

Freie und Hansestadt Hamburg

Langenhorner Chaussee – Erschließung Aldi Umbau des Knotens Langenhorner Chaussee / Henny-Schütz-Allee

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

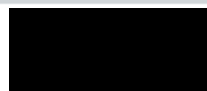
Bearbeitungsstand: 21.11.2016

Auftraggeber:

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Verfasser:

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass der Planung	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Vorhandener Ausbauzustand.....	4
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Allgemeines	5
3.2	Geplanter Ausbauzustand	5
3.3	Entwässerung	8
3.4	Bäume	8
3.5	Öffentliche Beleuchtung.....	8
4	Planungsrechtliche Grundlagen	8
5	Lärmschutz	8
6	Kampfmittel	9
7	Umweltverträglichkeitsprüfung	9
8	Umsetzung der Planung	9
8.1	Grunderwerb	9
8.2	Finanzierung, Wirtschaftlichkeit.....	9
8.3	Entwurfs- und Baudienststelle	9
8.4	Realisierungstermin.....	10

ANLAGENVERZEICHNIS

Übersichtslageplan (M. 1 : 5.000).....	Zeichnungs-Nr.: 16/12733-02-01
Straßenbaulageplan (M. 1 : 250)	Zeichnungs-Nr.: 16/12733-04-01



1 Anlass der Planung

In der Freien und Hansestadt Hamburg ist auf dem Grundstück *Langenhorner Chaussee 579* der Neubau eines Discountmarktes mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.200 m² und einer Bruttogeschossfläche von ca. 2.145 m² sowie eines Wohnhauses mit ca. 10 Wohneinheiten geplant.

Die Erschließung der marktzugehörigen Stellplatzanlage für den Kunden- und Lieferverkehr soll über eine Grundstückszufahrt von der *Langenhorner Chaussee* sowie rückwärtig über weitere Grundstückszufahrten an die Straßen *Tückobsmoor* und *Käkenkamp* erfolgen.

Da über die Grundstückszufahrt an der *Langenhorner Chaussee* der Verkehr nur über die Beziehung rechts-rein / rechts-raus abgewickelt werden kann, wird zur Entlastung des Wohngebietes *Käkenkamp* von Verkehren sowie zur Vermeidung von Falschfahrten an der Grundstückszufahrt der Ausbau der Einmündung *Henny-Schütz-Allee* zu einer Kreuzung mit der heutigen Sackgasse *Tückobsmoor* vorgesehen. Hierfür wird die Sackgasse *Tückobsmoor* aufgehoben und der *Tückobsmoor* an die *Langenhorner Chaussee* angebunden.

Die Straße *Tückobsmoor* wird als untergeordneter Knotenpunktarm der Nebenrichtung in die vorhandene signalisierte Einmündung integriert.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der betrachtete Abschnitt der *Langenhorner Chaussee* befindet sich im Stadtteil Langenhorn. Die *Langenhorner Chaussee* erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von ca. 5,5 km in Nord-Südrichtung zwischen dem *Erdkampsweg* im Süden und der *Segeberger Chaussee* in Norderstedt im Norden. Im Bereich des geplanten Discountmarktes befindet sich der lichtsignalisierte Doppelknotenpunkt *Langenhorner Chaussee / Henny-Schütz-Allee / Käkenflur*.

Die *Langenhorner Chaussee* weist eine Tagesverkehrsstärke (DTV) von ca. 22.000 Kfz/24h (davon ca. 4,5% Schwerverkehrsanteil) auf. Der DTV der *Henny-Schütz-Allee* liegt bei 2.600 Kfz/24 h.

Im Ausbaubereich befinden sich westlich der *Langenhorner Chaussee* Wohngebiete. Östlich der *Langenhorner Chaussee* befindet sich das Krankenhaus *Ochsenzoll* sowie das Wohngebiet *Waldquartier*.



2.2 Vorhandener Ausbauzustand

Langenhorner Chaussee/Henny-Schütz-Allee:

Der Knotenpunkt ist als vorfahrtsgeregelte Kreuzung mit Lichtsignalanlage geregelt. Die Vorfahrtsstraße verläuft im Zuge der *Langenhorner Chaussee*. Der zur Erweiterung vorgesehene Teilknotenpunkt weist zurzeit drei Knotenpunktarme auf. Im nördlichen und östlichen Knotenpunktarm sind Furchen für gemeinsame Geh- und Radwege angeordnet.

Der nördliche Knotenpunktarm der *Langenhorner Chaussee* weist eine Fahrbahnbreite von 14,45 m auf, die sich in einen zweistreifig befahrbaren 6,00 m breiten Fahrstreifen in Richtung Süden, einen 5,45 m breiten Fahrstreifen in Richtung Norden sowie in eine 3,00 m breite Linksabbiegestreifen aufteilt.

