

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Anschub HH-Takt Infrastrukturausbau Bus
PSP: 13-13715

Linie 105, Provisorische Bushaltestelle
Papenreye (Mitte)



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	3
2	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
2.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.2	Verkehrsbelastung	4
2.3	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	5
2.4	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
2.5	Wirtschaftsverkehr	7
2.6	ÖPNV und Sharing Angebote	7
2.7	Fußgänger- und Radverkehr	7
2.8	Ruhender Verkehr	7
2.9	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	8
2.10	Öffentliche Beleuchtung	8
2.11	Straßenbegleitgrün	8
2.12	Entwässerung	8
2.13	Versorgungsleitungen	8
2.14	Ingenieurbauwerke	8
2.15	Grundwasser	8
2.16	Denkmalschutz	8
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung	9
3.1	Planungsansatz und Darstellung der Variante	9
3.1.1	Verkehrskonzeption	9
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten	9
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	9
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts	11
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	11
3.2.4	MIV	11
3.2.5	ÖPNV und Sharing Angebote	12
3.2.6	Fußgänger- und Radverkehr	12
3.2.7	Ruhender Verkehr	12
3.2.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	12
3.2.9	Öffentliche Beleuchtung	12
3.2.10	Straßenbegleitgrün	12
3.2.11	Entwässerung	12

3.2.12	Versorgungsleitungen.....	12
3.2.13	Ingenieurbauwerke	12
3.2.14	Feuerwehr/ Rettungsverkehr	12
3.2.15	Baustoffe	13
4	Planungsrechtliche Grundlagen	13
4.1	Grunderwerb.....	13
4.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	13
4.2.1	Immissionen.....	13
4.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	13
4.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld.....	13
4.3	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel.....	13
4.4	Wirtschaftlichkeit.....	13
4.5	Entwurfs- und Baudienststelle	14
4.6	Terminierung der Planung und Bauausführung	14
4.7	Sonstiges	14



1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg, die Herstellung der provisorischen Bushaltestelle Papenreye (Mitte) in der Papenreye. Hierfür werden zwei Haltepunkte am Fahrbahnrand hergestellt.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Eimsbüttel im Stadtteil Niendorf. Das Planungsgebiet liegt im Streckenabschnitt Papenreye zwischen Kollaustraße und Spreenende.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Im Zuge des Hamburg-Takts soll die neue StadtBuslinie 105 (U Niendorf Markt bis Sachsenweg) ab Dezember 2025 in Betrieb genommen werden. Für diese Strecke ist aufgrund des Linienvverlaufs die Ersterschließung der Haltestelle Papenreye (Mitte) in der Papenreye in beide Fahrtrichtungen erforderlich.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Herstellung der provisorischen Haltestelle Papenreye (Mitte) wird im Rahmen des Hamburg-Takts durchgeführt.

2 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

2.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Papenreye ist Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und verläuft in west-östlicher Richtung. Sie verbindet die Kollastraße im Stadtteil Niendorf mit dem Verkehrsknotenpunkt Papenreye/Borsteler Chaussee/Spreenende im Stadtteil Groß Borstel. Das Planungsgebiet befindet sich in der Papenreye zwischen Hs.-Nr. 20 und Hs.-Nr. 24 (s. Abb. 1).

