



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

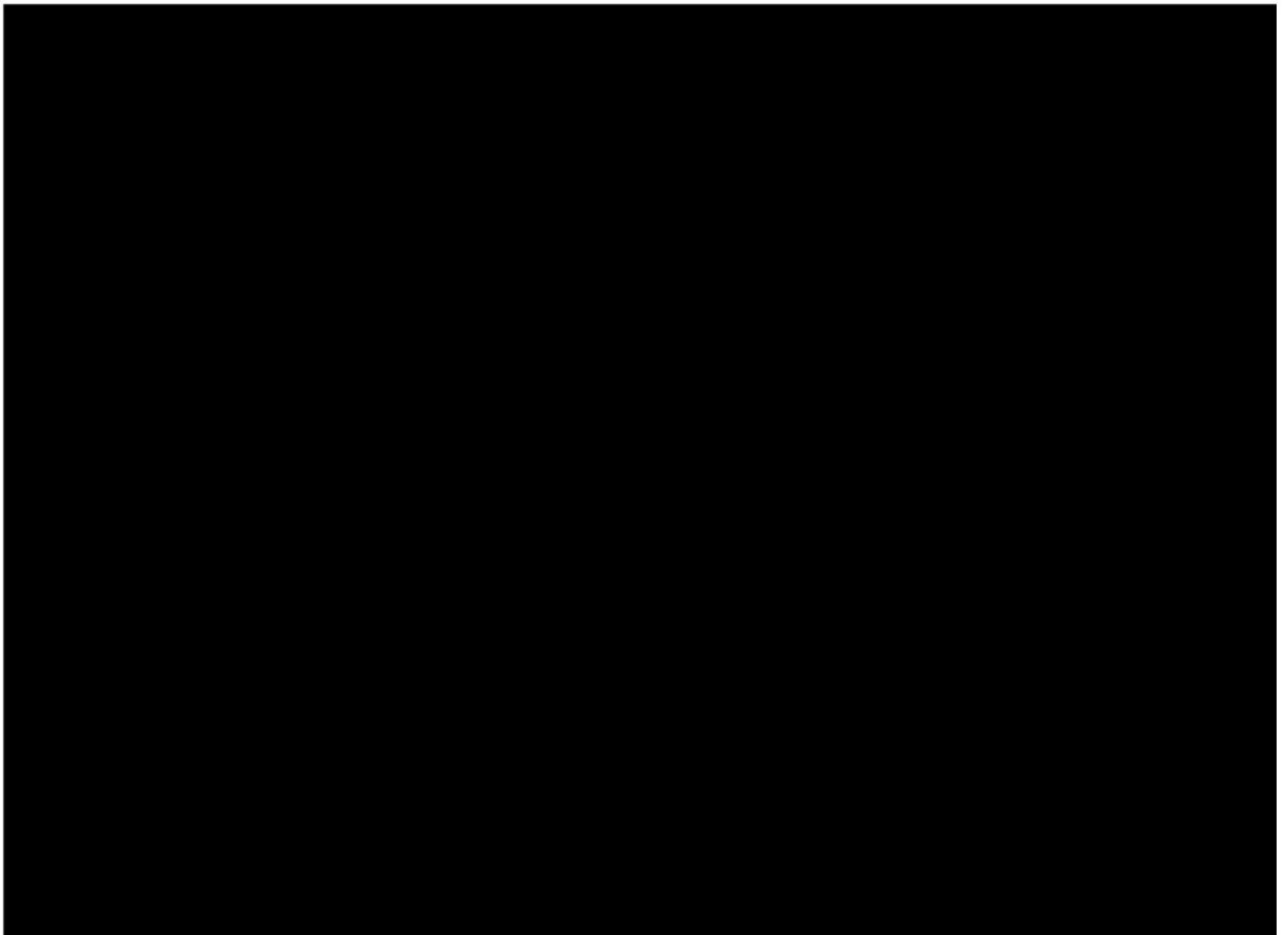
Projekt Busbeschleunigung
GF/PB



Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)

Gz.: GF/PB

Hamburg, den 21.08.2014



Verkehrsplanung : **Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25**
Haltestelle U-Burgstraße





S c h l u s s v e r s c h i c k u n g



LSRG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

-1.Verschickung Metrobuslinie 25 - Haltetselle U-Burgstraße vom 27.03.2014

Anlagen :

1. Erläuterungsbericht
2. Abwägungsvermerk
3. Übersichtsplan i. M. 1:5000 
4. Lageplan i. M. 1:250, 
5. Beitrag zur Ausführungsunterlage – Bau gem. § 57 LHO
6. Grunderwerbsplan i. M. 1:1000, 


Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend erhalten Sie die Unterlagen der Schlussverschickung für die Maßnahme

Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25 Haltestelle U-Burgstraße

Dem Erläuterungsbericht und den anliegenden Plänen sind die Grundlagen, Randbedingungen und technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen.

Die Straßenverkehrsbehörde BIS - VD 52 und PK 41 hat mit Schreiben vom 08.07.2014 und 14.07.2014 die in den Lageplan eingetragenen Wegweisungen, Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen gem. StVO angeordnet.

Bei der hier verschickten Planung handelt es sich um eine der ersten Teilmaßnahmen der Gesamtbeschleunigung der Metrobuslinie 25. Es werden kurzfristig weitere Maßnahmen folgen, welche in der Gesamtheit betrachtet, die Metrobuslinie 25 beschleunigen werden.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Haushaltstitel „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms“ [REDACTED]

Die Realisierung des Umbaus der Haltestelle U-Burgstraße ist für Frühjahr 2015 vorgesehen.

Für Planung, Entwurf und Bauausführung ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer zuständig.

Die verkehrstechnische Planung der Maßnahme „Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25 - Haltestelle U-Burgstraße“ ist hiermit abgeschlossen und wird der weiteren Entwurfsbearbeitung und Baudurchführung zugrunde gelegt.

Für diese Maßnahme soll im Anschluss an die erfolgte Schlussverschickung eine Ausführungsunterlage –Bau nach § 57 LHO aufgestellt werden. Es wird darum gebeten, die für die Aufstellung der AU – Bau erforderlichen Stellungnahmen bzw. Beiträge seitens der betreffenden Dienststellen (siehe Sonderzeichen #) entsprechend der Anlage 5 aufzustellen und bis spätestens zum

12.09.2014

an LSBG [REDACTED] zu senden.

Falls dieser Termin nicht eingehalten werden kann, bitten wir Sie um telefonische Mitteilung bzw. Abstimmung.

Zusätzlich bitten wir Sie, Ihre Stellungnahmen parallel auch an das [REDACTED]

Teilunterlagen sind bitte in 2-facher Ausfertigung aufzustellen.

[REDACTED]

Verkehrsplanung : Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25
Haltestelle U-Burgstraße

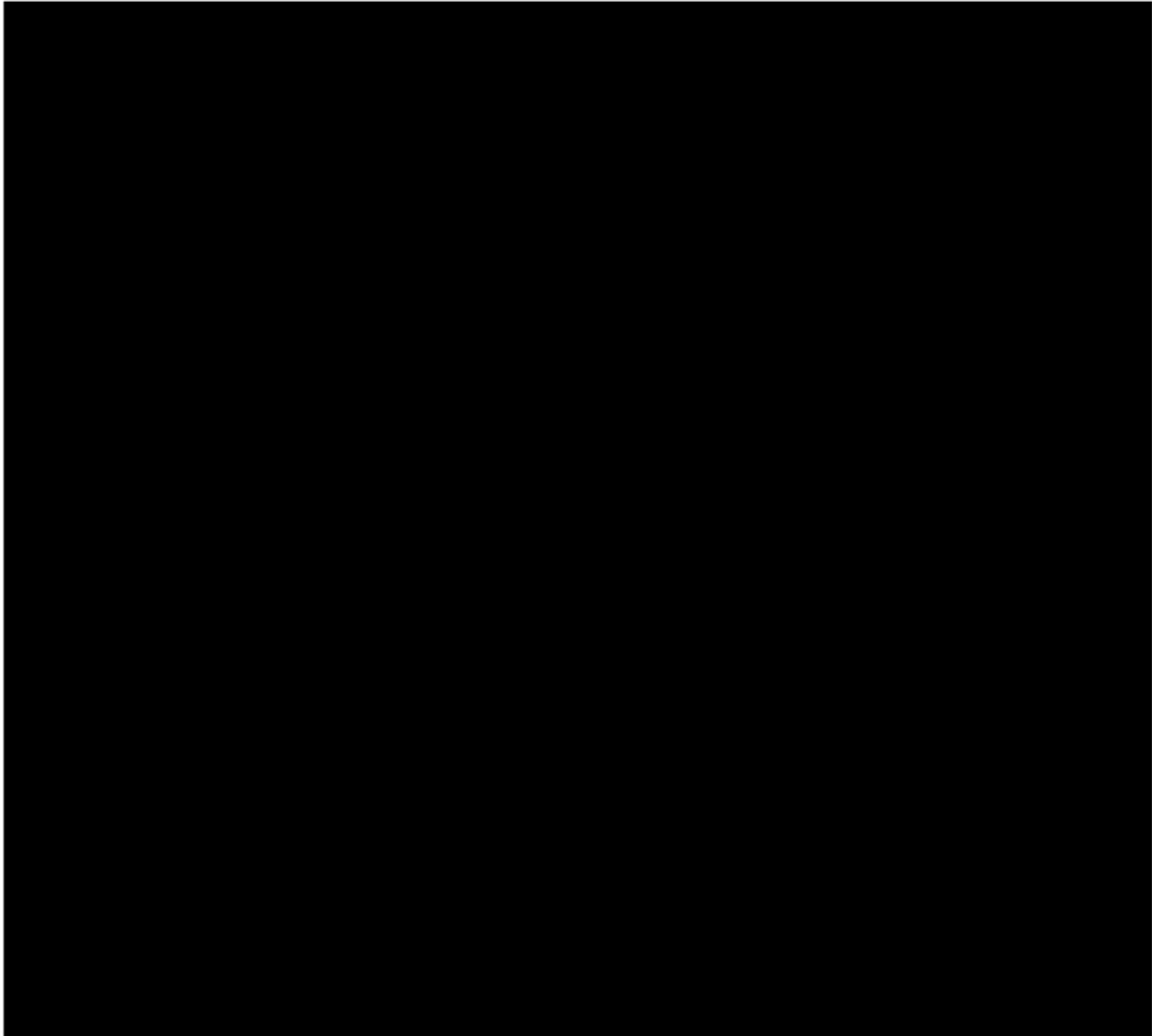


S c h l u s s v e r s c h i c k u n g

- 1. Verschickung GF/PB vom **27.03.2014**

Dienststelle: # *mit der Bitte um den Beitrag zur Haushalts- und Ausführungsunterlage gem. §§ 24/54 HLO (s. Anlage 5)*

Interner Verteiler





Projekt: Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25
Haltestelle U-Burgstraße

Erläuterungsbericht Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines.....	2
2.2	Querschnitt.....	3
2.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen	3
2.4	Lichtsignalanlagen/Knotenpunkt	4
2.5	ÖPNV	4
2.6	Fußgänger- und Radverkehr.....	6
2.7	Ruhender Verkehr.....	6
2.8	Straßenbegleitgrün.....	7
2.9	Öffentliche Beleuchtung/Wegweisung/Straßenmöblierung	7
2.10	Oberflächenentwässerung	7
3	Planung	7
3.1	Allgemeines.....	7
3.2	Querschnitt.....	8
3.3	Lichtsignalanlage/Knotenpunkt	8
3.4	ÖPNV	9
3.5	Fußgänger- und Radverkehr.....	11
3.6	Ruhender Verkehr.....	12
3.7	Straßenbegleitgrün.....	12
3.8	Öffentliche Beleuchtung/ Wegweisung/ Straßenmöblierung	12
3.9	Oberflächenentwässerung	13
3.10	Anliegerbetroffenheit	13
3.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	13
3.12	Barrierefreiheit.....	14
3.13	Verträglichkeit mit anderen Planungen	14
4	Lärmschutz	15
5	Umweltverträglichkeitsprüfung	15
6	Kampfmittel	15
7	Planungsrechtliche Grundlagen	15
8	Umsetzung der Planung	15
8.1	Grunderwerb	15
8.2	Finanzierung	16
8.3	Wirtschaftlichkeit	16
8.4	Entwurfs- und Baudienststelle	17
9	Realisierungstermin	17

1 Anlass der Planung

Gemäß dem Arbeitsprogramm des Senats vom 19.04.2011 soll das bestehende Bus-system in Hamburg zu einem der modernsten in Europa ausgebaut werden.

Im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße, die ein Umsteigepunkt zwischen Schienen-verkehr und Busverkehr darstellt, soll im Rahmen dieses Programms eine Optimie-rung der Verkehrsabläufe im Bereich der Haltestellenumfahrung und der beiden Kno-tenpunkte Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Hammer Landstraße/ Sievekingdamm erfolgen. Zusätzlich soll in dem überplanten Bereich der Lückenschluss der Maßnahme „Verbesserung der Veloroute 8“ zwischen der Grünanlage Klaus-Groth-Straße und dem Thörls Park, sowie der Anschluss an den Radfahrstreifen in der Burgstraße hergestellt werden. Ebenfalls sollen die Unfall-lage in den beiden Knotenpunkten verbessert werden.

Die beiden Knotenpunkte Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Gre-venweg und Hammer Landstraße/ Sievekingdamm sollen durch bauliche und signal-technische Veränderungen neu organisiert werden, wodurch eine erhebliche Verbes-serung des Verkehrsablaufes für den Busverkehr erreicht werden kann.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Haltestelle U-Burgstraße liegt im Bezirk Hamburg-Mitte, in den Stadtteilen Borg-felde, Hamm Mitte und Hamm Nord.

Die Haltestelle U-Burgstraße wird durch die beiden Knotenpunkte Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Hammer Landstraße/ Sieveking-damm sowie im Norden durch die Busumfahrung der Haltestellenanlage eingefasst.

Die Burgstraße im Westen ist eine übergeordnete Straße (Bundesstraße 5 (B 5)) mit eine Verbindungsfunktion zwischen der Hamburger Innenstadt und Geesthacht. Der südliche Straßenzug Borgfelder Straße – Hammer Landstraße ist Teil des Hauptver-kehrsstraßennetzes und gehört zum Großraumtransportnetz Hamburg.

Der Planungsbereich liegt innerhalb bebauter Gebiete mit unterschiedlichen Nutzun-gen.

2.2 Querschnitt

Derzeitig weist die Straße Hammer Landstraße südlich der Haltestellen U-Burgstraße folgenden Querschnitt auf:

ca. 1,30 m	Wartefläche Fahrgäste	Betonplatten/ FGU	Nord
ca. 1,75 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 2,00 m	Radweg	Betonsteinpflaster/	
ca. 1,90 m	Wartefläche/ Bäume	Betonplatten/Bäume	
ca. 3,50 m	Haltestelle	Asphalt	
ca. 25,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 2,25 m	Längsparkstreifen	Asphalt	
ca. 1,45 m	Sicherheitsstreifen	Betonplatten	
ca. 1,40 m	Radweg	Betonsteinpflaster/Asphalt	
ca. 2,90 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 43,45 m	Gesamtbreite		

2.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Folgende Querschnittsbelastungen gemäß Erhebung vom 13.04.2000 liegen für die zu- und abführenden Straßen der beiden Knotenpunkte vor:

- Borgfelder Straße 28.660 Kfz/Tag, SV-Anteil 4 %
- Grevenweg 26.100 Kfz/Tag, SV-Anteil 6 %
- Burgstraße 25.120 Kfz/Tag, SV-Anteil 6 %
- Hammer Landstraße West 38.640 Kfz/Tag, SV-Anteil 3 %
- Hammer Landstraße Ost 19.029 Kfz/Tag, SV-Anteil 2 %
- Sievekingdamm 19.919 Kfz/Tag, SV-Anteil 4 %

Der Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Grevenweg/ Hammer Landstraße weist zwei Auffälligkeiten bei der Unfallauswertung im Zeitraum zwischen 2010 bis 2013 auf:

- Fehler im Längsverkehr in der Burgstraße, unmittelbar vor der Haltelinie (15 Unfälle)
- Verbotenes Linksabbiegen aus der Borgfelder Straße in Richtung Burgstraße (8 Unfälle)

Die größte Konfliktlage des Knotenpunktes Hammer Landstraße/ Sievekingdamm liegt beim Rechtsabbiegen aus dem Sievekingdamm in die Hammer Landstraße. Beim Rechtsabbiegen aus dem dreispurig geführten Sievekingdamm auf die beiden Geradeaus- und Linksabbiegespuren der Hammer Landstraße kommt es immer wieder zu Fehlern beim Fahrstreifenwechsel (31 Unfälle). Die häufigsten Auffahrunfälle und Fehler finden in den stadtauswärtsführenden Fahrstreifen der Hammer Landstraße (19 Unfälle) statt.

Die Hammer Landstraße in Richtung City, Höhe Burgstraße und in Richtung Billstedt, Höhe Sievekingdamm sind bei der Behörde für Inneres und Sport als Unfallhäufungsstellen identifiziert und sollen mit dieser Maßnahme verbessert werden.

2.4 Lichtsignalanlagen/Knotenpunkt

Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Grevenweg/ Hammer Landstraße

Bei dem Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Grevenweg/ Hammer Landstraße (LSA 116) handelt es sich um einen signalisierten 4-armigen Knotenpunkt. Der vierarmige Knotenpunkt besitzt drei Fußgänger- und Radfahrerfurten und eine zusätzliche Radfahrerfurt im Straßenzug Grevenweg - Burgstraße. Die Zu- und Abläufe des Knotenpunktes sind mehrstreifige Fahrbahnen, die durch Mittelinseln getrennt sind. Aus der Borgfelder Straße kann der Kfz-Verkehr nicht links in Richtung Burgstraße abbiegen. Eine Ausnahme gibt es für die Nachtbuslinie 606, die links von der Borgfelder Straße in die Burgstraße einbiegen darf. Auch ein Linksabbiegen aus dem Grevenweg in die Borgfelder Straße ist dem Kfz-Verkehr untersagt. Aus der Burgstraße und der Hammer Landstraße sind alle Fahrbeziehungen, bis auf das Wenden am Knotenpunkt, zugelassen.

Die Lichtsignalanlage läuft in Festzeit. Am Knotenpunkt befinden sich derzeit keine Anforderungsmodifikationen. „Radfahrer räumen“ ist derzeit noch nicht in den Zwischenzeiten berücksichtigt.

Knotenpunkt Hammer Landstraße/ Sievekingdamm

Bei dem Knotenpunkt Hammer Landstraße/ Sievekingdamm (LSA 23) handelt es sich um einen vierarmigen Knotenpunkt, der signaltechnisch geregelt wird. Die Straße Grootruhe ist nicht mit in die Signalisierung eingebunden, da die Straße Grootruhe eine wegführende Einbahnstraße ist. Dafür ist der Ausfahrtsbereich der Busanlage Burgstraße mit in die Lichtsignalanlage eingebunden.

Die Fußgänger- und Radfahrerfurten über die Straßen Sievekingdamm und Hammer Landstraße sind mit kombinierten Signalgebern (Fußgänger/ Radfahrer) ausgestattet. Die Radfahrerfurten sind in der Breite als Einrichtungsfurten vorhanden. Im Bereich der Einmündung Grootruhe ist für den Fußgängerverkehr ein Fußgängerüberweg (FGÜ) angeordnet.

Die Lichtsignalanlage läuft an diesem Knotenpunkt in Festzeit, mit Anforderungen durch Taster für die Fußgänger- und Radfahrerfurt über die Hammer Landstraße. Im Bereich der Busausfahrt liegt eine Anforderungsschleife.

Beide Lichtsignalanlagen sind in Koordinierungen eingebunden.

An beiden Knotenpunkten ist keine Blinden- und Sehbehindertensignalisierung vorhanden.