Der südliche Knotenpunktarm weist eine Fahrbahnbreite von 13,50 m auf, die sich in zwei 6,00 m breite Fahrstreifen und eine 1,50 m breite Sperrfläche unterteilt.

Die *Henny-Schütz-Allee* weist im Knotenpunktbereich eine Fahrbahnbreite von 14,00 m auf, die sich jeweils in eine 5,00 m breite Richtungsfahrbahn und eine 4,00 m breite Mittelinsel unterteilt.

Beidseitig der *Langenhorner Chaussee* befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, welcher durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt wird. Es besteht Radwegbenutzungspflicht (VZ 240). In dem Grünstreifen befindet sich eine Vielzahl von alten Bestandsbäumen. Südlich des Knotenpunktes wird der Rad- und Fußgängerverkehr auf der östlichen Seite getrennt voneinander geführt und kurz vor dem Knotenpunkt zum gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengefasst. Entlang der *Henny-Schütz-Allee* ist beidseitig ein nicht beschilderter Gehweg angeordnet.

Im Ausbaubereich befinden sich in der *Langenhorner Chaussee* zwei Bushaltstellen, die als Busbuchten ausgebildet sind. Die Busbuchten befinden sich jeweils in Fahrtrichtung hinter dem Knotenpunkt.

Tückobsmoor:

Die Straße *Tückobsmoor* verläuft in Ost-West-Richtung. Sie ist als Sackgasse ausgebildet und bindet im Westen an den Käkenkamp an. Am östlichen Ende befindet sich eine Wendeanlage mit einem Radius von 18,00 m. Die Breite der Fahrbahn beträgt 5,50 m.

Auf der Nordseite befindet sich ein 1,90 m und auf der Südseite ein 1,40 m breiter Gehweg, die an den gemeinsamen Geh- und Radweg der *Langenhorner Chaussee* anbinden. Entlang des *Tückobsmoors* befinden sich ebenfalls einige alte Bestandsbäume.



3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Grundlage der Planung bildet das Verkehrsgutachten der Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH aus Neumünster, welches im April 2015 erstellt wurde.

In diesem wurden die vorhandenen und aus der geplanten Nutzung zu erwartenden Verkehrsmengen ermittelt und die Leistungsfähigkeit des umzubauenden Knotenpunktes *Langenhorner Chaussee / Henny-Schütz-Allee / Tückobsmoor* nachgewiesen.

Hierbei wurde die Anbindung der Straße *Tückobsmoor* an die *Langenhorner Chaussee* berücksichtigt.

Die Zufahrt des Lieferverkehrs erfolgt von der *Langenhorner Chaussee* über die geplante Grundstückszufahrt im Norden. Aufgrund der Lage der Anlieferungszone auf dem Grundstück des Discountmarktes ist ein Verlassen des Grundstückes für den Lieferverkehr über die vorgenannte Grundstückszufahrt nicht möglich. Es ist daher vorgesehen den abfließenden Lieferverkehr über die Zufahrt *Käkenkamp* und weiter über die Straße *Tückobsmoor* zur *Langenhorner Chaussee* zu führen.

In den darauffolgenden Abstimmungen mit dem Bezirk Hamburg-Nord, dem LSBG und dem Polizeikommissariat (PK 34) wurde die im Lageplan dargestellte Erschließung abgestimmt.

3.2 Geplanter Ausbaurzustand

Grundstückszufahrt *Langenhorner Chaussee*:

Die Grundstückszufahrt zur *Langenhorner Chaussee* ist gemäß der Entwurfsrichtlinie Nr. 2 mit Betonwabensteinpflaster herzustellen. Die Breite der Zufahrt beträgt 10,00 m und unterteilt sich in einen 7,50 m Bereich für den motorisierten Verkehr und einen 2,50 m breiten Bereich für den Rad- und Fußgängerverkehr auf. Die Länge der Bordabsenkung entlang der Fahrbahn der *Langenhorner Chaussee* beträgt ca. 15,50 m.

Der vorhandene Längsparkstreifen in der *Langenhorner Chaussee* wird im Zufahrtbereich aufgehoben, wodurch zwei Parkstände entfallen.

Es ist vorgesehen, dass nur das Rechtsein- und -abbiegen zulässig ist. Diese Regelung ist entsprechend durch die Verkehrszeichen VZ 209-20 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ in der Zufahrt, VZ 295 „Fahrstreifenbegrenzung“ ggfs. ergänzt um VZ 209-30 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus“ in der *Langenhorner Chaussee* darzustellen.