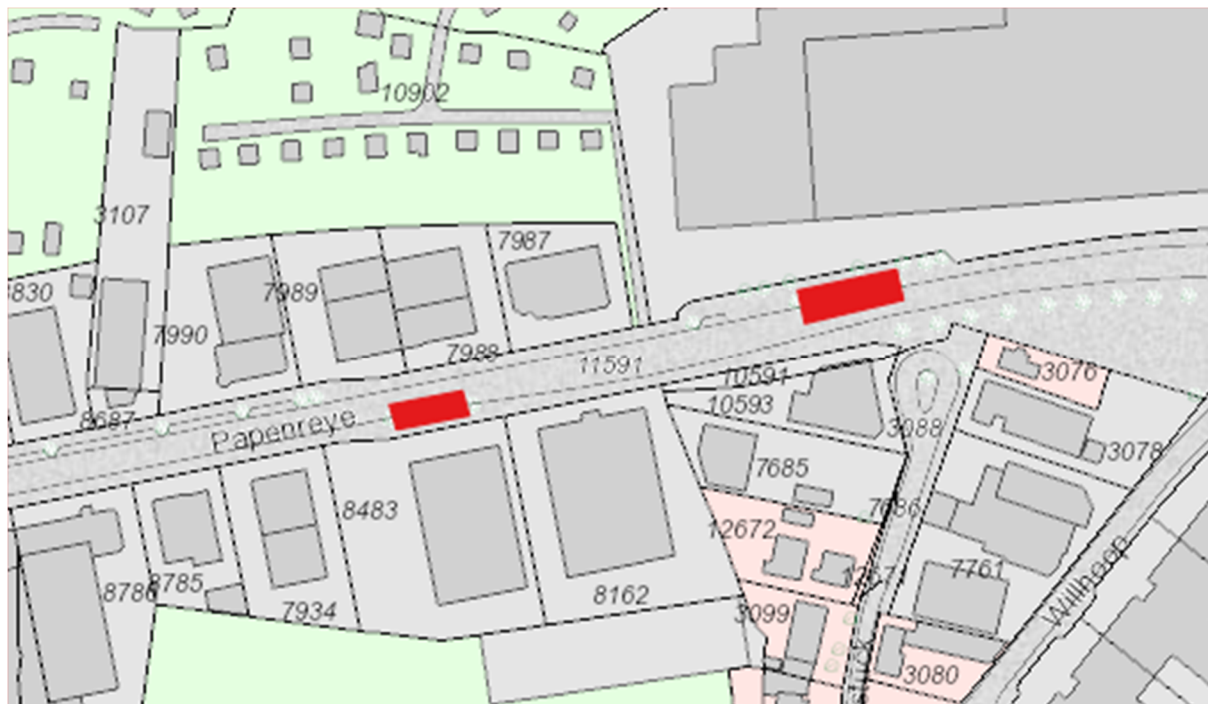


Abbildung 1 Übersichtsplan über die Lage der provisorischen Haltepunkte Quelle: FHH-Atlas [Oktober 2024]

2.2 Verkehrsbelastung

Für die Knotenpunkte Kollastraße/Papenreye westlich und Papenreye/Borsteler Chaussee/Spreenende östlich des Planungsgebietes liegen Verkehrszählungen aus November 2018 vor. Darüber hinaus existiert eine ebenfalls aus November 2018 stammende Zählung in der Papenreye auf Höhe der Querung über die Tarpenbek (s. Abb 2).

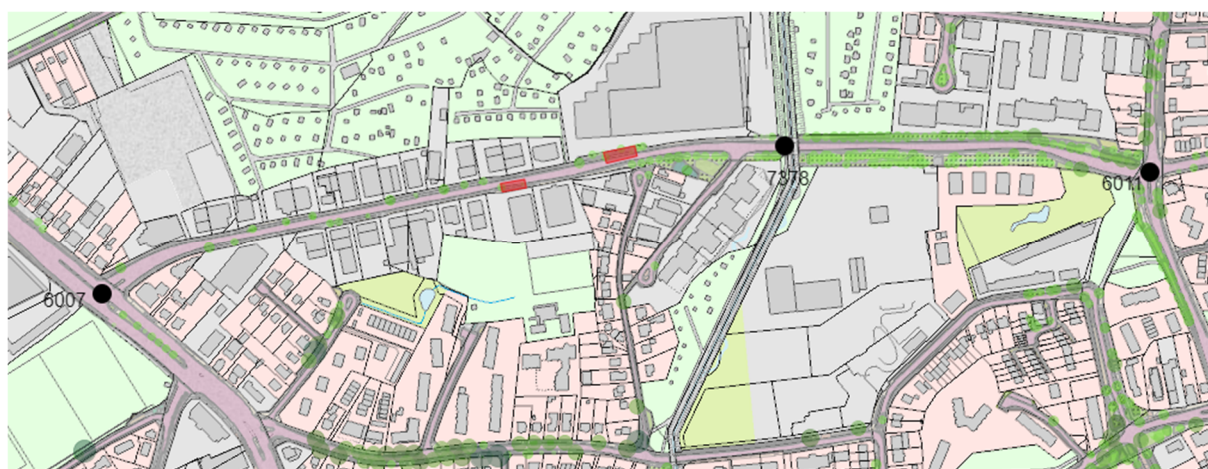


Abbildung 2 Lage der Zählstellen Quelle: FHH-Atlas [Oktober 2024]