2.5 ÖPNV

Die Haltestelle U-Burgstraße wird von der Metrobuslinie 25, der Schnellbuslinie 31, die Stadtbuslinien 161 und 130, und den Nachtbuslinien 606 und 609, sowie unterirdisch von der U-Bahnlinie U2 (Mümmelmannsberg - Niendorf Nord) angefahren. Die U-Bahn- und Bus-Haltestelle Burgstraße liegt zwischen dem Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und dem Knotenpunkt Ham-

mer Landstraße/ Sievekingdamm. Die Haltestelle hat nördlich eine Busumfahrung, die von den Buslinien aus der Burgstraße, der Borgfelder Straße, dem Grevenweg und der Hammer Landstraße angefahren werden kann.

Die Metrobuslinie 25 bedient die Strecke zwischen Bahnhof Altona und Sachsenstraße mit Gelenkbussen im 10 Minutentakt. Die Haltestelle in Richtung Sachsenstraße liegt im Abfahrtsbereich (Abf.) C der Busumfahrung und wird derzeitige von der Burgstraße angefahren. Der Haltestellenbereich für die Metrobuslinie 25 in Richtung Altona liegt südlich der Haltestellenanlage im Abfahrtsbereich D (Hammer Landstraße) und wird derzeit vom Grevenweg über die Busumfahrung und den Sievekingdamm angefahren. Der Gesamtzeitbedarf für den Haltestellenwechsel und die Busumfahrung inklusive Querung der Signalquerschnitte beträgt, gemäß Untersuchung von [REDACTED] im Mittel drei Minuten.

Die Schnellbuslinie 31 fährt zwischen Großer Burstah und Lauenburg ZOB in den Hauptverkehrszeiten im 30 Minutentakt und in den Nebenzeiten im 60 Minutentakt. Die Haltestelle in Richtung stadteinwärts liegt am Abfahrtsbereich E an der Hammer Landstraße. Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich auf der gegenüberliegenden Seite der Hammer Landstraße (Abfahrtsbereich F) zwischen Grootruhe und Beltgens Garten. Die beiden Haltestellenbereiche werden nachts von der Nachtbuslinie 609 (Bf. Altona – S Nettelburg bzw. Bf. Bergedorf) angefahren.

Die Stadtbuslinie 161 der Hochbahn bedient die Strecke zwischen den Haltestellen U S-Berliner Tor und U-Steinfurther Allee in der Hauptzeit im 20 Minutentakt (30 Minutentakt, Nebenzeit). Der Stadtbus 161 fährt in die Busanlage - wie die Metrobuslinie 25 - von der Burgstraße aus kommend, hält am Abfahrtsbereich C und fährt aus der Busumfahrung in Richtung U-Steinfurther Allee über den Sievekingdamm Nordweg. Aus Richtung U Steinfurther Allee kommend hält die Buslinie 161 im Abfahrtsbereich D, mit der Metrobuslinie 25 zusammen und verlässt die Busanlage über den Rechtsabbieger in Richtung Burgstraße.

Der Linienverlauf von der Stadtbuslinie 130 beginnt an der U-Burgstraße und endet an der U Billstedt. Der Haltestellenbereich (Abfahrtsbereich C) befindet sich an der Busumfahrung. Der Ankunftsbereich und Bereitstellungsplatz befindet sich zu Beginn der Busumfahrung zur rechten Seite. Insgesamt gibt es fünf Bereitstellungsplätze an der Busanlage Burgstraße, drei davon für die Metrobuslinie 25 (zwei an der Busumfahrung, einer an der Hammer Landstraße).

Die Nachtbuslinie 606 bedient die Strecke zwischen U Langenhorn Markt und Rathausmarkt innerhalb der Woche. Die Haltestelle U-Burgstraße für die Nachtbuslinie 606 befindet sich nördlich des Knotenpunktes Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg am Fahrbahnrand. Der Bus aus Richtung Borgfelder Straße darf mit Ausnahmegenehmigung links in die Burgstraße einbiegen.

2.6 Fußgänger- und Radverkehr

Auf beiden Seiten der zulaufenden Straßen sind getrennte Geh- und Radwege vorhanden, nur nicht in der Burgstraße Richtung Landwehr. Dort wurde 2013 ein Radfahrstreifen vom Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg bis zur Bethesdastraße hergestellt. Die vorhandenen Radwege haben eine Breite von ca. 1,20 m bis 1,50 m bzw. im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße 2,00 m. Im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße bis zum Sievekingdamm ist der nördliche Radweg als Zweirichtungsradweg angeordnet. Die vorhandenen Radwegbreiten unterschreiten die Mindestmaße.

Beide Knotenpunkte besitzen drei Fußgänger- und Radfahrerfurten. Der Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg hat eine zusätzliche Radfahrerfurt im Verlauf des Straßenzugs Grevenweg - Burgstraße. Zusätzlich gibt es für den Fußgängerverkehr tagsüber eine unterirdische Unterführung zwischen U-Burgstraße und Grevenweg/ Borgfelder Straße sowie U-Burgstraße und Grootruhe.

Die Veloroute 8 verläuft durch den überplanten Bereich. Die Ausbaumaßnahmen der Veloroute 8 sind 2013 im Bereich der Grünanlage Klaus-Groth-Straße und im Bereich Thörls Park abgeschlossen worden. Es fehlt nur noch der Lückeschluss zwischen den beiden Abschnitten der Veloroute 8.

Die vorhandene Radwegbenutzungspflicht soll im gesamten Planungsbereich aufgehoben werden, wenn die Räumzeiten für die Radfahrer an den Lichtsignalanlagen berücksichtigt sind.

Im Bereich der U-Burgstraße befindet sich eine Fahrradleihstation vom StadtRad Hamburg.

2.7 Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich gibt es gegenüber der U-Burgstraße an der Hammer Landstraße einen Längsparkstreifen der montags bis freitags in der Zeit von 8 bis 18 Uhr und samstags von 8 bis 12 Uhr für 2 Stunden mit Parkscheibe zum Parken (ca. 4 Parkstände) freigegeben ist. Im vorderen Bereich (ca. 4 Parkstände) des Längsparkstreifens ist werktags zwischen 8 bis 18 Uhr ein eingeschränktes Halteverbot angeordnet. Ein weiterer Längsparkstreifen mit 5 Parkstände ist im Bereich Sievekingdamm, Richtung Horner Kreisel vorhanden.

Östlich vom Gebäude der Haltestelle U-Burgstraße, abgehend vom Sievekingdamm ist eine Vorfahrt für Taxen und Lieferverkehr vorhanden.

2.8 Straßenbegleitgrün

In den Nebenflächen Hammer Landstraße und im Bereich der Mittelinseln Sievekingdamm ist Baumbestand vorhanden. Ebenfalls ist im Bereich der Taxenvorfahrt und im Böschungsbereich der Busumfahrung Baumbestand vorhanden. Nördlich der Busumfahrung befinden sich Flächen die als „Schutzgrün“ bzw. Parkanlagen im Verwaltungsvermögen der BSU/LP2 liegen.

2.9 Öffentliche Beleuchtung/Wegweisung/Straßenmöblierung

Die öffentliche Beleuchtung besteht im überplanten Bereich aus Großflächenleuchten die im Bereich der Mittelinseln aufgestellt sind.

Im Planungsbereich ist wegweisende Beschilderung und Straßenmöblierung vorhanden.

2.10 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel.

3 Planung

3.1 Allgemeines

Der umzubauende Bereich umfasst die beiden Knotenpunkte Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Hammer Landstraße/ Sievekingdamm sowie den Zwischenraum der beiden Knotenpunkte, mit der gesamten südlichen Busanlage der U-Burgstraße.

Ziel der Überplanung ist es, eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung für die stark frequentierte Metrobuslinie 25 zu schaffen, dabei den Lückenschluss der Veloroute 8 im Bereich der Haltestelle herzustellen und die Unfallschwerpunkte im Bereich der Knotenpunkte durch signaltechnische und bauliche Maßnahmen zu beheben.

Die Verbesserung der Verkehrsabwicklung der Metrobuslinie 25 soll durch eine veränderte Streckenführung und eine dafür benötigte Buswendeanlage außerhalb der Busumfahrung am U-Bahn Haltepunkt geschaffen werden.

Der Lückenschluss der Veloroute 8 zwischen der Grünanlage Klaus-Groth-Straße und dem Thörls Park erfolgt als Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Nebenfläche der Hammer Landstraße. Damit eine ausreichende Nebenfläche im Bereich der Haltestelle für den Radverkehr, die querenden Fahrgäste und den Fußgängerverkehr entstehen kann, muss der gesamte Querschnitt in der Hammer Landstraße, zwischen den Knotenpunkten, neu aufgeteilt werden.

3.2 Querschnitt

Der geplante Querschnitt Hammer Landstraße zwischen den Knotenpunkten Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Hammer Landstraße/ Sievekingdamm, im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße wird wie folgt aufgeteilt:

2,60 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
3,00 m	Radweg	Betonsteinpflaster rot	
3,75 m	Wartefläche	Betonplatten/Bäume	
3,25 m	Haltestelle	Beton	
12,50 m	Fahrbahn Ri. City	Asphalt	
0,55 m	Mittelinsel	Betonsteinpflaster grau	
12,50 m	Fahrbahn Ri. Hamm	Asphalt	
3,25 m	Bussonderfahrstreifen	Beton	
1,00 m	Sicherheitsstreifen	Betonsteinpflaster grau	
1,62 ⁵ m	Radweg	Betonsteinpflaster rot	
2,00 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
46,02 ⁵ m	Gesamtbreite		

Die gewählten Breiten entsprechen den Vorgaben der PLAST/ERA 2010 bzw. wurden gemäß den örtlichen Erfordernissen gewählt.

Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden entsprechend den Entwurfsrichtlinien für Stadtstraßen in Hamburg hergestellt.

3.3 Lichtsignalanlage/Knotenpunkt

LSA 116 Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg

Der Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg (LSA 116) ist als Unfallhäufungsstelle registriert. Die Umgestaltung des Knotenpunktes, mit Überarbeitung der Signalisierung und Ergänzung durch die Busbeeinflussung, soll zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Im Rahmen der Planung wird der Knotenpunkt kompakter und die LSA 116 umgeschaltet. Die Fahrbahnachsen bleiben in ihren vorhandenen Lagen unverändert, da in den zuführenden Straßen eine Anpassung auf Grund der direkt angrenzenden Bebauung/ Grünanlage nicht möglich ist.

Die Fußgänger- und Radwegfurten rücken weiter in den Knoteninnenraum, somit können auch die Haltlinien für den Kfz-Verkehr vorgezogen werden, was zu Verkürzung der erforderlichen Zwischenzeiten führt. An den Querschnitten der Borgfelder Straße, des Grevenwegs und der Burgstraße bleibt die vorhandene Fahrstreifenaufteilung – wie im Bestand – erhalten. Der Querschnitt der Hammer Landstraße wird um einen Rechtsabbiegefahrstreifen erweitert. Durch den doppelten Rechtsabbieger können die Signalphasen so umgestellt werden, dass der Rechtsabbieger im Vor- und im Nachlauf des Geradeausverkehrs in Richtung City geschaltet werden kann. Dies bringt nicht nur eine Verbesserung für den Kfz- und Linienbusverkehr sondern auch für den Fußgänger und Radverkehr über die Burgstraße.

Zur Reduzierung der Unfalllage werden die markierten Inseln zur Führung der einzelnen Verkehrsströme mit dieser Maßnahme als befestigte Mittelinseln hergestellt.

LSA 23 Hammer Landstraße/ Sievekingdamm

Der Knotenpunkt Hammer Landstraße/ Sievekingdamm kann auf Grund der Nähe zum Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und der umliegenden Bebauung in den Fahrbahnachsen und der Fahrbahnaufteilung nicht erheblich verändert werden. Durch die neue Wendeanlage für den Bus in der Knotenpunktsmitte muss der Knotenpunkt an die neue Geometrie angepasst werden und die signaltechnische Steuerung überarbeitet werden. Zusätzlich sind noch die beiden richtungsbezogenen Fahrstreifen aus der Busumfahrung in den Sievekingdamm in der Lichtsignalanlagensteuerung zu versorgen.

Innerhalb des Knotenpunktes wurde die Fahrstreifenaufteilung im Sievekingdamm in Richtung Hammer Landstraße verändert. Dem Kfz-Verkehr stehen künftig noch zwei Fahrstreifen in Richtung Hammer Landstraße zur Verfügung. Der rechte Fahrstreifen wird zu einem Bereitstellungsplatz (18,00 m) für die Linienbusse. Die Vorfahrt für die Taxen und den Lieferverkehr kann mit der neuen Geometrie der Busumfahrung nicht länger befahren werden. Die Fläche der Taxivorfahrt, östlich der U-Bahnstation wird zu einer Grünfläche umgebaut.

Der Rechtsabbieger aus der Hammer Landstraße in den Sievekingdamm soll eigenständig mit einer Pfeilmaske signalisiert werden. Die Schnellbuslinie 31 wird zukünftig nicht mehr über den Rechtsabbiegefahrstreifen die Haltestelle Burgstraße in Richtung Innenstadt anfahren können.

Zur Verbesserung der Unfalllage im Bereich der Hammer Landstraße werden die Markierung der Fahrstreifenaufteilung verändert. Der linke Fahrstreifen aus der Borgfelder Straße führt direkt in den Abbiegefahrstreifen Richtung Sievekingdamm. Das gleiche gilt für den linken Rechtseinbieger aus dem Grevenweg. Auch aus dem Sievekingdamm ist eine Vorsortierung vorgesehen. Zusätzlich wegweisende Beschilderung wird zunächst nicht vorgesehen.

3.4 ÖPNV

Der festgestellte Gesamtzeitbedarfswert der Metrobuslinie 25 für den Haltestellenwechsel und die Busumfahrung im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße ist im Mittel mit 3 Minuten zu hoch. Zusätzlich soll die Streckenführung für die Metrobuslinie 25 aus Richtung Sachsenstraße geändert werden. Die Metrobuslinie 25 soll zukünftig aus Richtung Ausschläger Weg, Borgfelder Straße die Busanlage in Richtung Altona anfahren. Damit weiterhin die Haltestelle im Bereich Hammer Landstraße angefahren werden kann, wird zwischen den beiden Knotenpunkten am südlichen Fahrbahnrand der Längsparkstreifen aufgehoben und zu einem Bussonderfahrstreifen umgebaut. Der Bussonderfahrstreifen ist nur für die Busse zum Wenden im Bereich des Knotenpunktes Hammer Landstraße/ Sievekingdamm zu befahren. Die Buslinien 31 und 609 fahren weiterhin im Geradeausstrom mit. Für die Buswendeanlage wird die vorhan-

dene Mittelinsel in der Hammer Landstraße vor der Geh- und Radwegfurt durchbrochen. Die Wendeanlage ist für einen Doppelgelenkbus bemessen. Auf Grund der Wendemöglichkeit für die Metrobuslinie 25 muss der Bereitstellungsplatz der Metrobuslinie 25 an der Nordseite der Hammer Landstraße entfallen. Der Haltestellenbereich für die weiteren Buslinien 31, 161 und 609 bleibt erhalten. Der Haltestellenbereich soll insgesamt 44,00 m (Doppelgelenkbus und Gelenkbus) umfassen. Durch die geplante Wendeanlage und die Busbeeinflussung soll die Metrobuslinie 25, im optimalen Fall, einen Umlauf für die Befahrung der beiden Knotenpunkte, inklusive Fahrgastwechsel, benötigen. Die Buswendeanlage ist nur für die Metrobuslinie 25 vorgesehen.

Die gesamte Nebenfläche wird im Bereich der Haltestelle neu hergestellt. Die Wartefläche erhält eine Gesamtbreite von 3,75 m und wird mit zwei Fahrgastunterstand, einen Fahrkartenautomat (FAA), sowie eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet. Die dynamische Fahrgastinformation ist derzeit schon vorhanden und wird nur versetzt.

Es wird vorgesehen, im Bereich der Haltestelle der Abfahrtsbereiche D, E und F ein „Kasseler Sonderbord“ mit einer 16 cm Bordsteinansicht einzubauen.

Die direkte Verbindung für den Bus von der Hammer Landstraße zur Busumfahrung soll im Zuge dieser Maßnahme an die Schleppkurve eines Doppelgelenkbusses angepasst werden.

Zusätzlich zur Verbesserung des Anfahrens der Haltestelle aus Richtung Sachsenstraße, soll auch das Ausfahren aus der Busanlage optimiert werden. Die Busumfahrung besitzt derzeit nur einen Fahrstreifen aus dem in zwei Richtungen abgelenkt wird. Für einen verbesserten Ablauf im Ausfahrtsbereich der Busumfahrung soll ein zusätzlicher Fahrstreifen im Bereich der Bereitstellungsplätze der Metrobuslinie 25 geschaffen werden. Die wegfallenden Bereitstellungsplätze werden nördlich der Busumfahrung neu angeordnet.

Die Anforderung des Signalgebers für die vom Pausenplatz einsetzenden Busse nach rechts erfolgt über ein Funktelegramm, das vom Fahrer über Betätigung eines speziellen Schalters gesendet werden kann. Zusätzlich wird ein Taster in Höhe des Fahrerfensters beim Bus als Rückfallebene vorgesehen. Ebenfalls entsteht im Bereich des derzeitigen rechten Fahrstreifens im Sievekingdamm noch ein zusätzlicher Bereitstellungsplatz für einen Gelenkbus (max. 18,00 m). Aus dem Bereitstellungsplatz Sievekingdamm kann nur in den Abfahrtsbereiche D und E vorgezogen werden. Für die beiden Haltestellenbereiche (Abfahrtsbereich D und E sowie C) sollen Türschließsignale vorgesehen werden. Die Haltestelle „Abfahrtsbereich F“ in der Hammer Landstraße für die Schnellbuslinie 31 und die Nachtbuslinie 609 wird als Bushaltebuchstube am gleichen Ort für einen Gelenkbus ausgebaut. An den Streckenführungen aller weiteren Buslinien - außer der Metrobuslinie 25 - soll nichts verändert werden.

Die Schnellbuslinie 31 wird zukünftig die Haltestelle U-Burgstraße in Richtung Innenstadt über den Geradeausfahrstreifen anfahren müssen, da der Rechtsabbieger wegen der Zweirichtungsfurt für den Radverkehr eigenständig signalisiert wird.

Die Nachtbuslinie 606 wird weiterhin aus der Borgfelderstraße links in die Burgstraße einbiegen.

Der Einfahrtbereich der Busumfahrung von der Burgstraße wird signaltechnisch über ein Sperrsignal geregelt.

3.5 Fußgänger- und Radverkehr

Die getrennten Geh- und Radwege bleiben im Planungsbereich erhalten. Die Anzahl der Fußgänger- und Radwegquerungen an den beiden Knotenpunkten bleiben unverändert. Die Lage der Furten wird an die neuen Knotenpunktgeometrien angepasst. Da der Querschnitt in der Hammer Landstraße zwischen den Knotenpunkten neu aufgeteilt wird, entsteht auf der südlichen Nebenfläche ein Gehweg von 2,00 m und ein Radweg von 1,625 m. Zwischen der Busspur und dem Radweg wird ein 1,00 m Sicherheitsstreifen vorgesehen.

Die nördliche Nebenfläche wird eine 3,75 m breite Wartefläche für die Fahrgäste der unterschiedlichen Buslinien erhalten. Daran wird ein abgesenkter Zweirichtungsradweg in einer Breite von 3,00 m anschließen. Der Zweirichtungsradweg wird mit einer Mittelmarkierung getrennt und in Asphalt hergestellt. Parallel zum Radweg verläuft ein mindestens 2,00 m breiter Gehweg.