Knotenpunkt *Langenhorner Chaussee / Henny-Schütz-Allee / Tückobsmoor*:

Der Knotenpunkt *Langenhorner Chaussee / Henny-Schütz-Allee / Tückobsmoor* wird als lichtsignalisierter Knotenpunkt mit vier Knotenpunktarmen ausgebildet.

Hierfür wird die vorhandene Sackgasse im *Tückobsmoor* aufgehoben und der *Tückobsmoor* an die *Langenhorner Chaussee* angebunden.

Im nördlichen Knotenpunktarm bleiben die vorhandenen Fahrbahnbreiten erhalten. Der Linksabbiegestreifen wird um ca. 7,00 m in Richtung Süden verlängert. Die Breite der durchgehenden Fahrbahn beträgt in Richtung Nord 5,45 m und in Richtung Süd 6,00 m und die Breite der Linksabbiegestreifen 3,00 m.

In dem südlichen Knotenpunktarm ist der Neubau eines Linksabbiegestreifen vorgesehen. Hierfür ist unter Erhalt der durchgängigen überbreiten Richtungsfahrbahnen mit 6,00 m und Nutzung der vorhandenen Sperrfläche die Anpassung der Busbucht mit zukünftigem Halt am Fahrbahnrand vorgesehen. Die Breite der Linksabbiegestreifen ist mit 3,00 m geplant.

Die Lage des westlichen Knotenpunktarmes resultiert aus dem Standort der zwingend zu erhaltenden Eiche mit einem Stammumfang von 3,85 m im nordwestlichen Quadranten, so dass die Fahrbahn des *Tückobsmoor* in Richtung Süden verschwenkt wird. Dem Verkehr steht in diesem Knotenpunktarm ein Mischfahrstreifen je Fahrtrichtung mit einer Breite von 4,00 m zur Verfügung.

In dem östlichen Knotenpunktarm *Henny-Schütz-Allee* steht dem Verkehr ein Linksabbiegestreifen sowie ein gemeinsamer Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen zur Verfügung. Um eine Lage gegenüber dem Knotenpunktarm *Tückobsmoor* zu ermöglichen, entfällt die vorhandene Mittelinsel, so dass die nördliche Richtungsfahrbahn in Richtung Süden verschoben wird. Die Breite des Linksabbiegestreifen sowie des Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifens betragen 3,00 m. Die Lage und Breite der südlichen Fahrstreifen bleibt unverändert erhalten.

Für die Eckausrundungen an dem westlichen Knotenpunktarm *Tückobsmoor* wurde der dreigeteilte Korbbogen mit einem Hauptbogenradius von $R = 8,00$ m für die südliche Eckausrundung gewählt. Dies ermöglicht das Ein- und Abbiegen eines Sattelzuges. Für die nördliche Eckausrundung wurde der dreigeteilte Korbbogen mit einem Hauptbogenradius von $R = 10,00$ m gewählt. Dies ermöglicht das Abbiegen eines 3-achsigen Müllfahrzeuges. Da die Zufahrt des Lieferverkehrs für den Discountmarkt über die nördlich des Knotenpunktes geplante Grundstückszufahrt erfolgt, ist die Dimensionierung für ein Sattelzug in diesem Fall nicht notwendig.

Die Eckausrundungen des östlichen Knotenpunktarmes *Henny-Schütz-Allee* ermöglichen das Ein- und Abbiegen eines Sattelzuges ohne Nutzung der Gegenfahrspur.

Die vorhandenen Furten für den gemeinsamen Geh- und Radweg werden in einer Breite von 4,00 m wieder hergestellt. Des Weiteren ist die Ergänzung von zwei Furten am südlichen und westlichen Knotenpunktarm vorgesehen. Um die vorhandenen beiden Eichen mit einem Stammumfang von 2,60 m



bzw. 2,15 m in den östlichen Grünflächen zu erhalten, wird der gemeinsame Geh- und Radweg in einer Breite von 3,00 m entlang der Eckausrundung an der Fahrbahn geführt.

Im gesamten Knotenpunktbereich werden taktile Leiteinrichtungen sowie differenzierte Bordhöhen im Sinne des barrierefreien Verkehrsraumes für sehbehinderte Menschen vorgesehen.

Tückobsmoor:

Die Ausbaulänge des *Tückobsmoor* beträgt ca. 89 m.

Die Anbindung des *Tückobsmoor* an die *Langenhorner Chaussee* erfolgt signalisiert mit Mischfahrstreifen. Zum Erhalt der Eiche verschwenkt die Fahrbahn im Einmündungsbereich in Richtung Süden.