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

	DTVw [Kfz/24h]	SV [%]	Spitzenstunde [Kfz/24h]
Zählstelle 6007 (08.11.2018)			
Kollaustraße NW	28.782	3,1	3.030
Papenreye	16.516	4,5	1.493
Kollaustraße SO	23.421	3,6	2.142
Zählstelle 7378 (20.11.2018)			
Papenreye FR Ost (Borsteler Chaussee)	13.669	2,6	1.182
Papenreye FR West (Willhoop)	11.699	2,4	1.101
Zählstelle 6011 (27.11.2018)			
Borsteler Chaussee N	1.343	1,9	142
Spreenende	5.937	6,2	589
Borsteler Chaussee S	9.917	5,1	818
Papenreye	11.476	2,4	1.144

Tabelle 1 Zusammenstellung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet

Am Knoten Kollaustraße/Papenreye wurde am 08.11.2018 in der Papenreye eine werktägliche Verkehrsbelastung von 16.516 Kfz/24h (4,5% Schwerlastverkehr) ermittelt.

Bei der Zählung am Knoten Papenreye / Borsteler Chaussee / Spreenende wurden am 27.11.2018 in der Papenreye 11.476 Kfz/24h (2,4 % Schwerlastverkehr) gezählt.

Im Streckenverlauf der Papenreye ergab sich für die Zählung am 20.11.2018 eine werktägliche Verkehrsbelastung von 11.699 Kfz/24h (2,6% Schwerlastverkehr) in Fahrtrichtung Ost. In die Gegenrichtung wurden von 11.699 Kfz/24h (2,4% Schwerlastverkehr) gezählt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrszählungen von 2018 der aktuellen Verkehrsbelastung entsprechen. Grund für diese Annahme ist eine aVME-Zählung mittels Infrarotdetektoren auf Höhe Papenreye Hausnummer 3 mit aktuellen Verkehrszahlen, die den Zählungen von 2018 ähneln.

2.3 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Papenreye ist in dem Straßenabschnitt eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße. Zwischen den neuen Haltepunkten weitet sich die Fahrbahn auf. Auf Höhe Papenreye 20 beginnt ein Linksabbiegestreifen. Dieser dient der Erschließung des Metro-Geländes auf der Nordseite des Planungsraumes (Papenreye 33). Auf beiden Straßenseiten befinden sich ein Gehweg sowie eine Radverkehrsanlage mit je einem Radweg pro Fahrtrichtung. Auf Höhe der Hausnummer 20 befindet sich eine Parkbucht auf der südlichen Straßenseite. Ebenso befindet sich vor dem Grundstück Papenreye 33 eine Parkbucht auf der Nordseite.

Anhand der Abbildung 3 und der nachstehenden Tabellen werden die Querschnitte in den Bereichen der jeweils neu herzustellenden Haltepunkte im Detail aufgeführt:

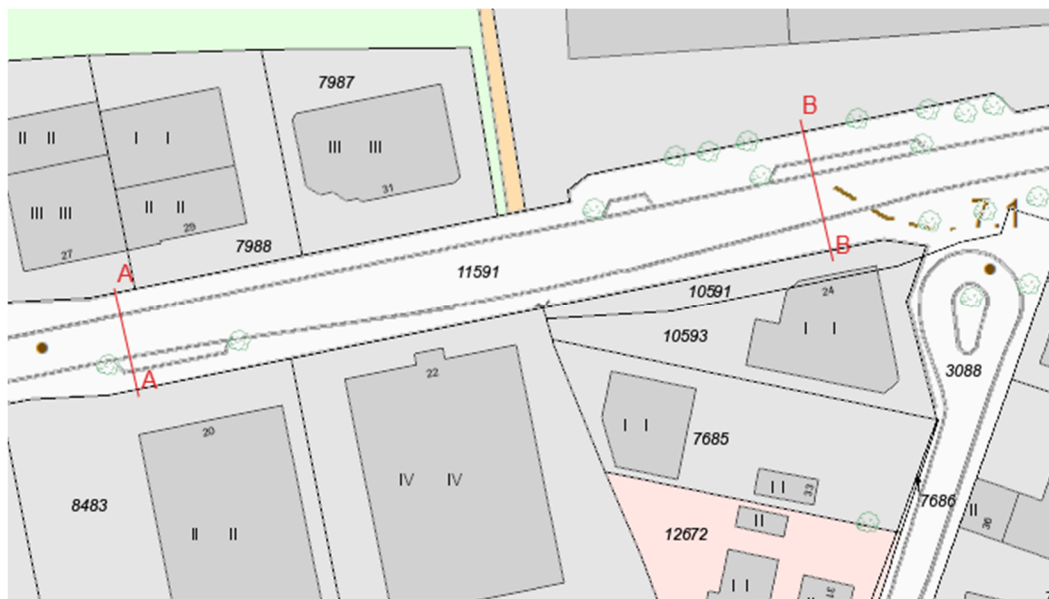


Abbildung 3 Position Querschnittsdarstellung Schnitte A-A und B-B Quelle: FHH-Atlas [Oktober 2024]

Schnitt A-A (FR Sachsenweg)

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
1,75	Gehweg	Betonsteinpflaster 25/25	Norden
1,25	Radweg	Betonsteinpflaster 25/25	
0,75	Sicherheitstrennstreifen	Betonsteinpflaster 25/25	
3,50	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
0,90	Linksabbiegestreifen	Asphalt	
3,40	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
0,30	Wasserlauf	Gussasphalt	
2,46	Parkstreifen	Wabenpflaster	
0,66	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
1,01	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
1,57	Gehweg	Betonplatten 50/50	Süden
17,55	Gesamtbreite		

Schnitt B-B (FR U Niendorf Markt)

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,00	Grünfläche	Grün	Norden
1,49	Gehweg	Betonplatten 50/50	
1,22	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
0,64	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
2,52	Parkstreifen	Wabenpflaster	
3,45	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
1,30	Sperrfläche	Markierung auf Asphalt	
3,15	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
0,30	Wasserlauf	Gussasphalt	
1,25	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
1,60	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
2,00	Gehweg	Betonplatten 50/50	Süden
20,92	Gesamtbreite		

2.4 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Plangebiet befinden sich keine Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.

2.5 Wirtschaftsverkehr

Die Straße Papenreye ist Bestandteil des Streckennetzes für Schwerlast-, Großraum- und Gefahrguttransporte sowie des Militärischen Straßengrundnetzes mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 Km/h.

Höhen- und Breitenbeschränkungen sind im betrachteten Abschnitt nicht vorhanden.

2.6 ÖPNV und Sharing Angebote

In der Papenreye verkehren im Bestand keine Busse. Sharing-Angebote sind nicht vorhanden.

2.7 Fußgänger- und Radverkehr

Die Gehwege bestehen auf beiden Straßenseiten aus Gehwegplatten. Die baulichen Radwege sind beidseitig mit roten Pflastersteinen hergestellt. Die Radwegbreiten variieren zwischen 1,00 m und 1,70 m. Für die Radwege in der Papenreye besteht keine Benutzungspflicht.

Durch das Planungsgebiet verlaufen keine Velo- oder Freizeitrouten.

2.8 Ruhender Verkehr

Im zu betrachtenden Bereich befinden sich auf Höhe der Hausnummer 20 Längsparkstände auf einer Gesamtlänge von 20 m. Dies entspricht einer Anzahl von 3 Längsparkständen. Die Parkbucht ist mit einem zeitlich begrenzten Halteverbot (werktags 7-18 h) versehen.

Weitere Längsparkstände befinden sich auf der Nordseite auf Höhe des Grundstückes Papenreye 33 (Metro). Sie haben eine Gesamtlänge von 25 m, was einer Anzahl von 4 Längsparkständen entspricht.

Fahrradanlehnbügel sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

2.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Planungsabschnitt befinden sich keine Werbeträger, Litfaßsäulen oder Hinweisschilder. Inner- und überörtliche Wegweiser sind im Planungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Auf der Nordseite befinden sich in den Nebenflächen im Bereich der Straßenbäume auf Höhe Papenreye 33 Bügel zum Schutz der Bäume gegen Anfahren.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsbereich der Papenreye befindet sich die Straßenbeleuchtung in Form von Peitschenleuchten auf der südlichen Straßenseite.