Im Bereich der Wartefläche wird entlang des abgesenkten Radweges ein Fußgängerschutzgitter in Form von Spritzschutzelementen aufgestellt, damit der Fußgängerverkehr gebündelt über den Radweg geführt wird. Im Bereich der Bordabsenkungen und der Fahrgastunterstände, sowie der Lieferzone werden die Spritzschutzelemente unterbrochen.

Die Mittelinsel zwischen Busumfahrung, Burgstraße und Hammer Landstraße wird verkleinert, da die Inseln nur noch vom Fußgängerverkehr genutzt werden soll. Es entsteht für den Fußgänger eine komfortable Verbindung zwischen dem Park und der Haltestelle U-Burgstraße, da der Radverkehr nicht mehr die Mittelinsel queren wird.

Die Fußgängerüberwege (FGÜ) in der Busumfahrung sowie in der Straße Grootruhe werden aufgehoben.

An den Knotenpunktzufahrten Burgstraße, Hammer Landstraße (Ost) und Sievekingdamm werden die Radwegfurten auf 3,00 m (Zweirichtungsfurten) verbreitert.

Die Nebenflächen im Bereich Burgstraße (West) und Sievekingdamm (Ost) werden vorgezogen, um Aufstellflächen für den Fußgänger- und Radverkehr zu gewinnen.

Der Radverkehr aus dem Grevenweg in Richtung Burgstraße wird mit einer Berlinerlösung geradlinig über den Knotenpunkt geführt. Diese Radverkehrsführung wird an den vorhandenen Radfahrstreifen in der Burgstraße angepasst. Der links abbiegende Radverkehr aus Richtung City wird direkt mit einer vorgelagerten Aufstelltasche vor dem Geradeausverkehr aus dem Grevenweg über den Knotenpunkt geführt.

Die Radwegbenutzungspflicht wird mit Umsetzung dieser Maßnahme an den Knotenpunkten aufgehoben.

3.6 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr entfallen im Bereich Hammer Landstraße der Längsparkstreifen mit 8 Parkständen und im Bereich Sievekingdamm ein Parkstand.

Die Vorfahrt für die Taxen und den Lieferverkehr wird aufgehoben. Für die Taxen wird im Bereich der Busumfahrung zwei neue Taxenstande geschaffen.

Der Anlieferverkehr bekommt eine Anlieferparkstand im Bereich der Hammer Landstraße, damit der Lieferverkehr nicht das Wenden der Metrobuslinie 25 behindert.

3.7 Straßenbegleitgrün

Die fünf vorhandenen Bäume (Durchmesser 15 cm bis 20 cm) im Bereich der vorhandenen Wartefläche der Haltestelle U-Burgstraße müssen aufgrund des Umbaus der Nebenfläche und zur Verbesserung der Übersichtlichkeit gefällt werden. Ein Baum, Mitte der Wartefläche, kann erhalten bleiben. Im Bereich der Wartfläche wird zu Beginn und am Ende jeweils ein neuer Baum gepflanzt.

Für den Rechtsabbieger aus der Busumfahrung in den Sievekingdamm ist ebenfalls ein Baum (Durchmesser 20 cm) zu entfernen. Die vorhandenen Bäume in der Grünfläche zwischen U-Bahngebäude und Sievekingdamm bleiben –abweichend zur 1. Verschickung – erhalten. Für die vorgezogene Fußgänger- und Radfahrerfurt über die Borgfelder Straße ist ein weiterer Baum (Durchmesser 15 cm) zu fällen.

Im Bereich der Umfahrung muss die vorhandene Böschung angepasst werden. Ein Baum im Bereich der Böschung muss auf Grund der dargestellten Planung gefällt werden und kann nicht erhalten bleiben. Die Herstellung einer Mauer zur Abfangung der Böschung wird in der weiteren Entwurfsplanung geprüft und mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte abgestimmt.

Insgesamt sind in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche 6 Bäume zu fällen.

Neupflanzungen sind im Bereich der Mittelinsel Borgfelder Straße, Hammer Landstraße (Süd), im Bereich der Wartefläche der Haltestelle U-Burgstraße, im Einmündungsbereich Grootruhe sowie im Bereich der neuen Grünfläche im Bereich der alten Taxivorfahrt vorgesehen. Insgesamt werden im Planungsgebiet 9 neue Bäume gepflanzt.

Das Bezirksamt Hamburg-Mitte wird gebeten zu prüfen, welche Bäume am besten in den Bereichen gepflanzt werden können.

3.8 Öffentliche Beleuchtung/ Wegweisung/ Straßenmöblierung

Anpassungen der öffentlichen Beleuchtung sind im Bereich der Hammer Landstraße erforderlich. Die beiden vorhandenen Großflächenleuchten im Bereich der Mittelinsel sind zu versetzen bzw. neu aufzustellen. Der Abstand zwischen den beiden Masten beträgt 52,50 m. Das Gleiche gilt für den Großflächenleuchte auf der Mittelinsel in der Burgstraße. Die Großflächenleuchte auf der Mittelinsel im Grevenweg kann am derzeitigen Standort verbleiben.

Im überplanten Bereich ist keine wegweisende Beschilderung vorhanden.

Die vorhandene Fahrgastunterstände im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße, Hammer Landstraße sind in die geplante Wartefläche zu versetzen.

An der Fahrradleihstation vom StadtRad Hamburg sollte die vorhandene Senkrechtaufstellung in eine Schrägaufstellung ummarkiert werden, damit ein ausreichender Gehweg an den Fahrrädern vorbei führt.

Im Bereich vor der Hammer Landstraße Nr. 4 und vor dem U-Bahngebäude sollen zusätzlich Fahrradanhänger (insgesamt 8 Fahrradanhänger) aufgestellt werden. Da die Taxistände in die Busumfahrung verlegt werden, ist der Taxirufstand zu versetzen.

Die Premiumsäule im Bereich Sievekingdamm/ Hammer Landstraße (West) ist aufgrund der neuen Radwegführung zu versetzen. Der im Lageplan dargestellte Standort für die Premiumsäule ist vorbehaltlich, ohne Genehmigung vom zuständigen Pk und dem Bezirksamt Hamburg-Mitte eingetragen. Dies ist in Eigenverantwortung der Betreiber vor Baubeginn abzustimmen und zu genehmigen.

Das Fußgängerschutzgitter im Bereich der Einfahrt Busumfahrung soll zurück gebaut werden.

3.9 Oberflächenentwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt wie im Bestand über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Mischwassersiel. Die Trümmen und deren Anschlussleitungen müssen entsprechend der geänderten Bordkanten angepasst werden. Im Bereich der durchgehenden Mittelinsel im Bereich Hammer Landstraße müssen neue Trümmen vorgesehen werden.

Aufgrund der engen Vorgaben durch die angrenzende Bebauung wird die Gradienten nicht verändert.

3.10 Anliegerbetroffenheit

Außer den direkt an der Planung beteiligten Anliegern sind keine weiteren Anlieger von der Planung betroffen.

3.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die vorhandenen Leitungen in den Straßen und Nebenflächen müssen, falls erforderlich, durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Ob Leitungen im überplanten Bereich verlegt werden müssen, wird im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung/ Leitungstrassenplanung geprüft. Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der Lichtsignalanlagen und öffentlichen Beleuchtung erforderlich sein.

3.12 Barrierefreiheit

Die Behindertenbelange werden im überplanten Bereich berücksichtigt.

Es ist derzeit keine Blinden- und Sehbehindertensignalisierung an den Knotenpunkten vorhanden. Bei der Erstellung der neuen Schaltunterlagen wird eine akustische und taktile Signalisierung vorgesehen.

Zur besseren Erkennbarkeit werden die Einstiegsbereiche der Bushaltestellen im Abfahrtsbereich D, E und F mit Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsstreifen (Noppenplatten) und Einstiegsfeld (Rillenplatten)) ausgestattet, die sich optisch und taktil von den Gehwegplatten unterscheiden.

Die Fußgängerfurten werden an den Knotenpunkten mit Bodenindikatoren gemäß PLAST 10 "Barrierefreiheit" hergestellt. Zwischen dem Geh- und Radweg ist ein durchgehender Begrenzungsstreifen vorgesehen. Die einzelnen Bodenindikatoren sind im Lageplan dargestellt.

Die Bordkanten an den Fußgängerfurten werden auf gesamter Breite der Furt auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt.

3.13 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Im Planungsbereich finden nach derzeitigem Kenntnisstand mit Ausnahme der nachfolgenden Baumaßnahmen keine weiteren Planungen statt.

Deckensanierung Grevenweg

Die Deckschicht der Straße Grevenweg soll zwischen dem Knotenpunkt Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Grevenweg/ Eiffestraße saniert werden. Der voraussichtliche Baubeginn ist für Frühjahr 2015 vorgesehen und soll zeitgleich mit dem Umbau Haltestelle U-Burgstraße erfolgen.

Haltestelle Burgstraße Barrierefreier Ausbau von U-Bahn Haltestellen

Die Hochbahn baut den westlichen Vorplatz zwischen Hammer Landstraße und Busumfahrung seit April 2014 um. Durch den barrierefreien Ausbau wird ein Fahrstuhl in diesem Bereich eingebaut und die Nebenflächen außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche neu hergestellt. Die Planung ist nachrichtlich im Lageplan dargestellt.

GI Hammer Landstraße:

In der Hammer Landstraße soll östlich des Knotenpunktes Hammer Landstraße/ Sievekingdamm voraussichtlich Ende 2015 eine Grundinstandsetzung stattfinden. Die genaue Grenze wird mit dem LSBG-S2 zu Beginn der Ausführungsplanung festgelegt.

4 Lärmschutz

Die Maßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

5 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

6 Kampfmittel

Für die Planungsbereich liegen die Ergebnisse der Auswertungen der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg von der Veloroutenplanung vom 06.01.2012 vor.

Am den Knotenpunkten Borgfelder Straße/ Burgstraße/ Hammer Landstraße/ Grevenweg und Hammer Straße/ Sievekingdamm sowie im Bereich Hammer Straße ist ein Teil der Fahrbahn gemäß Kampfmittelverordnung nach derzeitigem Stand freigegeben. Im Bereich der Nebenfläche und Fahrbahn der U-Bahnhaltestelle Burgstraße besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. In den Umbauflächen der Burgstraße, am Knotenpunkt, befinden sich zum Teil Trümmergrundstücke in denen der Verdacht auf Bombenblindgänger besteht. Im Bereich der Taxivorfahrt und der Busumfahrung Burgstraße ist eine Fläche durch Bombenkrater als allgemeine Bombenblindgängerverdachtsfläche dargestellt.

Die Flächen mit Bombenblindgängerverdacht sind entweder im Vorwege der Straßenbaumaßnahme zu sondieren oder es ist eine Begleitung des Baus durch den Kampfmittelräumdienst erforderlich.

7 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlage für den gesamten Planungsbereich ist der vorhandene Baustufenplan Hamm-Nord und die Durchführungspläne [REDACTED]

8 Umsetzung der Planung

8.1 Grunderwerb

Im Bereich der Verbreiterung der Busumfahrung für die zusätzlichen Bereitstellungsplätze der Busse müssen die zusätzlichen Flächen vom Verwaltungsvermögen der [REDACTED] ins Verwaltungsvermögen [REDACTED] übertragen werden.

8.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

8.3 Wirtschaftlichkeit

Der vorgesehene Umbau der Haltestelle U-Burgstraße im Streckennetz der Metrobuslinie 25 beeinflusst positiv die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV und ist unerlässlich. Durch die Veränderung der Streckführung der Buslinie und die Herstellung der neuen Wendeanlage für den Bus ergeben sich beschleunigte Abläufe und daraus Reisezeitgewinne, die bis zu 2 Minuten betragen. Dies erhöht die Wirtschaftlichkeit des Linienbetriebes. Des Weiteren wird der Komfort an den Bushaltestellen und des Linienbetriebes erhöht. Dies trägt der zunehmenden Nachfrage Rechnung und fördert weiterhin die Akzeptanz des ÖPNV beim Bürger und in der Gesellschaft, wodurch für die Zukunft weitere Personengruppen zur häufigeren Nutzung der Buslinie motiviert werden. Dies entspricht dem durch die politischen Gremien erteilten Planungsauftrag. Eine Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr trägt erheblich zur Attraktivität einer Stadt bzw. Region bei, was sich wiederum positiv auf den Wettbewerb um Fachkräfte und Unternehmen auswirkt. Somit ist der Ausbau des ÖPNV auch ein Beitrag zur Generierung von Steuereinnahmen. Durch den Umbau der Haltestellen wird die Bausubstanz erneuert und somit der Wert des Anlagevermögens im öffentlichen Raum beibehalten. Durch die Erneuerung der Haltestellenbereiche mit Beton wird eine auf den Busbetrieb ausgelegte, dauerhafte Verkehrsfläche geschaffen.

Gemeinsam mit den weiteren linienbezogenen Umbauvorhaben im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms kann die Attraktivität des Busverkehrsangebots auf der Metrobuslinie 25 hinsichtlich der Reisezeit, der Verlässlichkeit und des Nutzungskomforts aus Sicht des Kunden deutlich gesteigert werden.

Mit dem Umbau der Knotenpunkte soll die vorhandene Signalisierung überplant und eine wirkungsvolle LSA-Bevorrechtigung des Busverkehrs eingerichtet werden. Somit wird es durch die Umsetzung der Maßnahme insgesamt zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe auf den Metrobuslinien 25 sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue auf diesen Linien kommen. Dies beeinflusst die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sowohl auf der Einnahmeseite als auch auf der Seite der Betriebskosten positiv.

Um einen doppelten Eingriffen im Bereich der Haltestelle U-Burgstraße zu vermeiden, wurde die Maßnahme „Verbesserung der Veloroute 8“ für diesen Bereich zurückgestellt, um diesen mit dem Umbau der Haltestelle zu realisieren. Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird zusätzlich auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom PKW auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Der vorgesehene Ausbau der Radverkehrsanlagen gewährleistet außerdem eine sichere Verkehrsführung für den Rad-

verkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Ebenfalls soll die Deckenschicht im Grevenweg saniert werden. Um zusätzliche Kosten und einen weiteren Eingriffen im Planungsbereich zu sparen, wird die Sanierungsmaßnahme mit der Ausbaumaßnahme Haltestelle U-Burgstraße geplant, vergeben und gebaut.

Eine Abstimmung mit den anschließenden Baumaßnahmen wird erfolgen.

Die zu erwartenden Baukosten stehen daher in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen aller Verkehrsteilnehmer.

Die Maßnahmen wurden entsprechend den „Planungshinweisen für Stadtstraßen“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen und den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen, geplant.

8.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Die verkehrstechnische Planung, die entwurfstechnische Bearbeitung und die Bau-durchführung der Straßenbaumaßnahme erfolgt durch den LSBG.

9 Realisierungstermin

Die Realisierung der Straßenbaumaßnahme ist für Frühjahr 2015 vorgesehen.

Verfasst:

Hamburg, den 06.08.2014



Aufgestellt:

Hamburg, den 06.08.2014

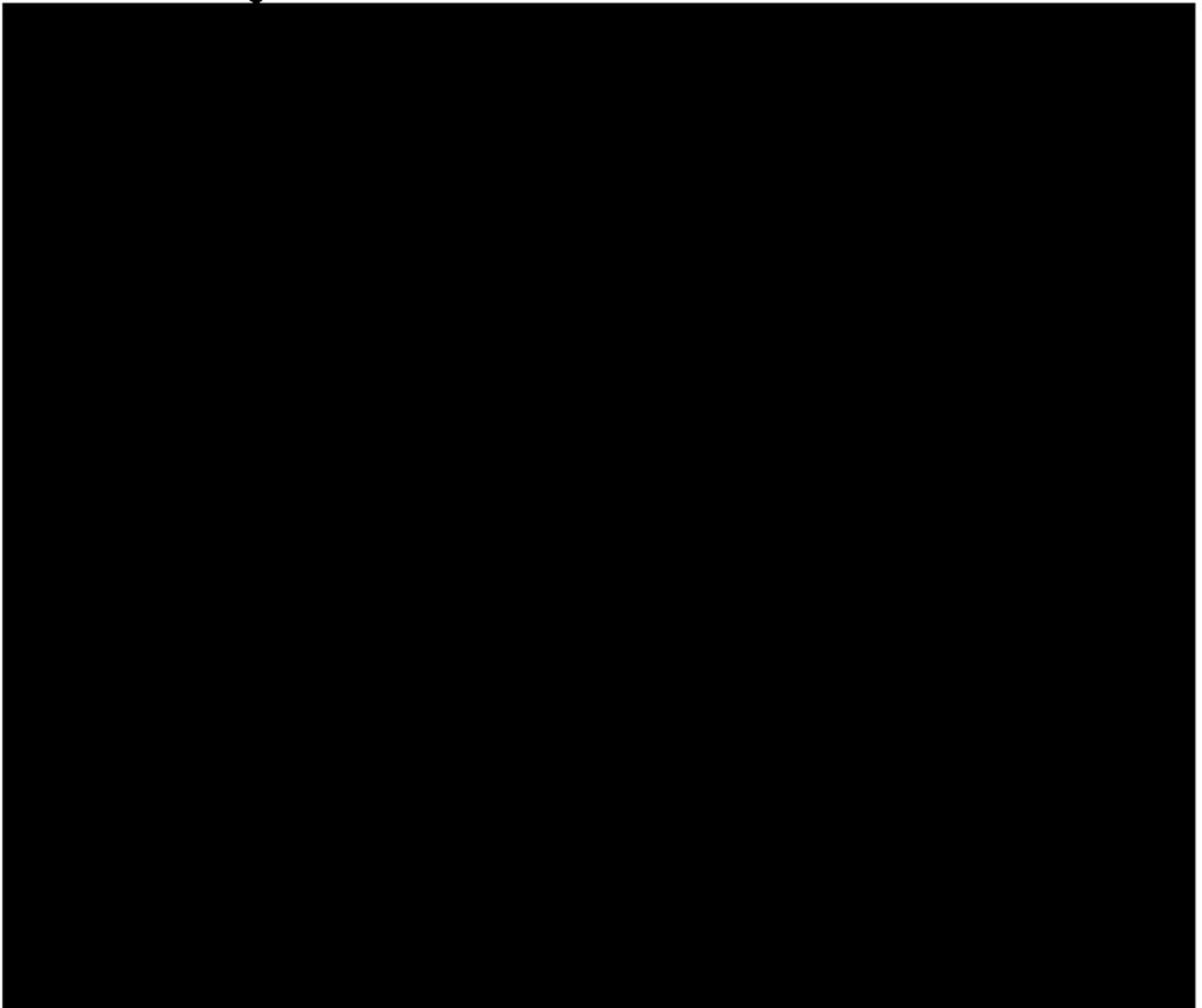


Projekt: Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25
Haltestelle U-Burgstraße

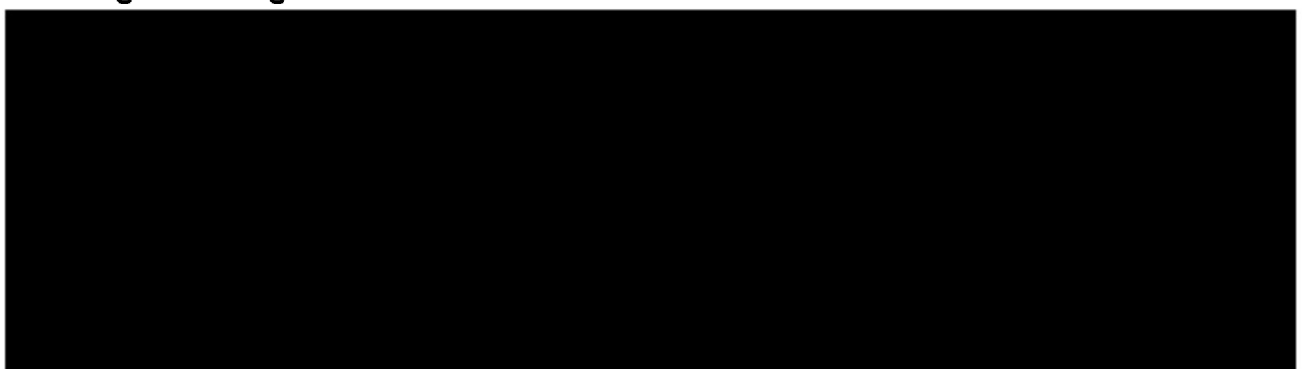
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