Zum Schutz des doppelstammigen Baumes am südlichen Straßenrand wird der vorhandene Gehweg auf 1,90 m verbreitert. Die Fahrbahnbreite verringert sich auf 5,00 m, wobei sie sich im Einmündungsbereich auf 8,00 m ausweitet.

Die Breite der Fahrbahn mit 5,00 m ermöglicht den Begegnungsverkehr Lkw / Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen (Geschwindigkeit < 40 km/h).

Beidseitig der Fahrbahn wird ein 1,90 m breiter Gehweg angeordnet. Dem Gehweg wächst zukünftig eine höhere Bedeutung zu, da über diesen die neue Fußgängerfurt erreicht wird. Er liegt des Weiteren auf der für die ÖPNV-Haltestelle günstigeren südlichen Straßenseite und bietet sich an, um die Grundstückszufahrt des Discountmarktes im *Tückobsmoor* zu umgehen.

Des Weiteren werden entlang der Fahrbahn insgesamt 4 Pkw-Stellplätze mit einer Breite von 2,00 m und einer Länge von 6,00 m angeordnet.

Zur Geschwindigkeitsreduktion im südlichen Teil des *Käenkamps* ist die Ausbildung eines vorgezogenen Seitenraumes vorgesehen. Hierfür wird die Breite der Fahrbahn in diesem Bereich auf 3,25 m reduziert. Der Gehweg wird barrierefrei auf Fahrbahnniveau abgesenkt.

Die Auswirkung einer Sperrung für den motorisierten Verkehres in Richtung des südlichen *Käenkamps* und *Käenflurs* wird zurzeit untersucht. Wenn sich hieraus keine nachteiligen Verkehrsverlagerungen ergeben ist dies eine denkbare Alternative. Hierbei wird der Gehweg auf das Fahrbahnniveau abgesenkt und über den Einmündungsbereich geführt. Die Sperrung kann beispielsweise durch Poller erfolgen.



3.3 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung der *Langenhorner Chaussee* bleibt weitestgehend unverändert, das heißt sie entwässert wie bisher im Dachprofil zu den Fahrbahnrändern, wo es über Straßenabläufe der bestehenden Kanalisation zugeführt wird. Die vorhandenen Straßenabläufe sind dabei an die neuen Fahrbahnränder anzupassen und zu versetzen.

Die Oberflächenentwässerung des *Tückobsmoor* wird an die neue Fahrbahnführung angepasst. Ein Regenwasserkanal ist in der Straße vorhanden.

3.4 Bäume

Im *Tückobsmoor* müssen zwei Bäume mit einem Stammumfang von 0,90 m bzw. 1,60 m gefällt werden. Des Weiteren muss ein Baum im Bereich der geplanten Grundstückszufahrt gefällt werden. Im Bereich der Baumaßnahme sind keine Neuanpflanzungen vorgesehen.

3.5 Öffentliche Beleuchtung

Für die Umsetzung der Baumaßnahme ist keine Veränderung an der Beleuchtung erforderlich. Ob dennoch Änderungen an der Beleuchtung vorgesehen sind, steht zurzeit noch nicht fest.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Sämtliche planerischen Darstellungen entsprechen dem Bebauungsplan *Langenhorn 51* inklusive Ergänzungen.

5 Lärmschutz

Bei der beantragten Baumaßnahme in der *Langenhorner Chaussee* handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne von §1 der 16. BImSchV vom 12.06.1990, da kein erheblicher baulicher Eingriff vorliegt.



6 Kampfmittel

Ein Antrag auf Luftbildauswertung wird gestellt. Die Stellungnahme von Bfl – F 0413 (Kampfmittelräumdienst) wird in der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt.

7 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

8 Umsetzung der Planung

8.1 Grunderwerb

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

8.2 Finanzierung, Wirtschaftlichkeit

Für die Erschließung wird zwischen dem Vorhabenträger und dem Baulastträger ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen. Hierin wird die Finanzierung geregelt. Die Kosten für die Straßenbaumaßnahme gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

Der geplante Umbau ist zwingende Voraussetzung für die geplante Ansiedlung des Discountmarktes.

Die vorgesehenen Umbauten orientieren sich an den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit. Diese Umbauten sind erforderlich, um die künftigen Verkehrsbelastungen sicher aufzunehmen und abzuwickeln und damit die Leichtigkeit des Verkehrs vor allem im Zuge der *Langenhorner Chaussee* zu gewährleisten. Sie erfolgen nach den Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zum erwarteten Nutzen stehen.

8.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Erschließung wird durch den LSBG – Geschäftsbereich Stadtstraßen – Fachbereich Planung S2 betreut. Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt durch den Fachbereich Bauausführung S3.



8.4 Realisierungstermin

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2017 vorgesehen.