2.11 Straßenbegleitgrün

Im kompletten Planungsbereich ist Straßenbegleitgrün vorhanden.

Die beiden umzubauenden Parkbuchten werden an ihrem Anfang und Ende jeweils von einem Baum eingefasst (s. Tabelle 2). Weitere acht Straßenbäume unterschiedlicher Art, Größe, Alter und Zustand befinden sich in den nördlichen Nebenflächen auf Höhe des Grundstückes Papenreye 33 in überwiegend unregelmäßiger Anordnung.

Standort	Baumart	Anzahl
Parkbucht Papenreye 20	Sumpf-Eiche	2
Parkbucht Papenreye 33	Stiel-Eiche	2

Tabelle 2 Baumstandorte

2.12 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Trummen entwässert. Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandenen Misch- und Regenwassersiele. Von dort wird das Wasser über das Regenklärbecken in die Tarpenbek eingeleitet. Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn oder Grünflächen.

2.13 Versorgungsleitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Es befinden sich Schächte diverser Leitungsträger in den Nebenflächen der Papenreye. Schaltschränke sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

Eine Leitungsabfrage ist aufgrund des geringen Bauumfangs nicht erforderlich.

2.14 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet befinden sich keine Ingenieurbauwerke.

2.15 Grundwasser

Die Grundwassergleichen (Max) des hydrolog. Jahres 2018 (Bearbeitungsstand: 29.10.2020) liegen zwischen 5,0 und 6,0 m NHN. Der überplante Bereich liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

2.16 Denkmalschutz

Im Planungsgebiet befinden sich keine denkmalgeschützten Objekte.

3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung

3.1 Planungsansatz und Darstellung der Variante

3.1.1 Verkehrskonzeption

Im Zuge des Hamburg-Takts soll die neue StadtBuslinie 105 (U Niendorf Markt bis Sachsenstraße) ab Dezember 2025 in Betrieb genommen werden. Für diese Strecke ist aufgrund des Linienvverlaufs die Ersterschließung der Haltestelle Papenreye (Mitte) in beiden Fahrtrichtungen erforderlich. Es handelt sich um provisorisch herzustellende Haltepunkte, um die Inbetriebnahme der Linie 105 ab Dezember 2025 sicherzustellen.

3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Für die provisorische Bushaltestelle „Papenreye (Mitte)“ sind zwei Haltepunkte als Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen. Sie werden mit einer Aufstelllänge von 19 m errichtet. Zur Herstellung der Einstiegs- und Warteflächen werden in beiden Fahrtrichtungen jeweils vorhandene Parkbuchten mit Asphalt aufgefüllt. Die Haltepunkte werden mit taktiler Markierung weitestgehend barrierefrei hergestellt. Fahrgastunterstände (FGU) werden nicht vorgesehen. Die Ansichtshöhe beträgt 12 cm.

Die Anordnungsfähigkeit für Fahrbahnrandhaltestellen in der Papenreye wurde anhand der vorliegenden Verkehrsdaten in Verbindung mit den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) geprüft. Die vorliegenden Verkehrsstärken für die Papenreye liegen innerhalb des möglichen Einsatzbereiches für Fahrbahnrandhaltestellen gemäß EAÖ. Die Prüfergebnisse sind dem beigefügten Prüfbericht (Anlage 5) zu entnehmen.

Für den Haltepunkt in Fahrtrichtung Niendorf Markt wurde im Rahmen einer Begehung mit Verkehrsbetriebern, PK, Bezirksamt und BVM die Einrichtung einer Querungshilfe vorgeschlagen. Das Erfordernis einer Querungshilfe wurde gemäß den Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) RAST 06 Abschnitt 6.1.8.1 geprüft. Es konnte keine Notwendigkeit für eine Querungshilfe ermittelt werden. Die detaillierten Prüfergebnisse sind der Anlage 5 zu entnehmen.

Die bemaßten Bushaltestellen sowie die neue Aufteilung der Fahrstreifenbreiten sind in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt.