Inhaltsverzeichnis

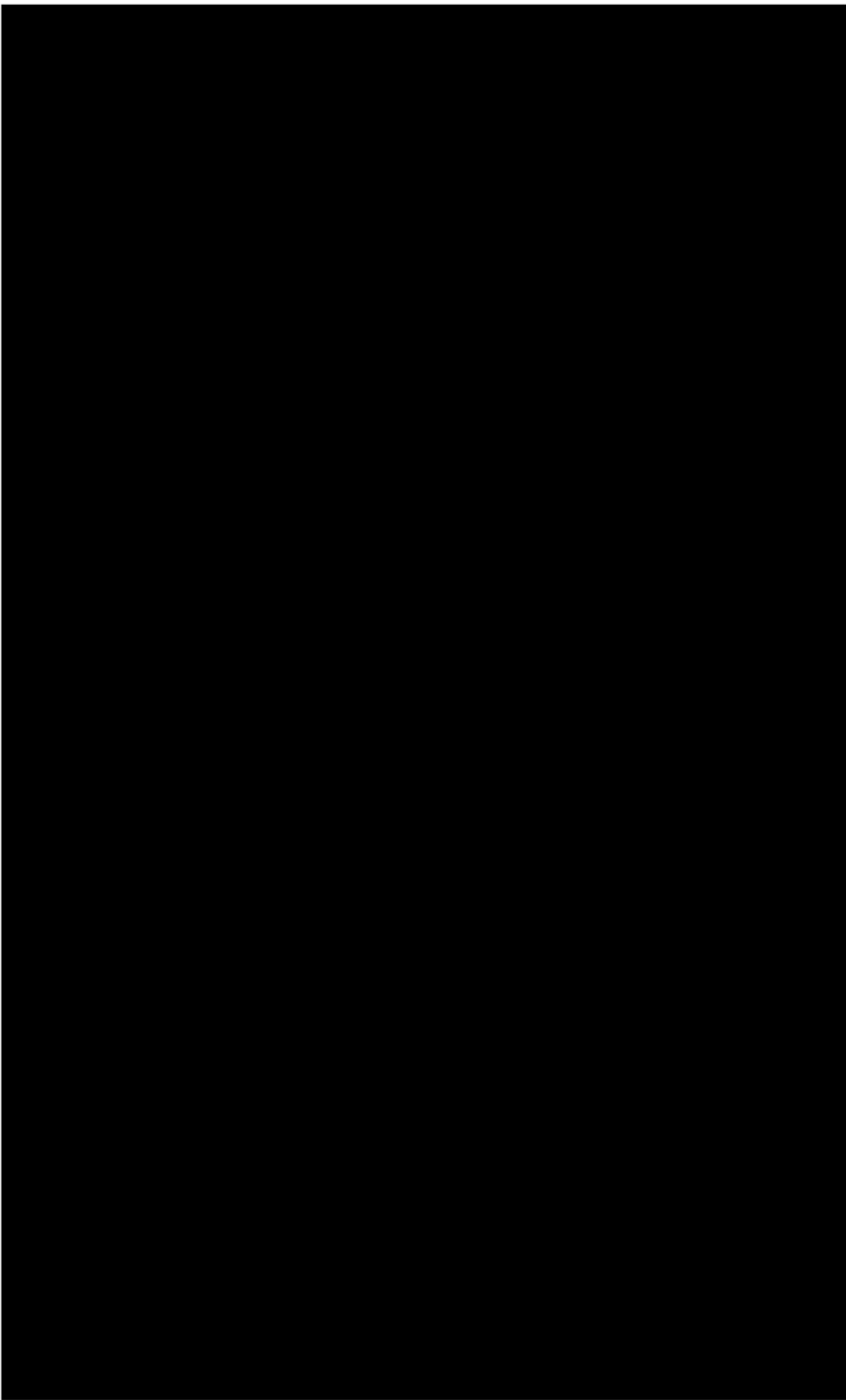
Externe Stellungnahmen



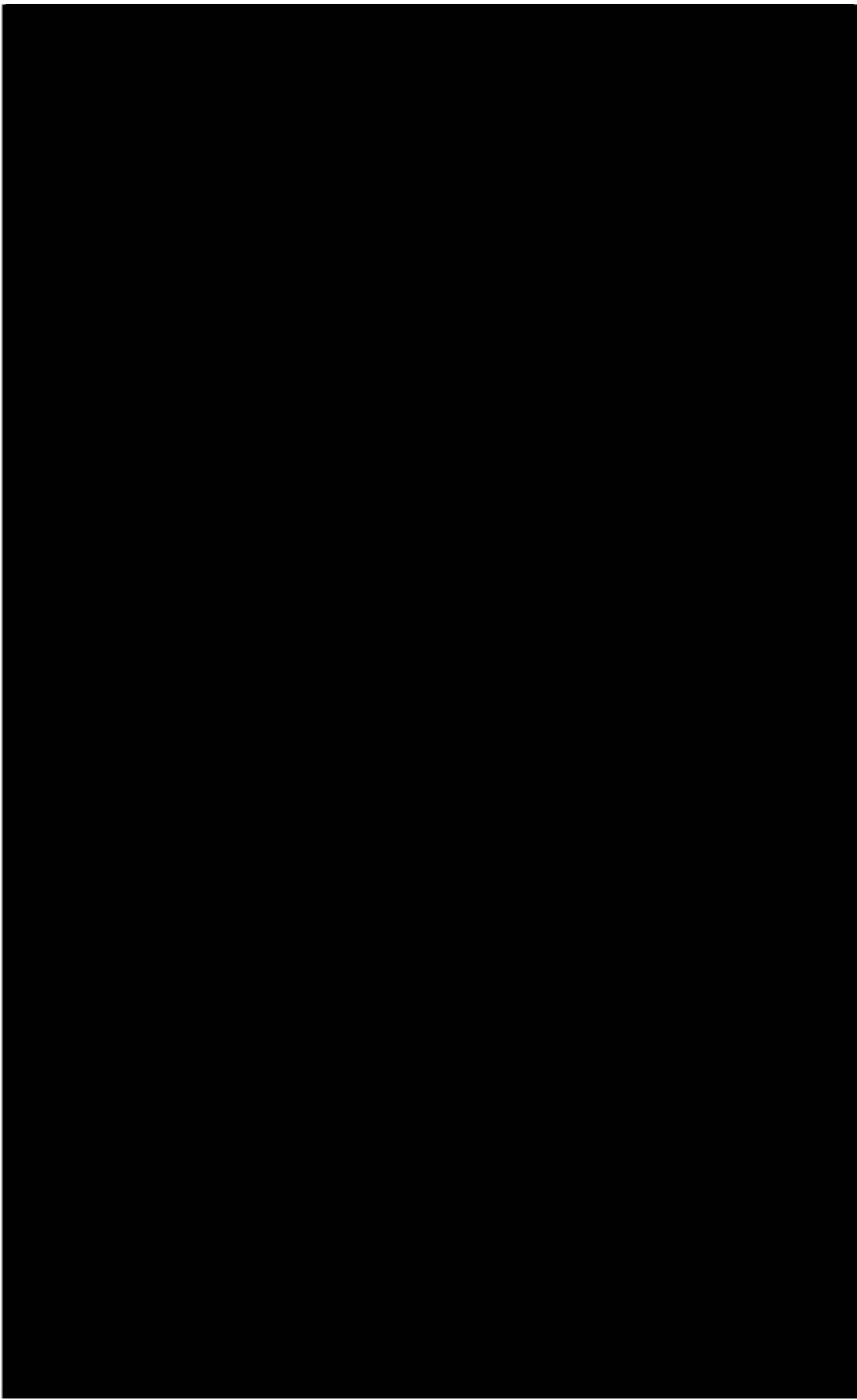
Sonstige Stellungnahmen



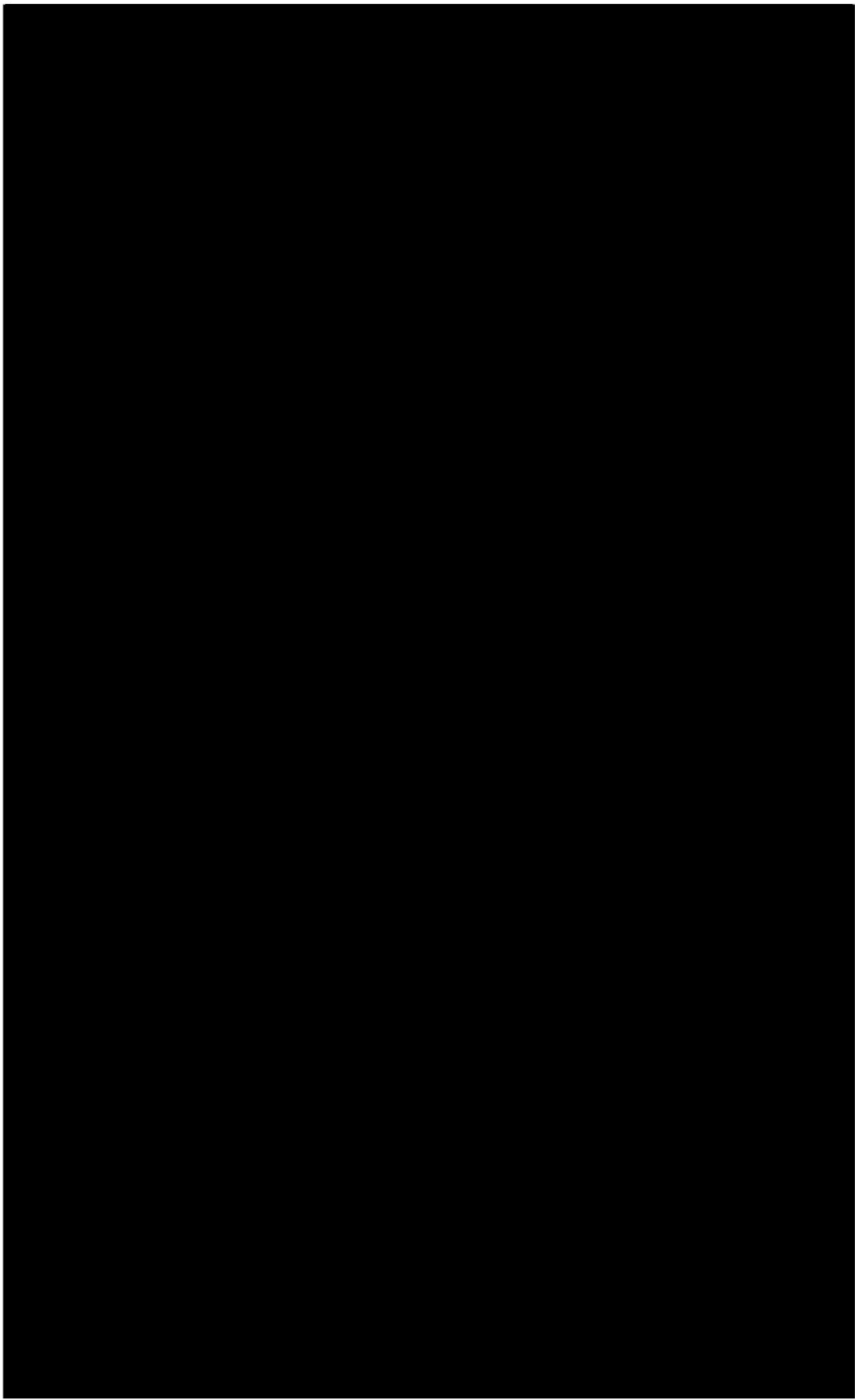
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



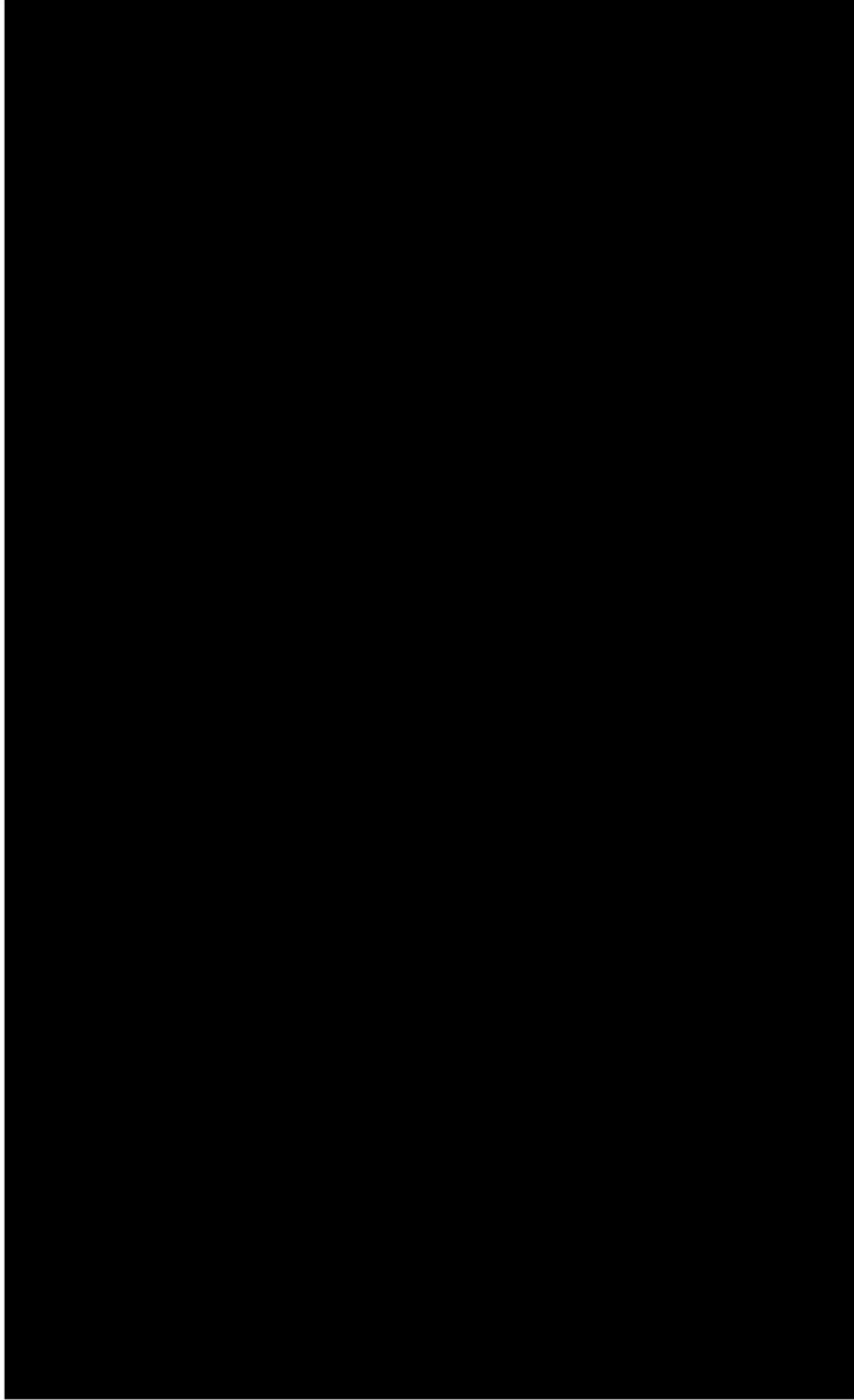
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



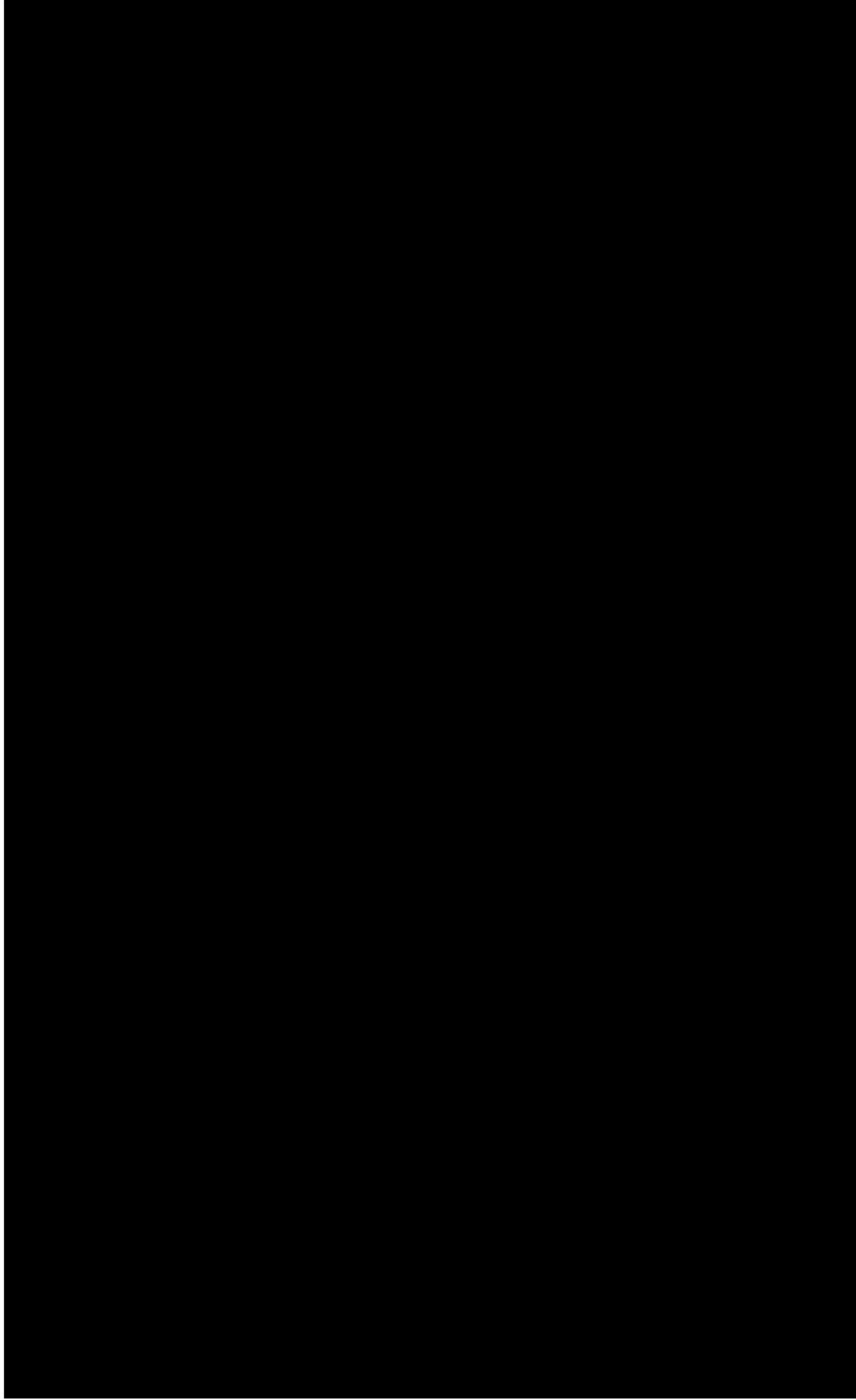
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



