würde über knapp sieben Meter betragen. Im Bereich des südlichen Inselkopfes würde sich die Fahrbahn auf einem kurzen Abschnitt auf 3,10 Meter verjüngen (siehe Anlage 4A).

Die Querungshilfe südlich des Lindenweg im Bereich der Bushaltestelle sollte dennoch verschoben werden, da diese derzeit im Aufweitungsbereich der Busbucht platziert ist und auf diese Weise künftig sowohl dem barrierefreien Standard der Bushaltestelle als auch der Querungshilfe entgegensteht.

Bei einer Verschiebung der Bordanlage handelt es sich nicht mehr um eine Bushaltestelle im Bestand, sondern es sind die aktuellen Normen zur Barrierefreiheit und Dimensionierung von Bushaltestellen zu beachten. Daher kann diese Variante nicht empfohlen werden, denn diese würde nicht den Vorgaben des Landesweiten Nahverkehrsplans 2022 bis 2026 zur Barrierefreiheit entsprechen. Zudem würde eine zu vermeidende Engstelle am südlichen Ende der Querungshilfe erzeugt. Diese Situation wäre zum einen fahrdynamisch äußerst kritisch und zum anderen bestünde die Gefahr, dass die Bordanlage dort stark beschädigt wird. Die Fahrbahnbreite an Hauptverkehrsstraßen sollte mindestens 3,25 Meter betragen.

Dementsprechend wurde in Anlage 4B die Variante aufgezeigt, wie eine Busbucht nach aktuellen Standards dimensioniert werden müsste, um die Kriterien für die Barrierefreiheit einzuhalten und die Engstelle zu beseitigen. Aufgrund der enormen Entwicklungslänge von Busbuchten müsste die Mittelinsel künftig entfallen. Die westliche Nebenfläche verjüngt sich abschnittsweise auf unter einen Meter, so dass der Radverkehr nicht mehr gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden kann.

Variante D

Die Querungshilfe wird Richtung Norden verschoben und barrierefrei ausgebaut. Die Bushaltestellen werden nicht barrierefrei ausgebaut und die östliche Bushaltestelle wird nicht verlegt.

Grundsatz

In den Varianten, in denen das Halten der Busse am Fahrbahnrand vorgesehen ist, wird die Bushaltestelle in Betonbauweise hergestellt. Fahrbahnen werden durch ständige Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Busse stark beansprucht. Bei Asphaltbefestigungen führen lang einwirkende Lasten, insbesondere bei hohen Temperaturen, zu Verformungen. Die Verformungsbeständigkeit und Dauerhaftigkeit von Beton sprechen für eine Befestigung mit Beton. Auch die hiesigen Verkehrsbetriebe sprechen sich für die Bauweise in Beton aus.

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der Variante A. Dieser Lösungsvorschlag trägt sowohl dem Haushaltsziel barrierefreie Haltestellen Rechnung als auch den Vorgaben der SVG für zusammengehörige Bushaltestellen. Zudem könnten durch diesen Lösungsvorschlag die erforderlichen Breiten für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden.

Kosten

Variante A

Die Variante würde Kosten in Höhe von etwa 200.000 € brutto für Planungs- und Bauleistungen erzeugen.

Variante B

Für diese Variante wären Kosten in Höhe von etwa 140.000 € brutto für Planungs- und Bauleistungen anzusetzen.

Variante C

Bei dieser Variante wäre mit Kosten von etwa 190.000 € brutto für Planungs- und Bauleistungen zu kalkulieren.

Variante C1

Variante C1 unterscheidet sich unwesentlich von den Kosten der Variante C.

Variante D

Bei dieser Variante würden sich die Kosten auf etwa 50.000 Euro brutto für Planungs- und Bauleistungen belaufen.

Kosten

Die Kosten wurden für 2025 in den Haushalt eingestellt (Finanzkonto 541000/785206 und Bestandskonto 541000/092060 sowie Finanzkonto 547000/785237 und Bestandskonto 547000/090030).

Ausblick

Die Herstellung der Querungshilfe wird 2025 umgesetzt. Die Verlegung der Haltestellen könnte in diese Baumaßnahme integriert werden. Die SVG hat die Verlegung der Bushaltestelle bereits freigegeben.

Anlagen:

Anlage 1 Übersichtsplan

Anlage 2 Variante A Lageplan Bushaltestellen „Glashütte, Lindenweg“

Anlage 3 Variante B Lageplan Bushaltestellen „Glashütte, Lindenweg“

Anlage 4 Variante C Lageplan Bushaltestellen „Glashütte, Lindenweg“

Anlage 4A Variante C1 Lageplan Bushaltestellen „Glashütte, Lindenweg“

Anlage 4B Regelkonforme Abmessung Haltestellenbucht „Glashütte, Lindenweg“

Anlage 5 Variante D Lageplan Querungshilfe Lindenweg