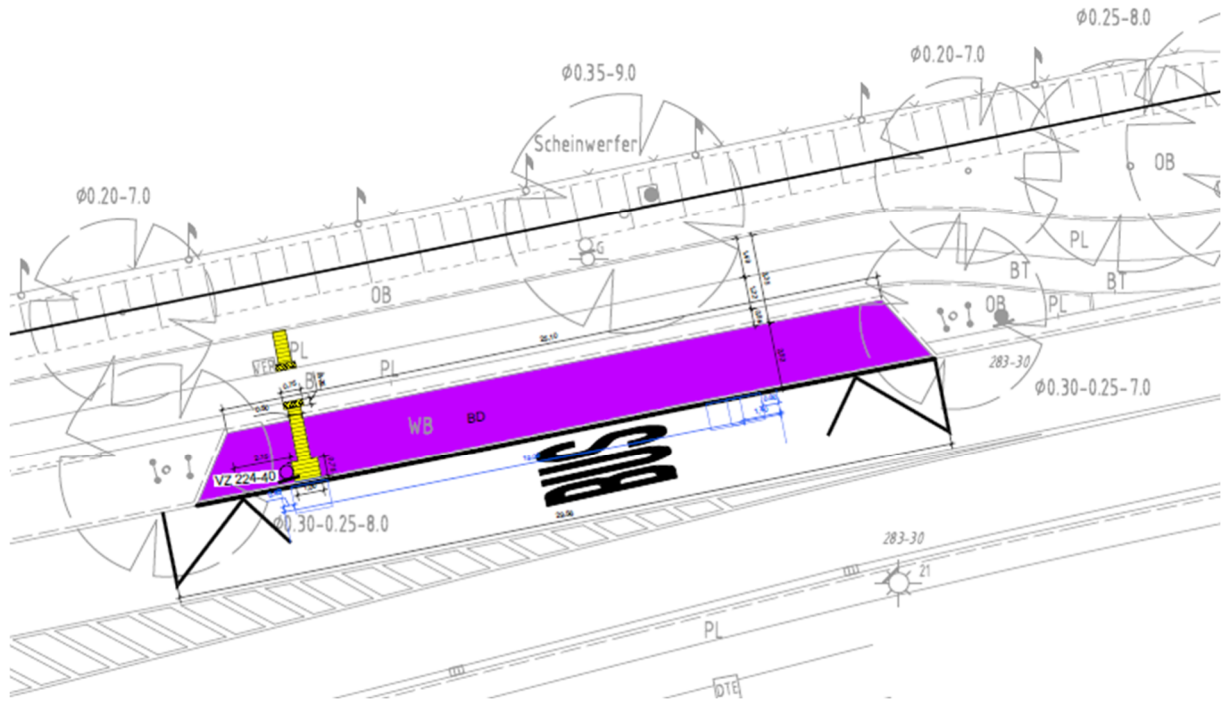


Abbildung 4 Bemaßte Planung Haltestelle Papenreye (Mitte) FR U Niendorf Markt

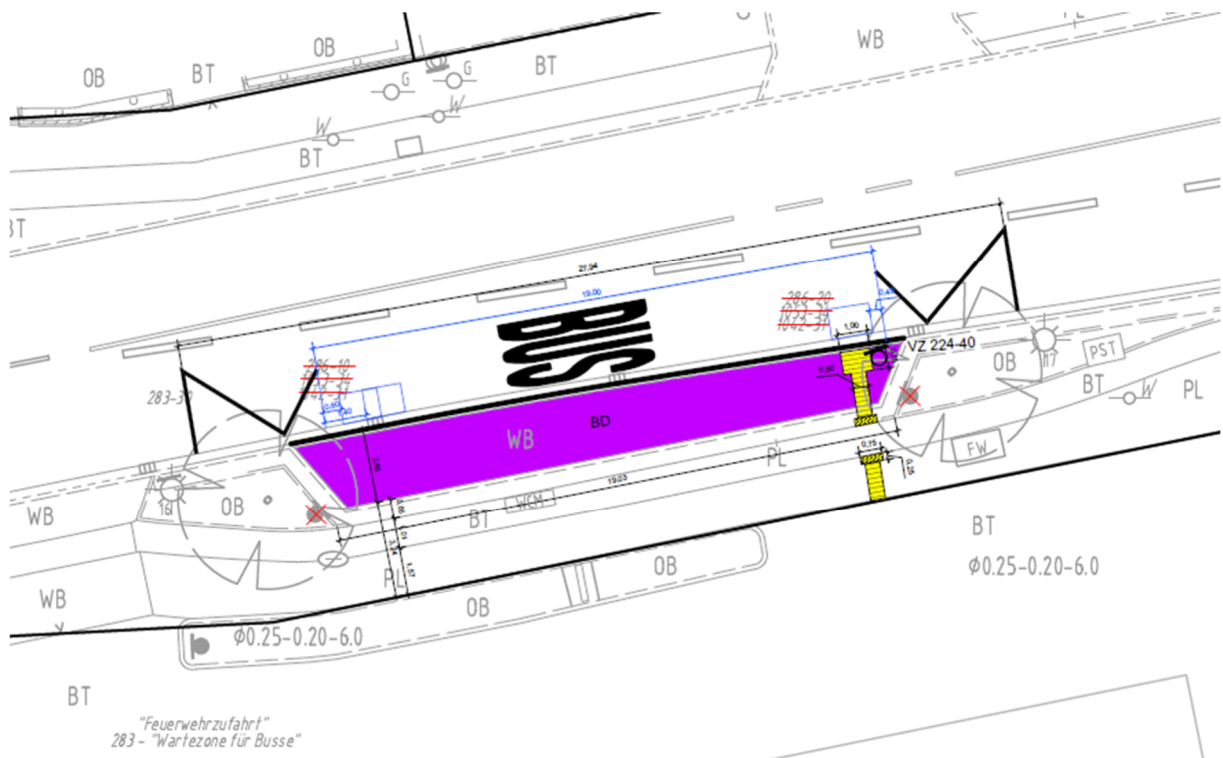


Abbildung 5 Bemaßte Planung Haltestelle Papenreye (Mitte) FR Sachsenweg

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Der Straßenquerschnitt wird im Zuge der Maßnahme teilweise neu aufgeteilt. Die Parkbuchten werden als Warteflächen neu hergestellt. Die neue Querschnittsaufteilung ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Schnitt A-A (FR Sachsenweg)

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
1,75	Gehweg	Betonsteinpflaster 25/25	Norden
1,25	Radweg	Betonsteinpflaster 25/25	
0,75	Sicherheitstrennstreifen	Betonsteinpflaster 25/25	
3,50	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
0,90	Linksabbiegestreifen	Asphalt	
3,40	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
0,30	Wasserlauf	Gussasphalt	
2,46	Wartefläche	Asphalt	
0,66	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
1,01	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
1,57	Gehweg	Betonplatten 50/50	Süden
17,55	Gesamtbreite		

Schnitt B-B (FR U Niendorf Markt)

BREITE [m]	FUNKTION	AUSFÜHRUNG	RICHTUNG