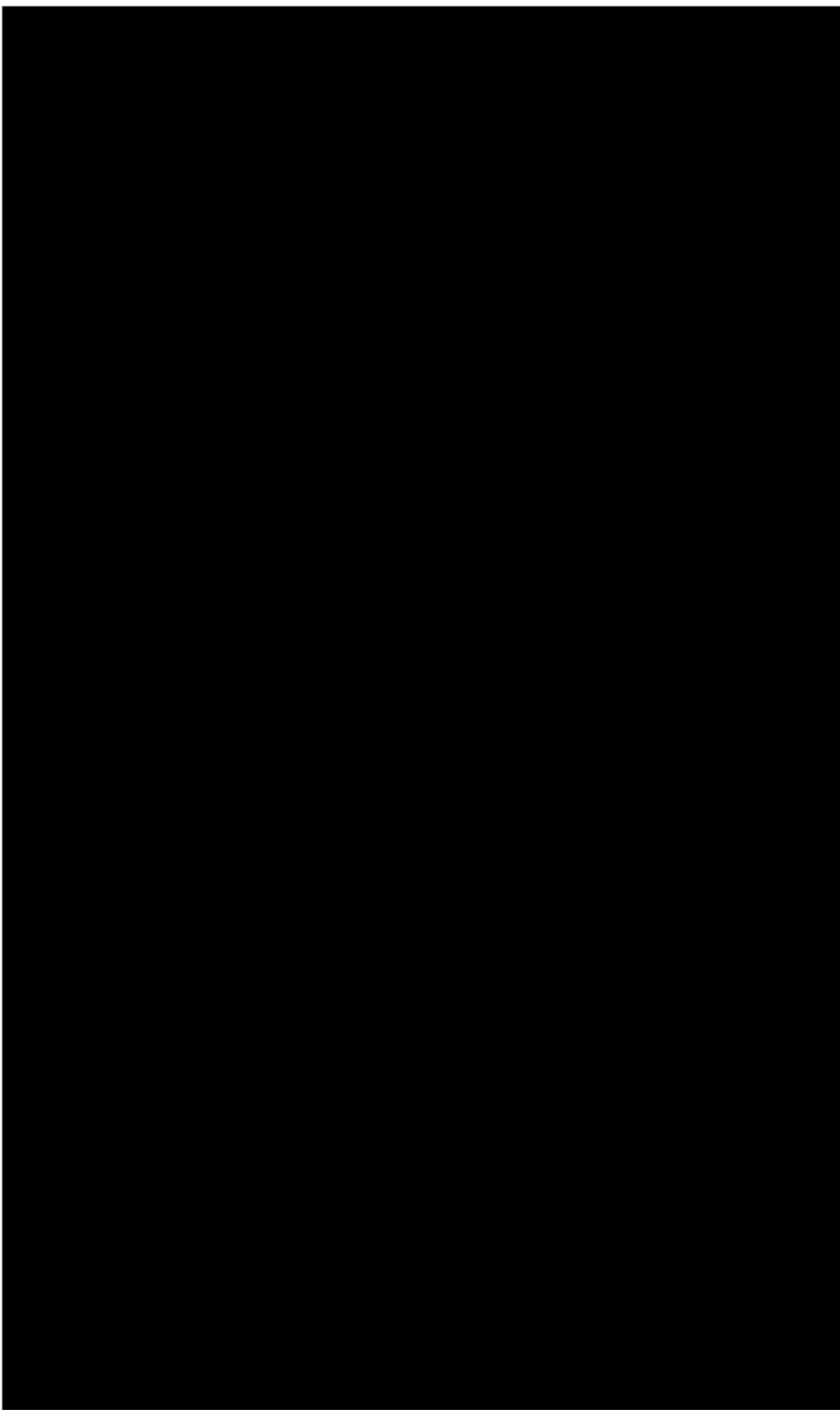
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



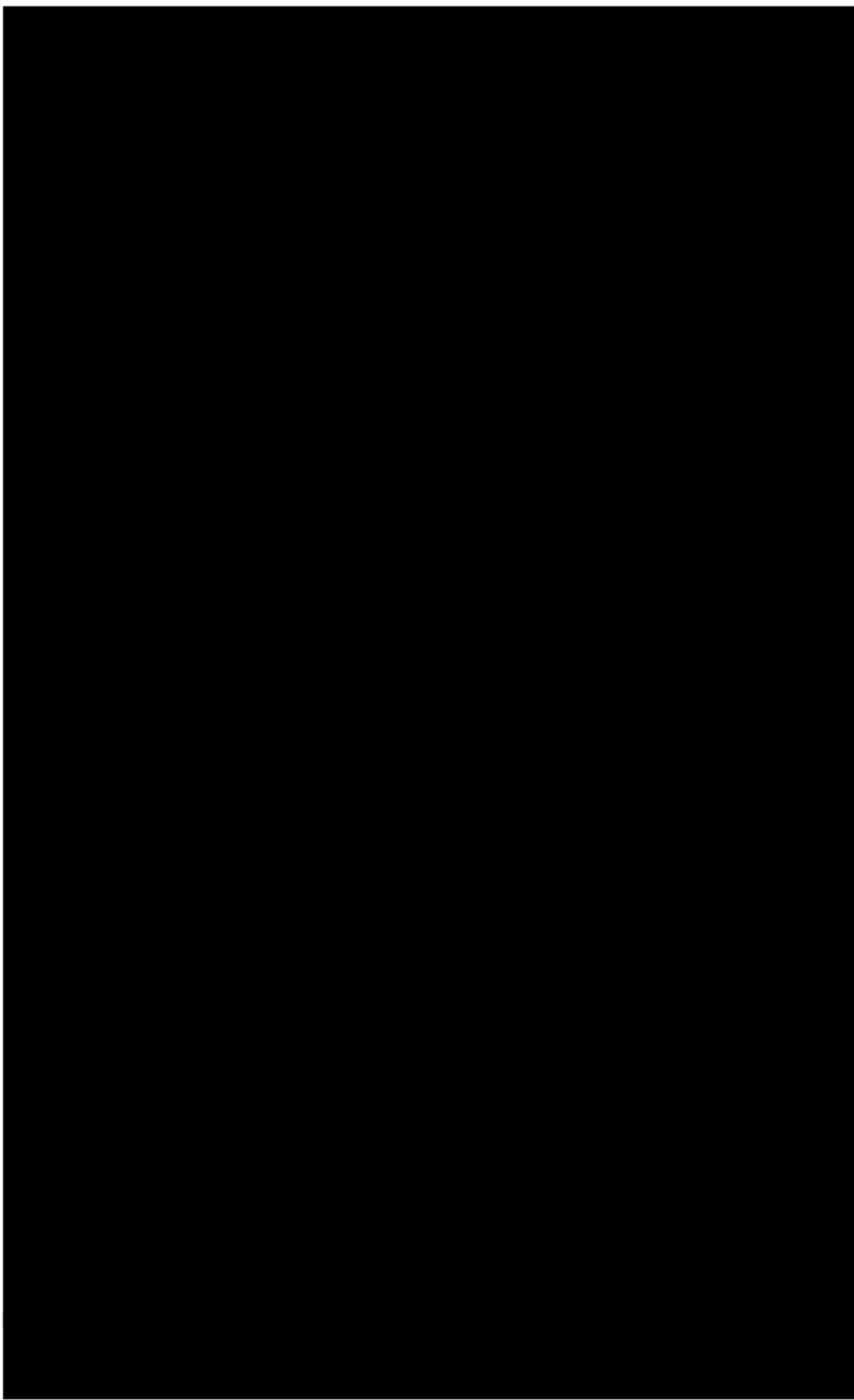
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



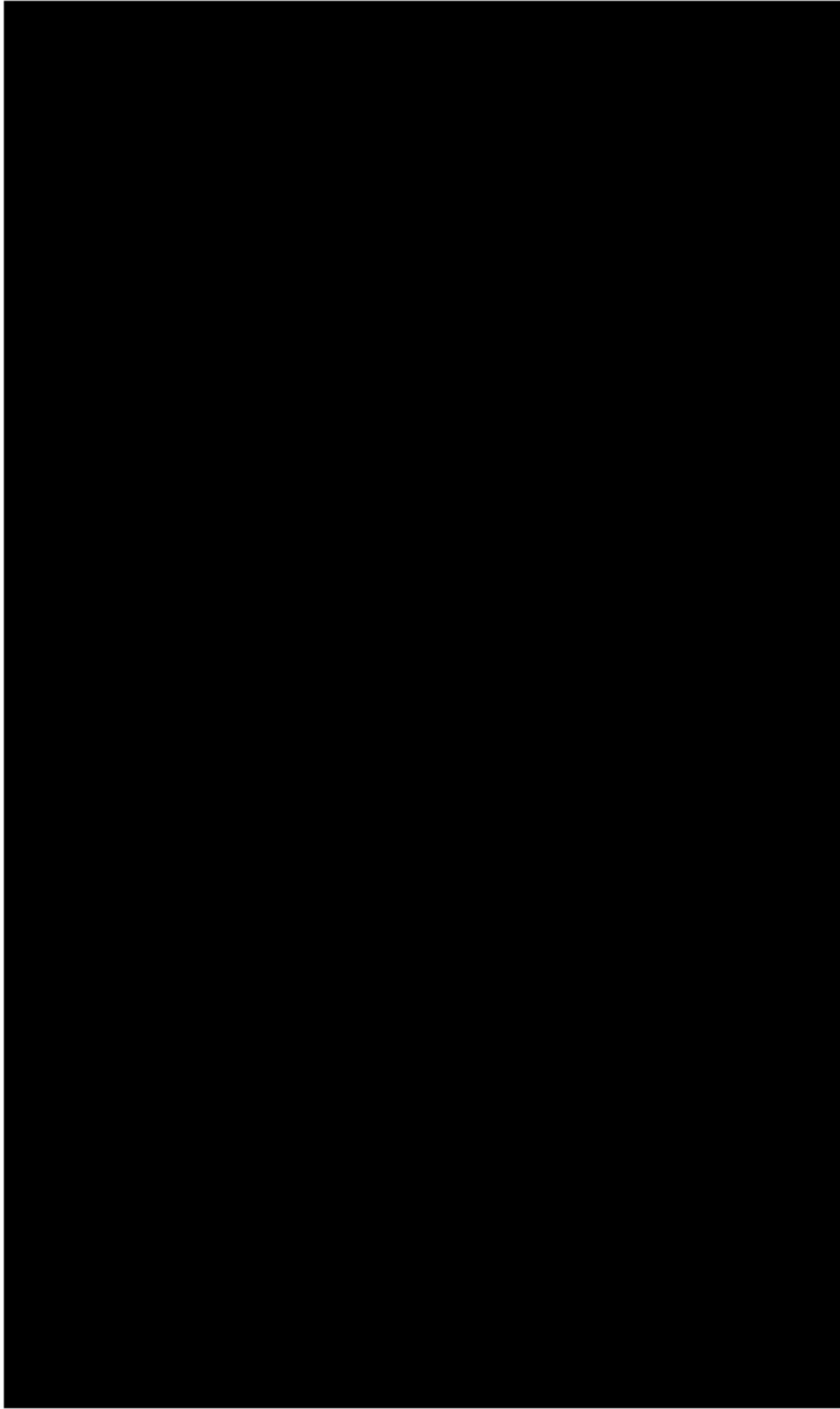
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



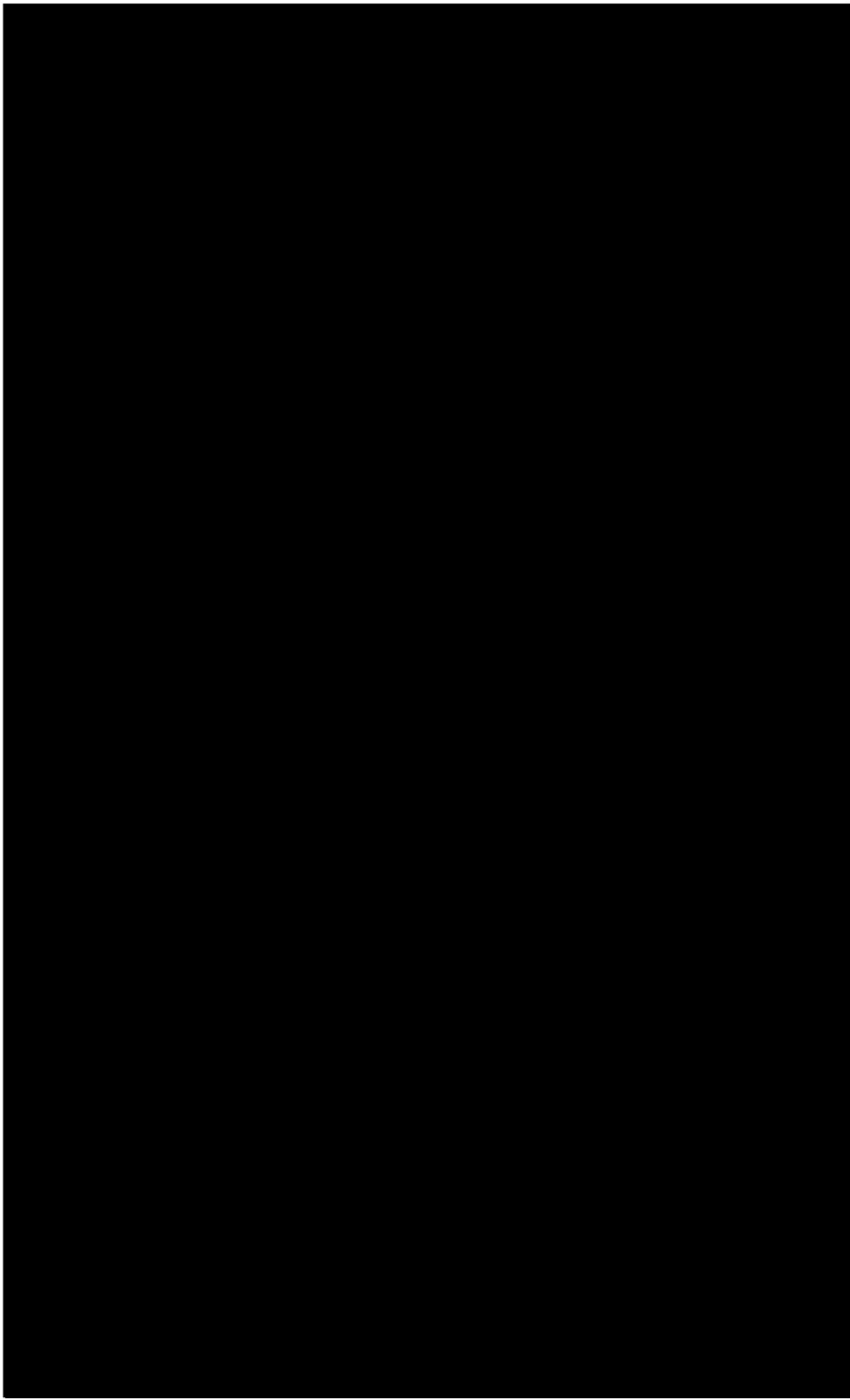
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



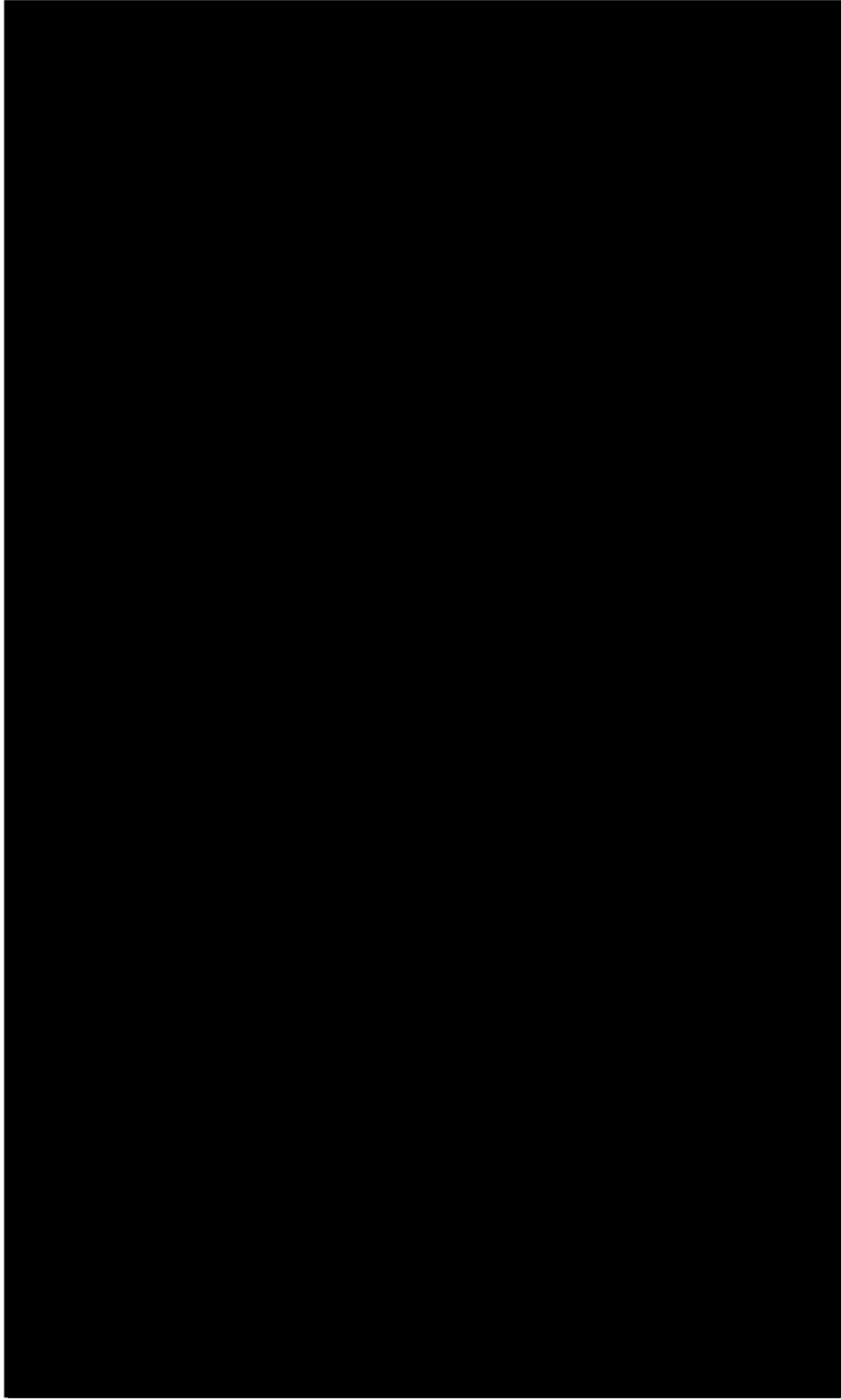
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



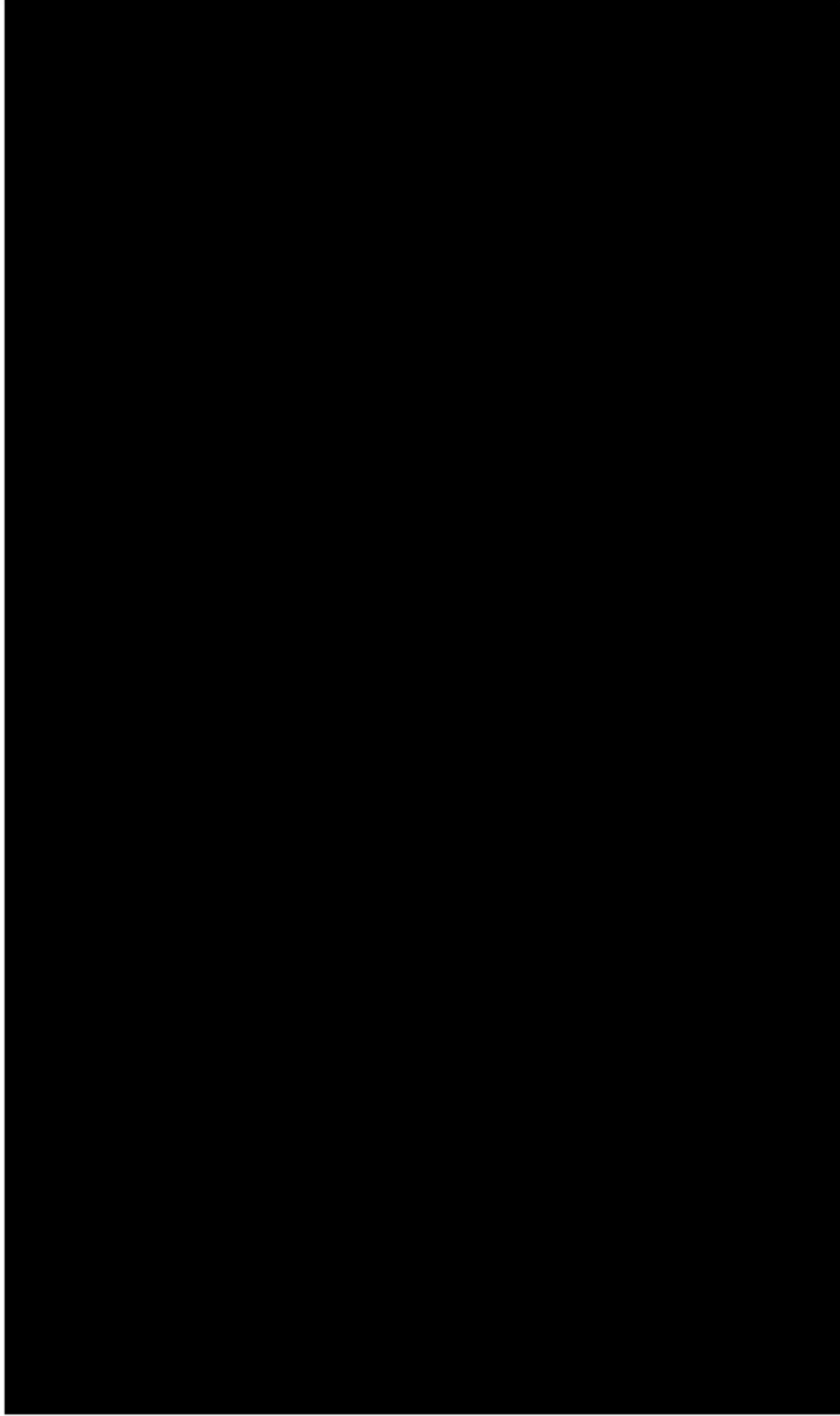
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



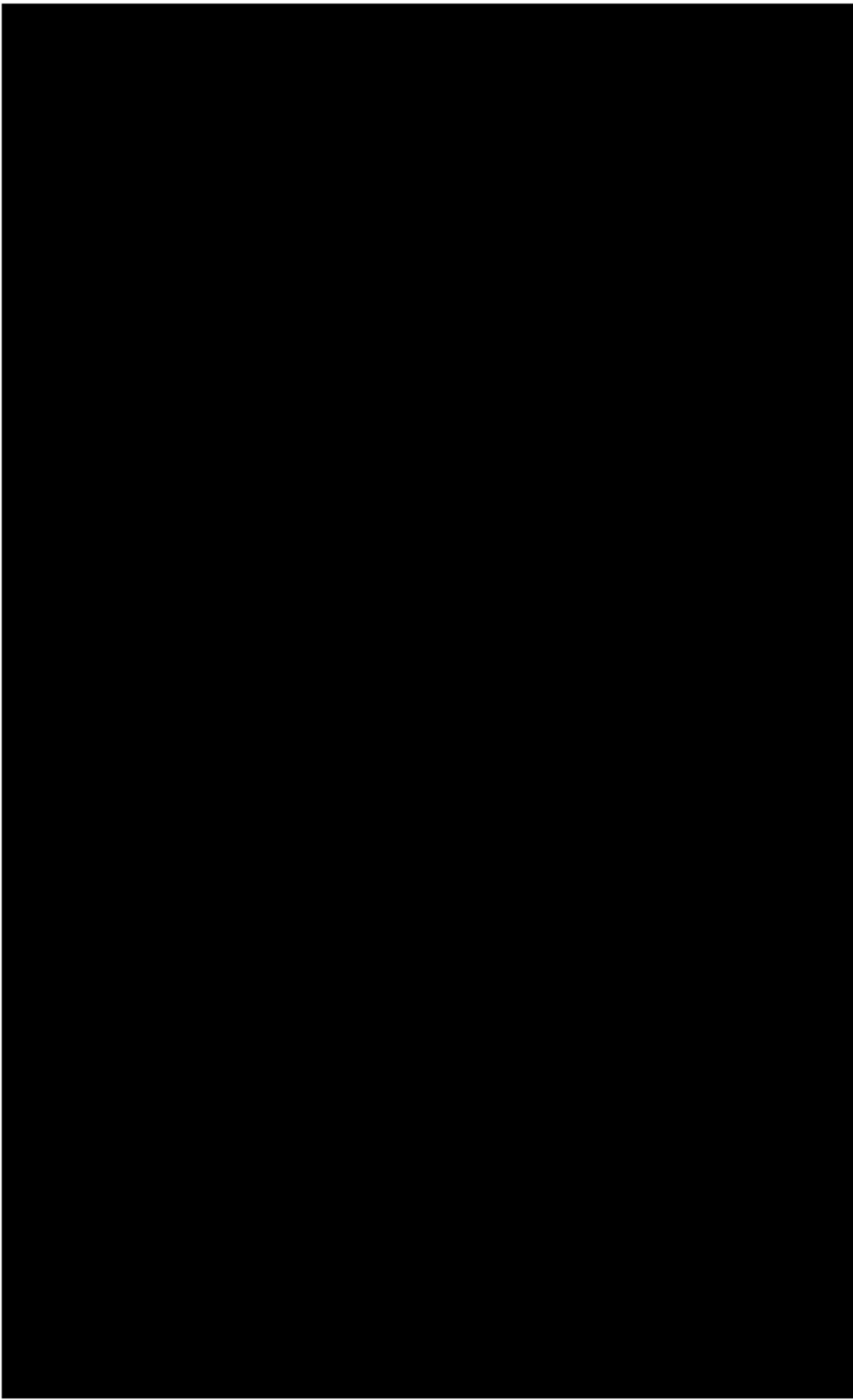
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



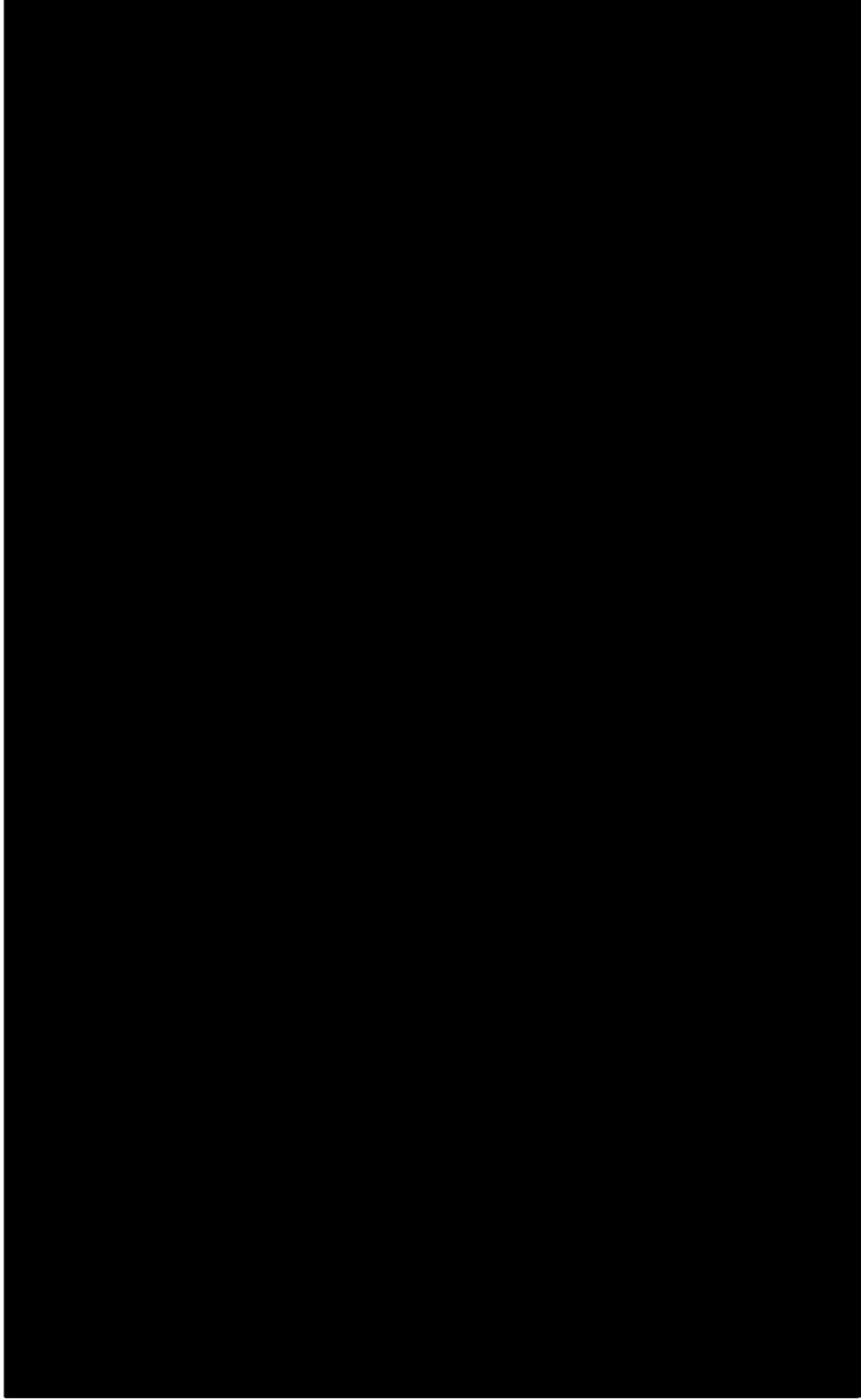
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



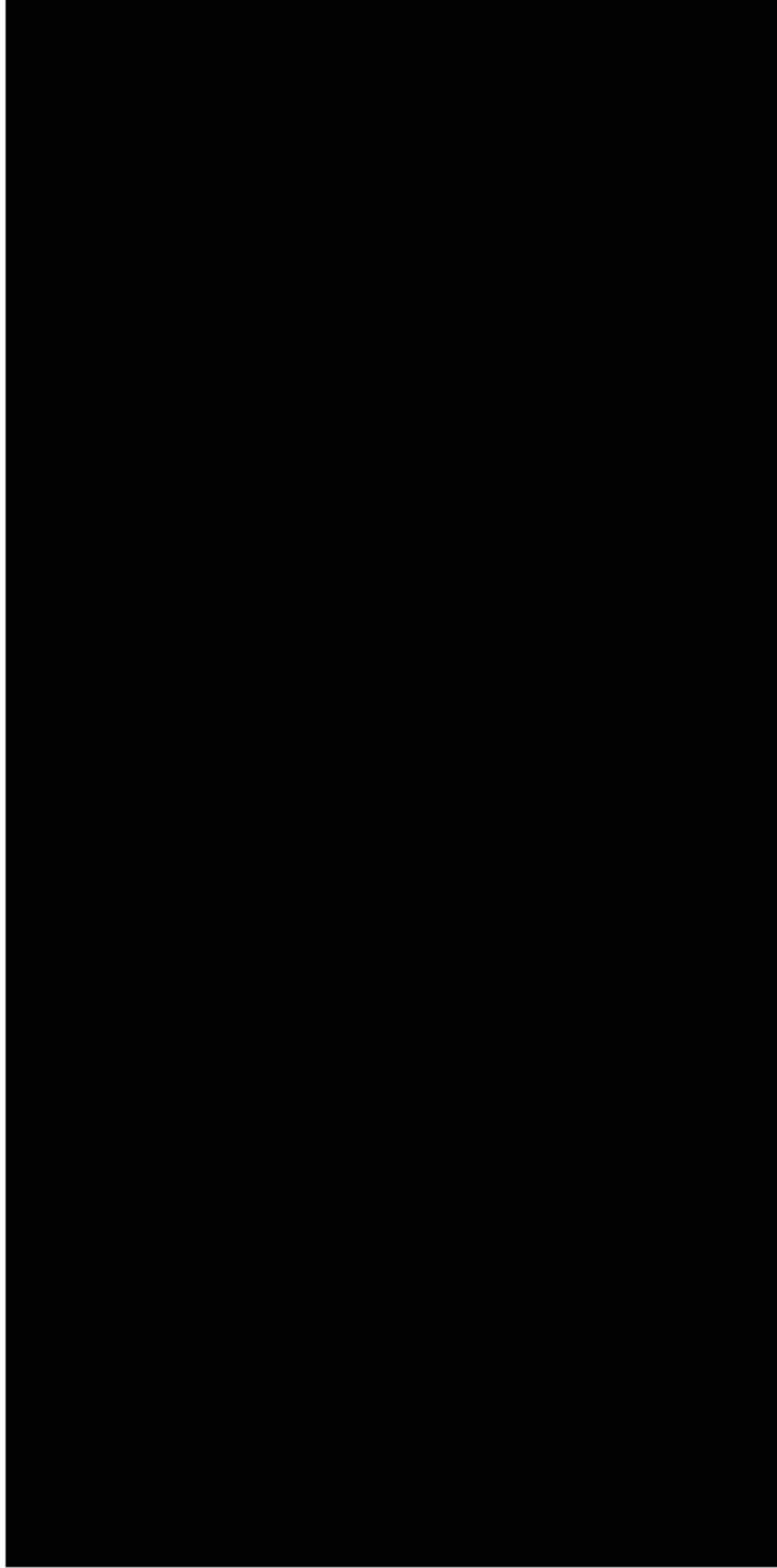
Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

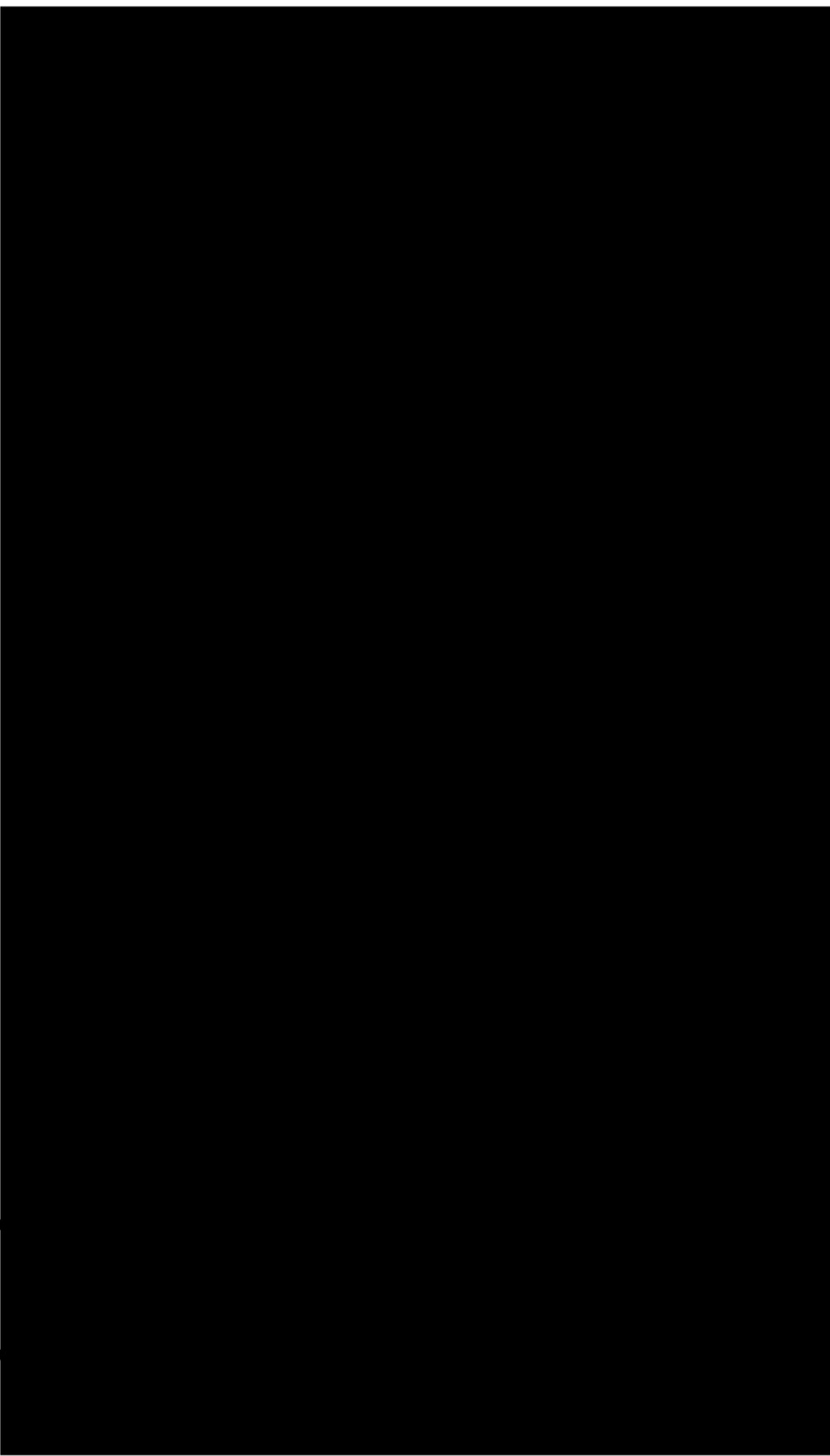


Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

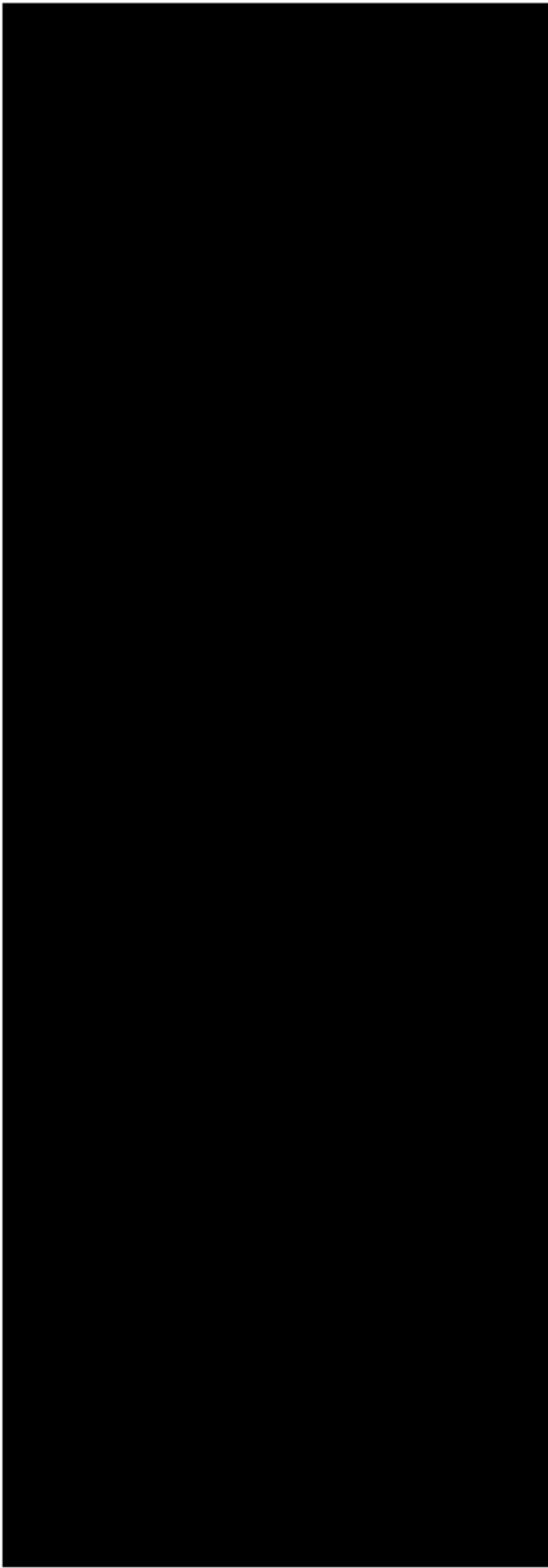


Abwägung der eingegangenen externe Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