2,00	Grünfläche	Grün	Norden
1,49	Gehweg	Betonplatten 50/50	
1,22	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
0,64	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
2,52	Wartefläche	Asphalt	
3,45	Fahrstreifen Richtung Westen	Asphalt	
1,30	Sperrfläche	Markierung auf Asphalt	
3,15	Fahrstreifen Richtung Osten	Asphalt	
0,30	Wasserlauf	Gussasphalt	
1,25	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten 50/50	
1,60	Radweg	Betonsteinpflaster 20/10	
2,00	Gehweg	Betonplatten 50/50	Süden
20,92	Gesamtbreite		

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

3.2.4 MIV

Für die Einrichtung der provisorischen Bushaltestellen werden die Fahrstreifenanteile und -längen im Planungsgebiet der Papenreye nicht verändert.

3.2.5 ÖPNV und Sharing Angebote

Haltestelle	Haltepunkte	Haltende Linien	Takt	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Ausstattung
Papenreye (Mitte)	2	105	zunächst 20 Min / später 10 Min	Provisorische Haltestelle am Fahrbahnrand	19 m	Asphalt	keine

Tabelle 3: Haltestellen in Ausführungsvariante

Die provisorische Bushaltestelle „Papenreye (Mitte)“ ist für die StadtBuslinie 105 vorgesehen. In Zukunft sollen auch weitere Buslinien die Haltestelle anfahren.