Sonstige Stellungnahmen

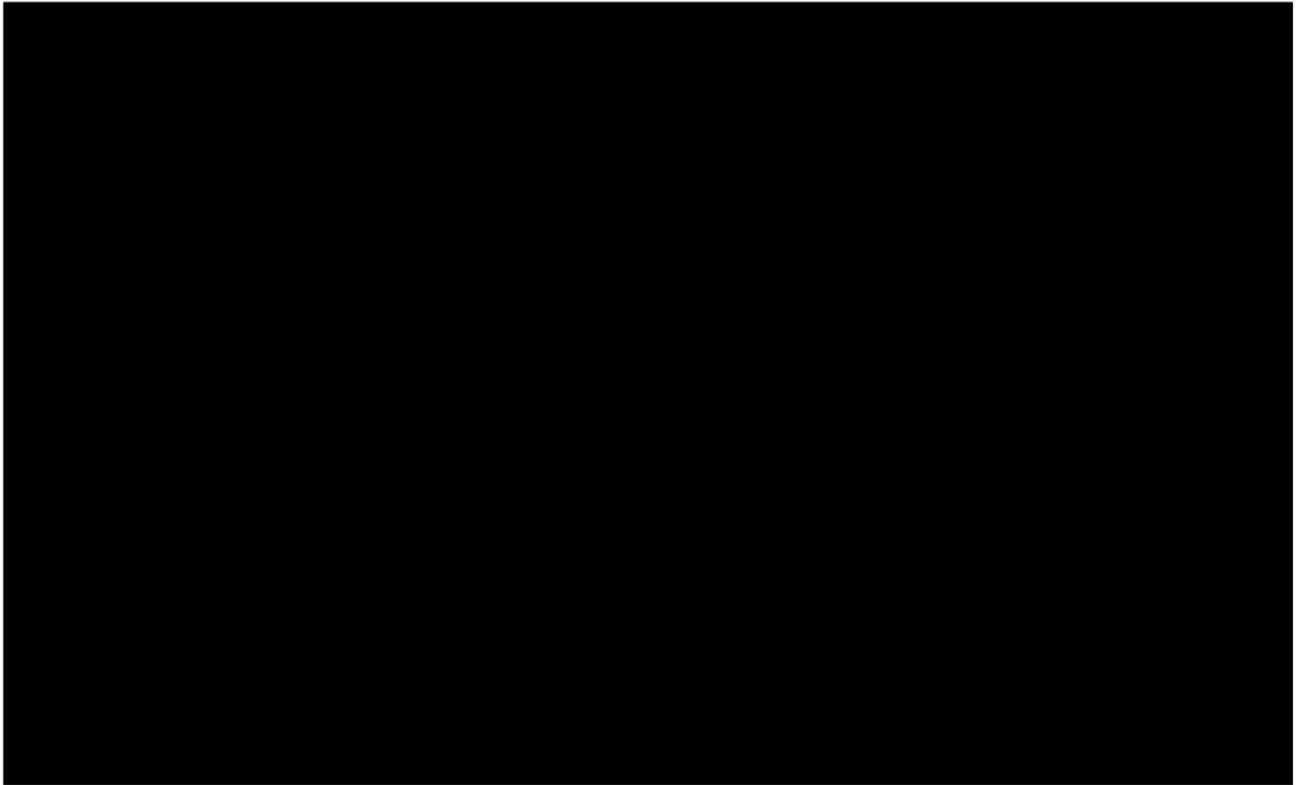


Abwägung der eingegangenen externen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

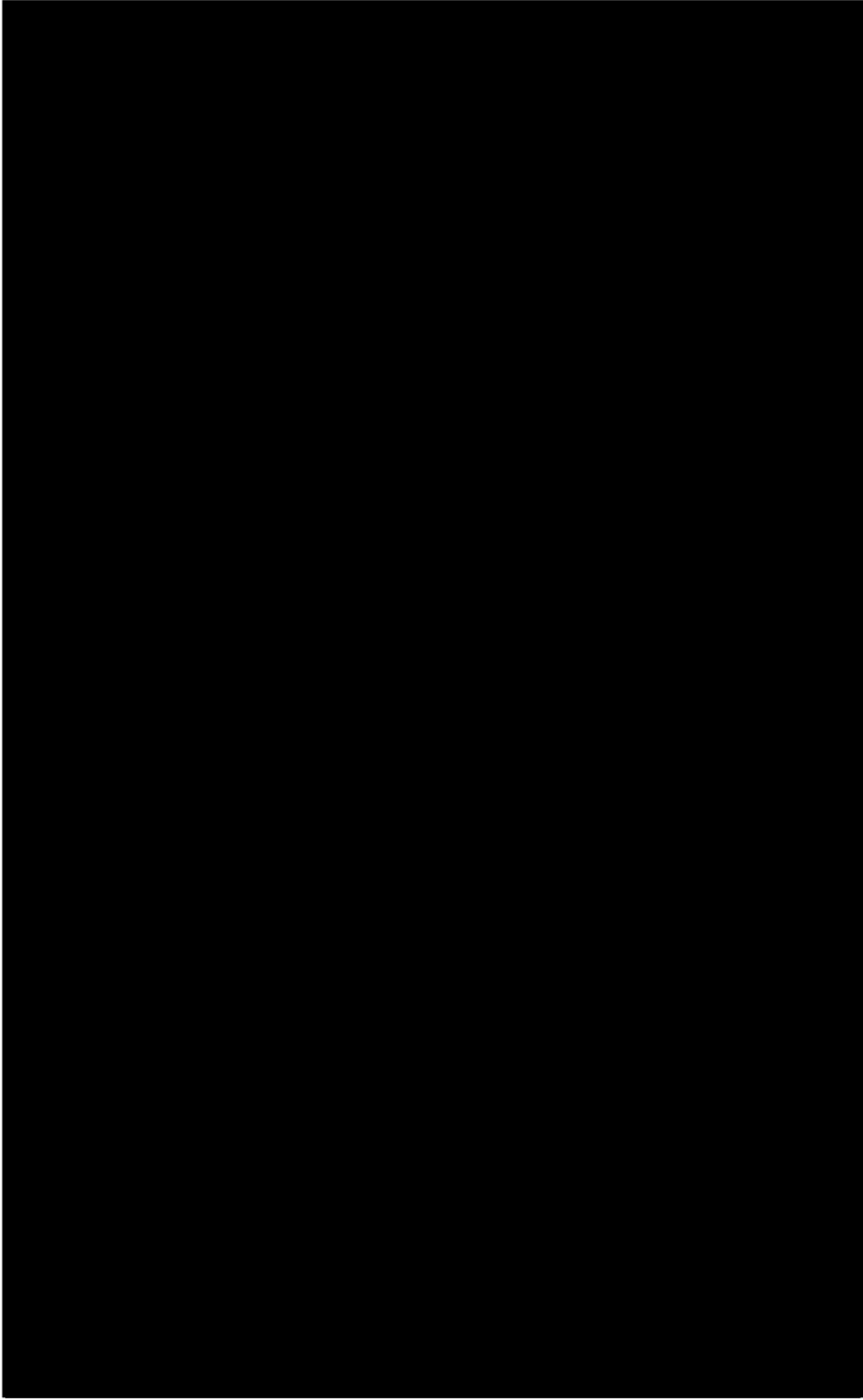


Projekt: Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25
Haltestelle U-Burgstraße

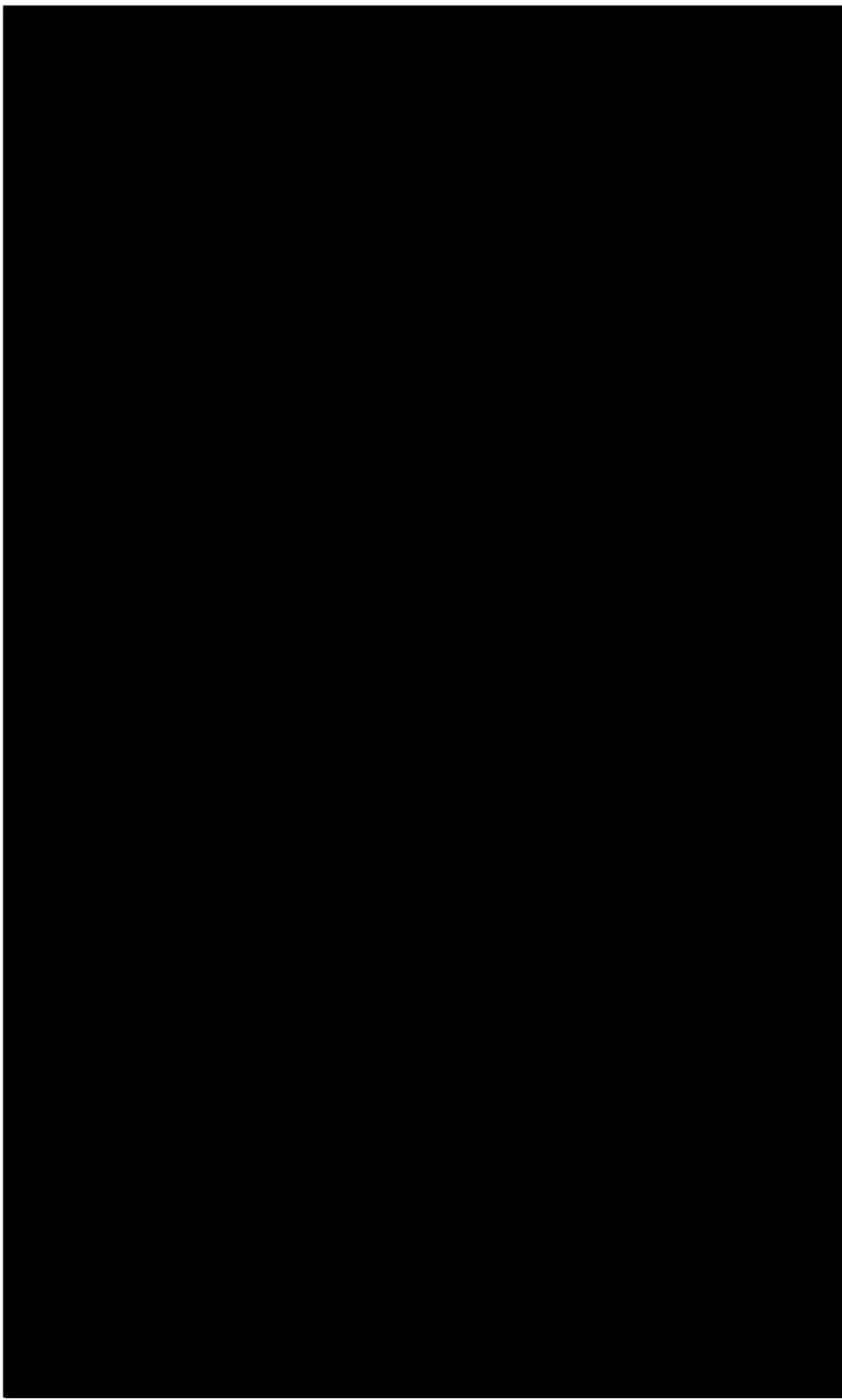
Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



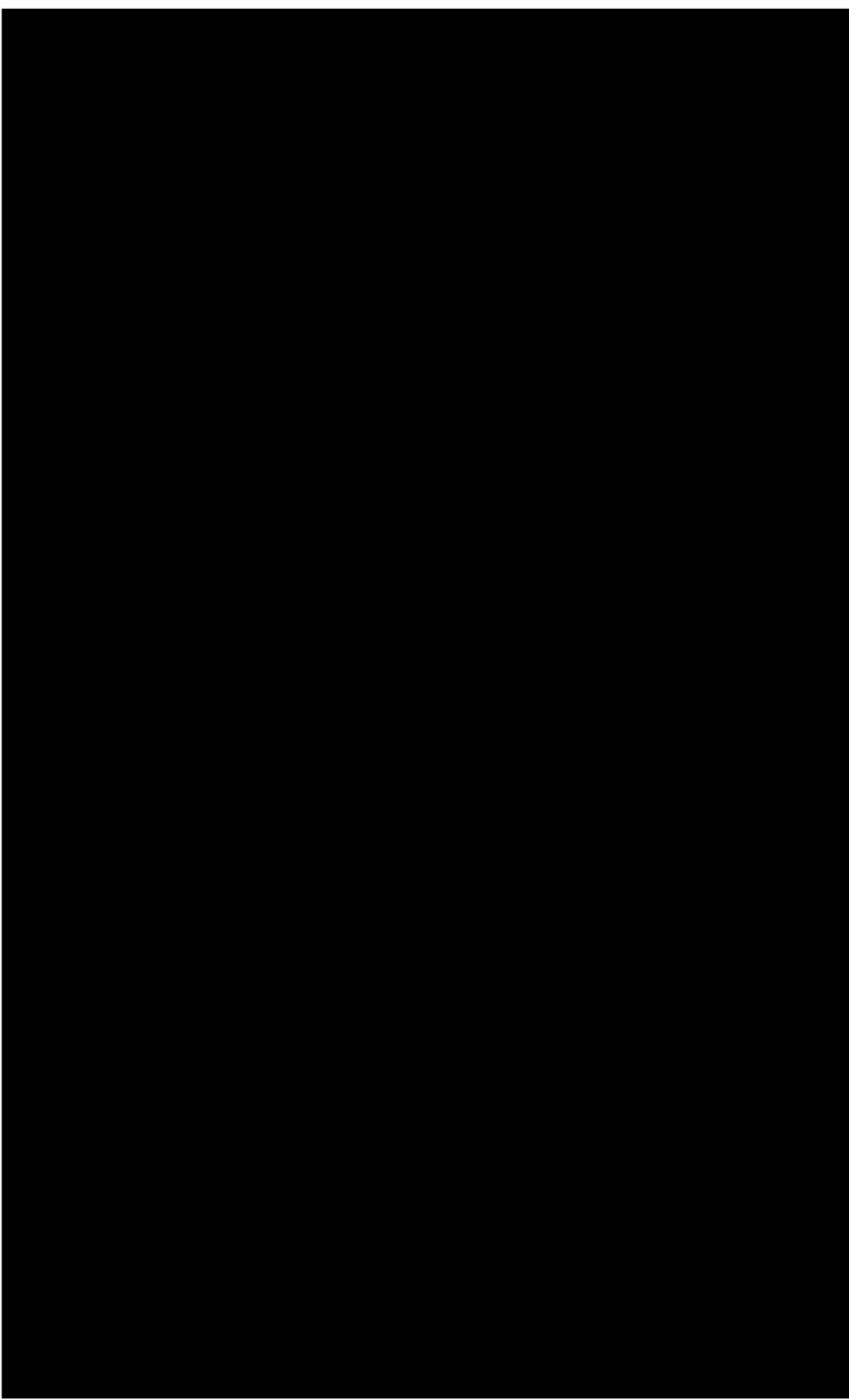
Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



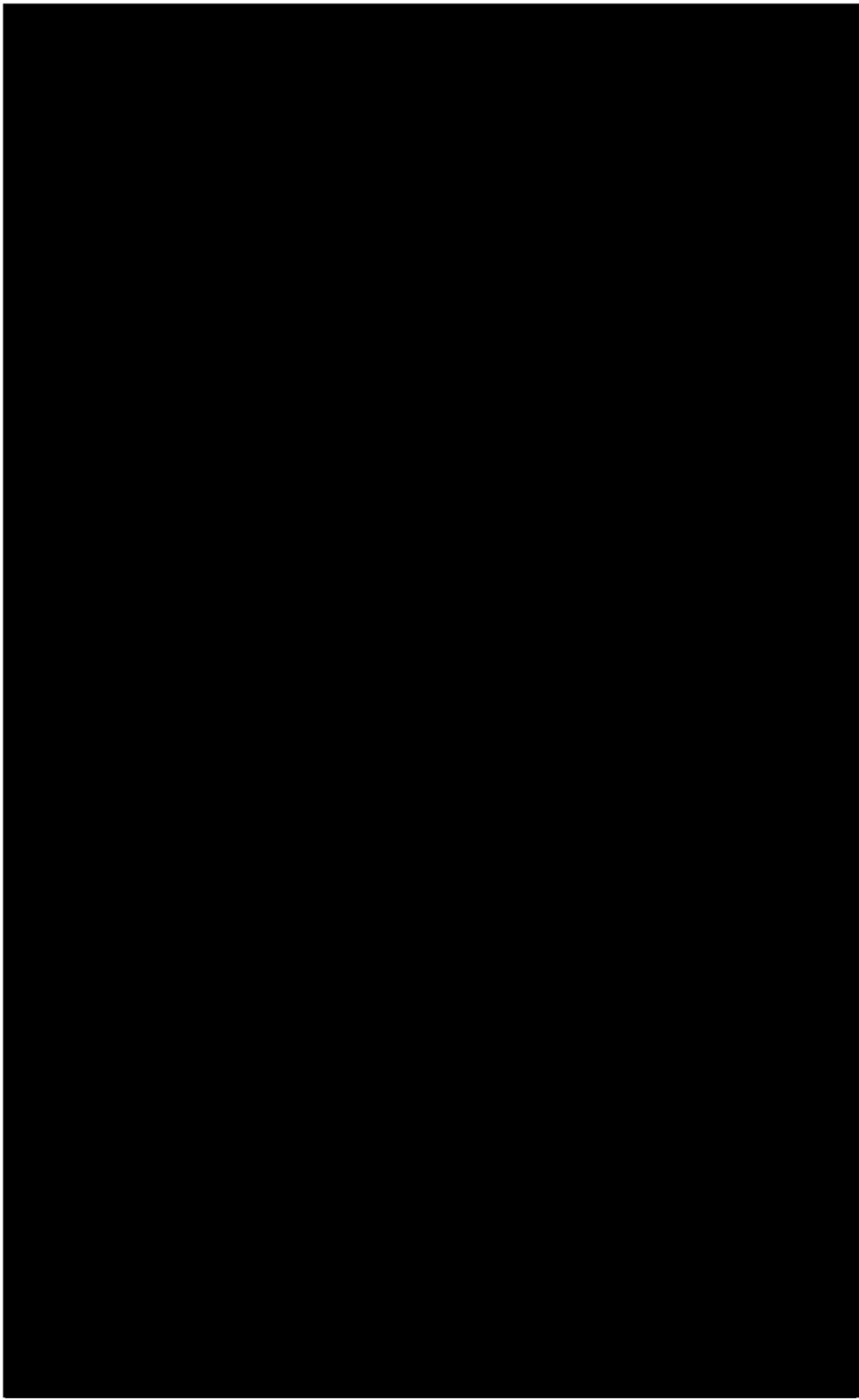
Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



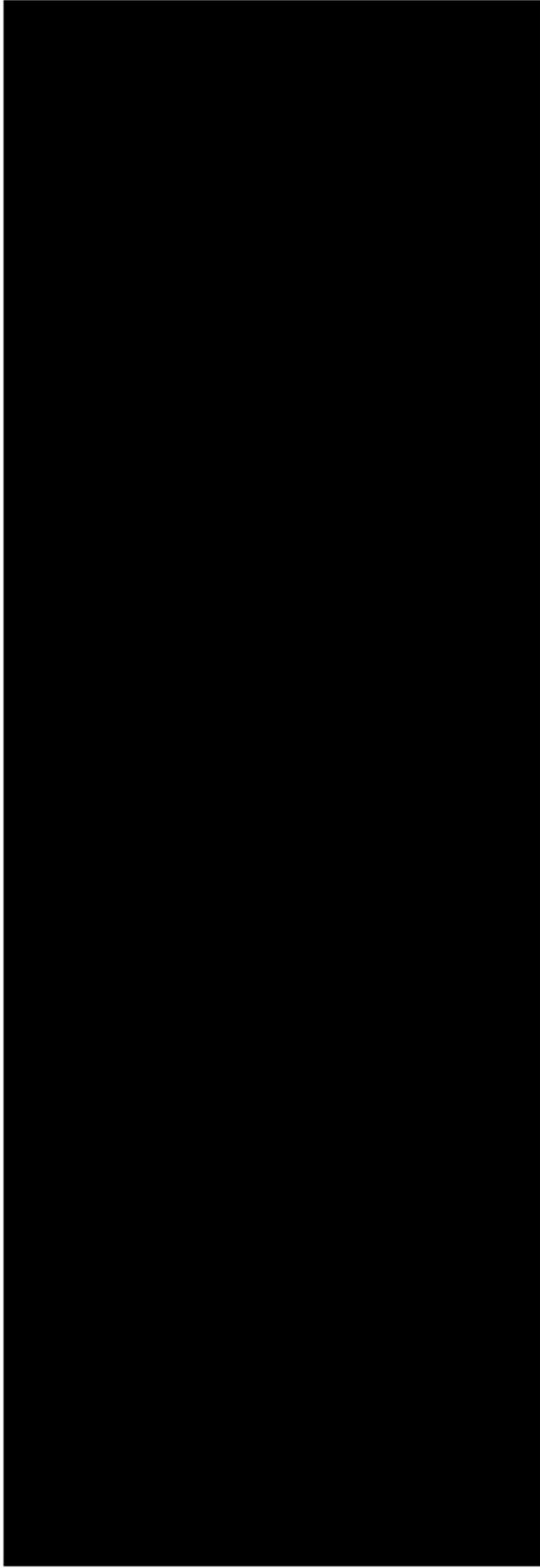
Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014

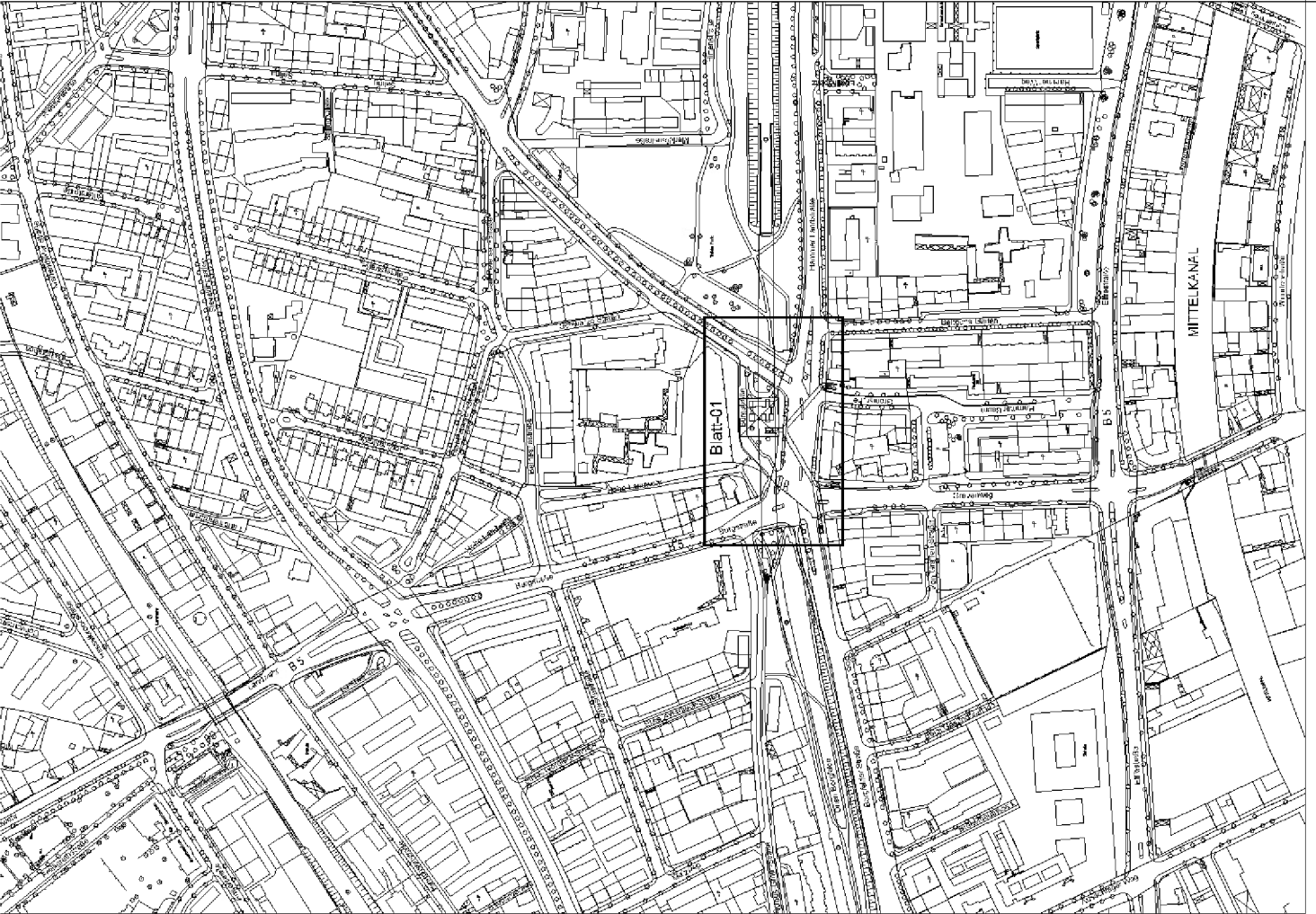


Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014



Abwägung der eingegangenen interne Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 27.03.2014





Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Facht, gepfl.	Datum



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt: Busbeschleunigung
- GF/PB -

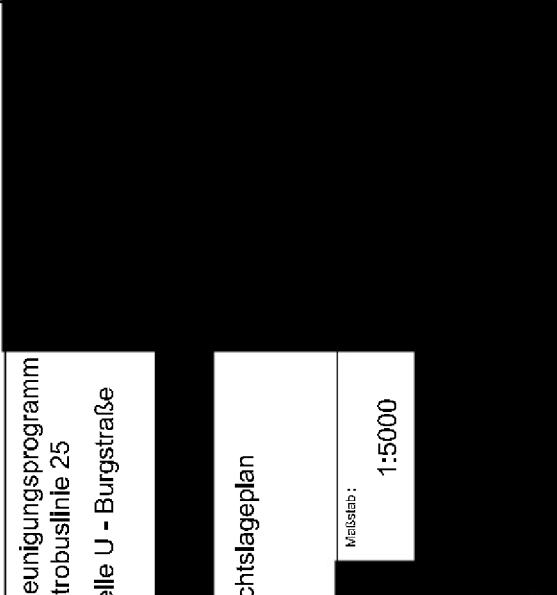


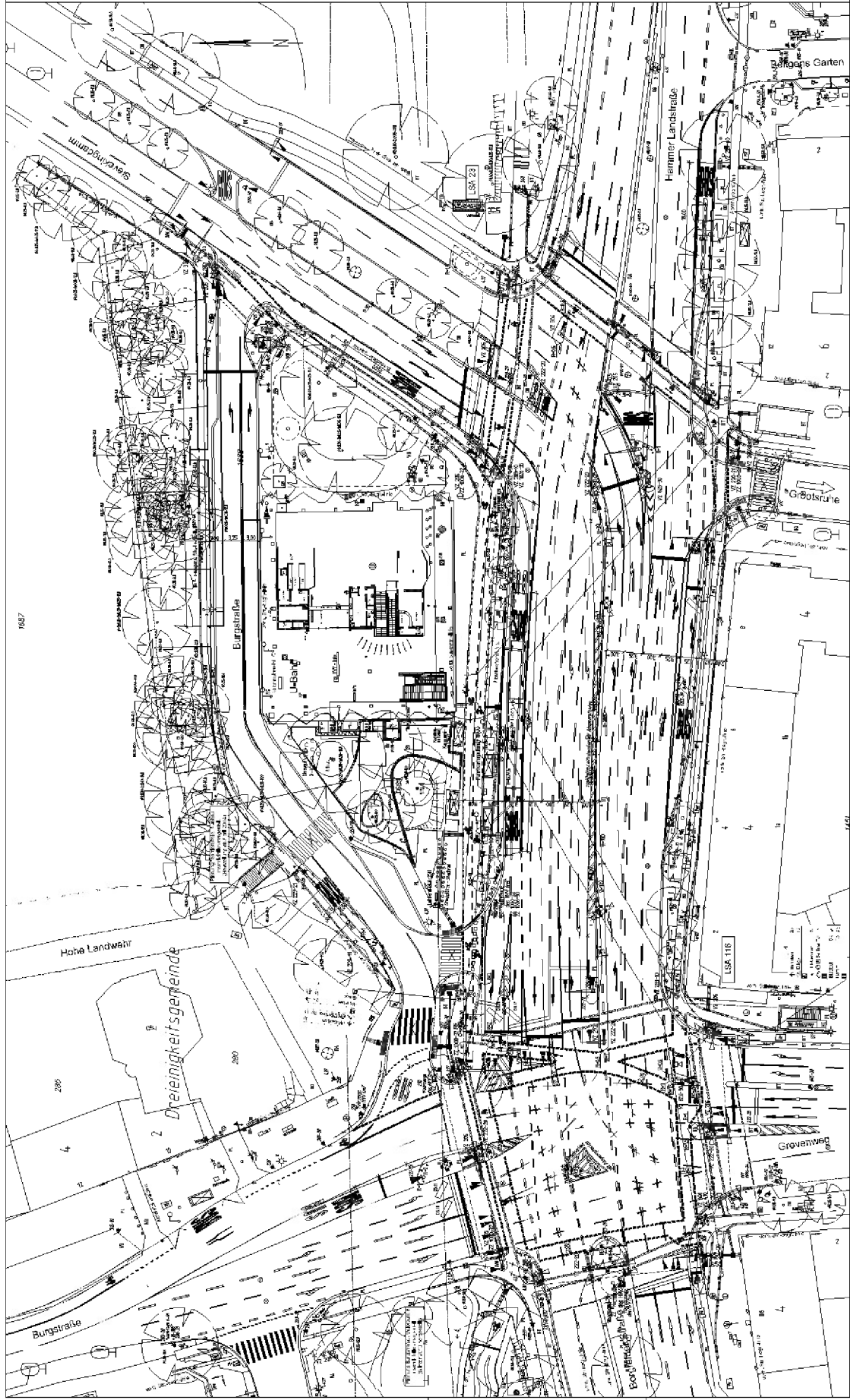
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Baumaßnahme : **Busbeschleunigungsprogramm
Metrobuslinie 25**
Teilbaumaßnahme: **Haltestelle U - Burgstraße**

Planinhalt : **Übersichtslageplan**

Maßstab : **1:5000**





1:1000

Legende:

- LSA 22
- LSA 118
- LSA 119
- LSA 120
- LSA 121
- LSA 122
- LSA 123
- LSA 124
- LSA 125
- LSA 126
- LSA 127
- LSA 128
- LSA 129
- LSA 130
- LSA 131
- LSA 132
- LSA 133
- LSA 134
- LSA 135
- LSA 136
- LSA 137
- LSA 138
- LSA 139
- LSA 140
- LSA 141
- LSA 142
- LSA 143
- LSA 144
- LSA 145
- LSA 146
- LSA 147
- LSA 148
- LSA 149
- LSA 150
- LSA 151
- LSA 152
- LSA 153
- LSA 154
- LSA 155
- LSA 156
- LSA 157
- LSA 158
- LSA 159
- LSA 160
- LSA 161
- LSA 162
- LSA 163
- LSA 164
- LSA 165
- LSA 166
- LSA 167
- LSA 168
- LSA 169
- LSA 170
- LSA 171
- LSA 172
- LSA 173
- LSA 174
- LSA 175
- LSA 176
- LSA 177
- LSA 178
- LSA 179
- LSA 180
- LSA 181
- LSA 182
- LSA 183
- LSA 184
- LSA 185
- LSA 186
- LSA 187
- LSA 188
- LSA 189
- LSA 190
- LSA 191
- LSA 192
- LSA 193
- LSA 194
- LSA 195
- LSA 196
- LSA 197
- LSA 198
- LSA 199
- LSA 200

Freie und Hansestadt Hamburg
 Amt für Grünflächenmanagement
 Projekt: Hanseatische Landes-Landschaft
 Standort: Hammer Landstraße
 1:1000
 12.05.2023

Verkehrsplanung: **Busbeschleunigungsprogramm Metrobuslinie 25**

Haltestelle U-Burgstraße

S c h l u s s v e r s c h i c k u n g

Beitragsanforderung für die Ausführungsunterlage-Bau gem. § 57 LHO

Für die Aufstellung der Ausführungsunterlage – Bau nach § 57 LHO der o.g. Baumaßnahme sind Beiträge von den im Verteiler mit # markierten Dienststellen erforderlich.

Es wird gebeten, die Beiträge auf der Basis der Verkehrsplanung dieser Schlussverschickung entsprechend der folgenden Hinweise dieser Anlage zu erstellen. Detaillierte Informationen zur Baumaßnahme sind dem Erläuterungsbericht der Schlussverschickung zu entnehmen.

- o Soweit Kosten für Unterhaltung und Betrieb anfallen, sind die durch die Baumaßnahme ausgelösten Folgekosten (Mehr- und Minderkosten) zu nennen.

Die Frist zur Beitragsabgabe besteht bis spätestens zum 12.09.2014

Hinweise zum Inhalt der Stellungnahmen bzw. Teilunterlagen:

Die nachstehend aufgeführten Angaben u. Aussagen erfassen den Regelfall. Sofern über diese Angaben hinaus noch weitere Belange berührt werden, wird um Berücksichtigung im Beitrag gebeten.

Die Beiträge sind auf der Basis der hiermit verschickten Verkehrsplanung zu erstellen!

Finanzbehörde – Immobilienmanagement – Vertrieb / Ankauf

- Angaben sämtlicher Kosten, die beim Grunderwerbstitel zu veranschlagen sind, wie : Flächenankauf, Werterstattung, Gebäudeabbruch, private Entwässerung ausbauen (Revisionschächte, Klärgruben, Straßenabläufe), Einfriedigungen zurückbauen, Verlagerung, Entschädigung etc.
- Katasterplan farbig anlegen entsprechend den derzeitigen Eigentumsverhältnissen.
- Angaben zum Stand des Grunderwerbs. **Hinweise auf besondere Schwierigkeiten.**

Bezirksamt **Hamburg-Mitte** - Management des öffentlichen Raums - M/MR

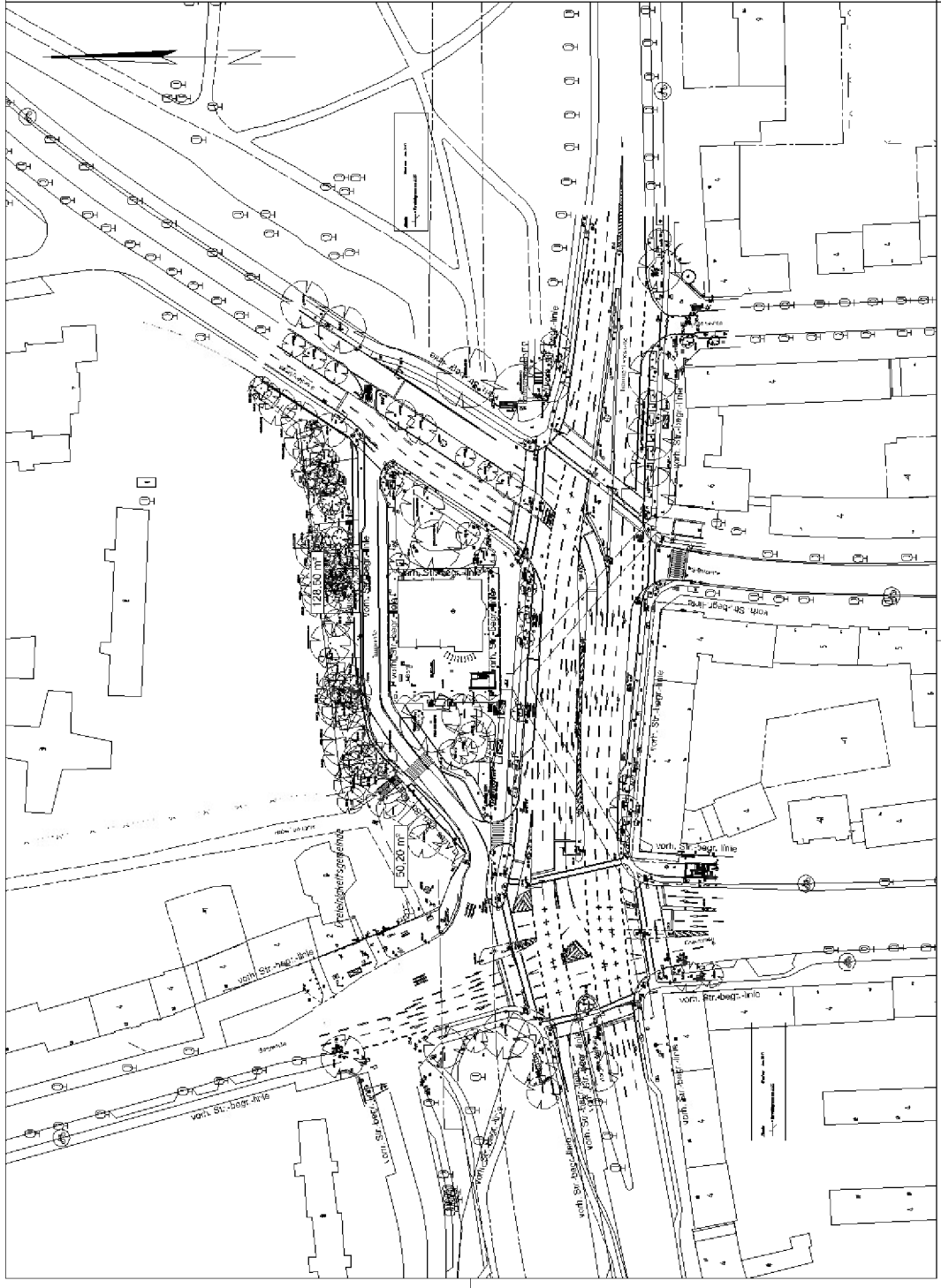
- Hinweis auf bestehende **Sondernutzungen**
- Teilunterlage über die Kosten für Straßenbegleitgrün

Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer S 4 LSA

- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für
 - Neubau von Lichtsignalanlagen
 - Umbau von Lichtsignalanlagen
 - Zwischenzustände während der Bauzeit

Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer S 4 ÖB

- Teilunterlage mit Erläuterungen und Kostenberechnung für Neubau, Umbau und Provisorien von
 - Beleuchtung
 - Leuchtverkehrszeichen
 - Beleuchtete Vorwegweisung



Verfasst:

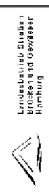


Legende:

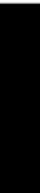
Verwaltungsvermögen BSU, Amt für Landschafts- und Grünplanung in Verwaltungsvermögen Straße



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busbeschleunigung
- GFFPB -



Baumartikeln : Busbeschleunigungsprogramm
Metrobuslinie 25
Haltestelle U - Burgstraße



Thema: Grunderwerbsplan

Maßstab: 1:1000