Aufgrund des Provisoriums wird die Aufstellfläche für den Bus nicht mit Beton befestigt, sondern mit Fahrbahnmarkierungen versehen.

FGUs, Fahrkartenautomaten und DFI sind nicht vorgesehen.

3.2.6 Fußgänger- und Radverkehr

Aufgrund des provisorischen Charakters des Haltepunktes bleiben für den Fuß- und Radverkehr die Verkehrsführung und Oberflächen wie im Bestand erhalten.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Im Rahmen der Herstellung der provisorischen Haltepunkte werden zwei Parkbuchten als Einstiegs-/Wartebereiche umgenutzt. Dadurch entfallen im Planungsabschnitt sieben Parkplätze.

vorher	nachher	Bilanz
7	0	-7

Tabelle 4 Bilanz Kfz-Stellplätze

3.2.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Straßenausstattung und -möblierung ist von der Maßnahme nicht betroffen.

3.2.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von der Maßnahme nicht betroffen.

3.2.10 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand bleibt von der Maßnahme unberührt.

3.2.11 Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt wie im Bestand.

3.2.12 Versorgungsleitungen

Die Versorgungsleitungen bleiben wie im Bestand.

3.2.13 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet sind keine Ingenieurbauwerke vorhanden.

3.2.14 Feuerwehr/ Rettungsverkehr

Die Abwicklung des Rettungsverkehrs wird durch die Umsetzung der Maßnahme nicht eingeschränkt.

3.2.15 Baustoffe

Die Warte-/Einstiegsfläche wird mit einer Asphalttragdeckschicht hergestellt.

Das taktile Leitsystem für sehbehinderte Personen wird mithilfe taktiler Markierung hergestellt.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

4.2 Auswirkungen durch das Projekt

4.2.1 Immissionen

Das Planungsgebiet liegt innerhalb der Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs Tag.

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht.

Durch die Förderung des ÖPNV auf der Straße werden Nahverkehrswege vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert. Dadurch werden die Lärmemissionen für die Anwohner, aber auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen vermindert.

4.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

- nicht vorhanden –

4.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Da zur Herstellung der Haltestellenflächen vorhandene Parkbuchten verwendet werden, greift die Maßnahme nicht gravierend in den vorhandenen Straßenraum ein. Die zur Herstellung der Einstiegs- und Warteflächen erforderlichen Parkstände entfallen ersatzlos.

4.3 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsverlauf ermittelt.

Aufgrund des provisorischen Charakters, handelt es sich um eine rein konsumtive Maßnahme. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

4.4 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den geltenden Entwurfsrichtlinien und Planungshinweisen gemäß ReStra unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant. Die Maßnahme wird nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigen, ausgeführt.

Die Inbetriebnahme der StadtBuslinie 105 und die damit verbundene Einrichtung dieser Haltestelle begünstigt eine höhere Verfügbarkeit des ÖPNV. Die Herstellung der Provisorien in Form von Fahrbahnrandhaltestellen ermöglicht eine zügige und komfortable Bedienung der Haltepunkte. Darüber hinaus erhalten die Haltepunkte zur Herstellung der Barrierefreiheit für sehbehinderte Personen eine taktile Markierung. Diese Faktoren führen zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV.

4.5 Entwurfs- und Baudienststelle

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme werden durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen durchgeführt.

Für Planung, Entwurf und Bauvorbereitung ist der Planungsbereich 2 -SP2- zuständig. Die Zuständigkeit für die Baudurchführung liegt beim Fachbereich Baudurchführung -SB4-.

4.6 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist für November 2025 vorgesehen.

4.7 Sonstiges

Am 21.08.2024 fand eine Begehung der Örtlichkeiten in der Papenreye mit Vertretern der Verkehrsbetriebe, BVM, LSBG, Bezirksamt Eimsbüttel, sowie PK und VD statt.

Im Rahmen des Planungsprozesses sind alle betroffenen TöBs beteiligt worden. Am 24.02.2025 hat ein Abstimmungstermin mit den TöBs vor der KSV stattgefunden. Die Planung wird hiermit schlussverschickt.

Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Eimsbüttel.

Verfasst	LSBG, SP2	Aufgestellt	LSBG, SP2
Datum	██████████	Datum	██████████
Unterschrift	██████████	Unterschrift	██████████
