

ÖPNV Straße

# Straßenverkehrstechnische Planung

Maßnahme: Ersatzhaltestellen U5 - Teil 1  
– KENNTNISNAHMESCHLUSSVERSCHICKUNG –



**LSBG**

Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

Trinidad, Enrico  
9.7.2021



# Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung .....	3
1.1	Beauftragung .....	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag .....	3
1.3	Verkehrliche Gründe.....	4
2	Vorhandener Zustand.....	4
2.1	HALTESTELLE 1: Jahnring (Mitte).....	4
2.1.1	Allgemeines .....	4
2.1.2	Verkehrssituation .....	4
2.1.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	5
2.2	HALTESTELLE 2: Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz.....	5
2.2.1	Allgemeines .....	5
2.2.2	Verkehrssituation .....	6
2.2.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	6
2.3	HALTESTELLE 3: Sydneystraße .....	7
2.3.1	Allgemeines .....	7
2.3.2	Verkehrssituation .....	7
2.3.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	8
2.4	HALTESTELLE 4: Sydneystraße (Überseering) .....	8
2.4.1	Allgemeines .....	8
2.4.2	Verkehrssituation .....	9
2.4.3	Weitere Rahmenbedingungen.....	10
3	Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung.....	10
3.1	Planungsansatz und Darstellung.....	10
3.1.1	Verkehrskonzeption .....	10
3.1.2	Alternative Lösungsansätze .....	11
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten.....	11
3.2.1	Haltestelle 1: Jahnring (Mitte).....	11
3.2.2	Haltestelle 2: Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz.....	12
3.2.3	Haltestelle 3: Sydneystraße.....	14
3.2.4	Haltestelle 4: Sydneystraße (Überseering) .....	15
4	Planungsrechtliche Grundlagen .....	16
4.1	Bebauungsplan.....	16
4.2	Planfeststellung .....	16
5	Umsetzung der Planung .....	17
5.1	Grunderwerb.....	17
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel.....	17
5.3	Wirtschaftlichkeit.....	17



5.4	Entwurfs- und Baudienststelle .....	17
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	17
5.6	Auswirkungen durch die Baumaßnahme .....	17

## 1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg, die Herstellung von 12 provisorischen Haltestellen. Die Haltestellen sind im Rahmen der bauzeitlichen Verkehrsführung während des Baus der U5 Ost als Ersatzhaltestellen erforderlich. Die vorgelegte Kenntnisnahmeschlussverschickung umfasst im 1. Teil vier provisorische Haltestellen, die bis Ende 2021 eingerichtet werden sollen.

Die im Teil einzurichtenden Haltestellen befinden sich im Stadtteil Alsterdorf des Bezirksamtes Hamburg-Nord. In der Hindenburgstraße sollen in Richtung Norden je eine Fahrbahnrandhaltestelle zwischen Jahning und Wesselyring, sowie vor dem Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Sydneystraße eingerichtet werden. In der Sydneystraße soll die bestehende Haltestelle „Sydneystraße“ nach Westen in Richtung Hindenburgstraße verschoben werden. Die bestehende Haltestelle „Sydneystraße“ im Überseering in Fahrtrichtung Hebebrandstraße soll für die erforderliche Nutzlänge verlängert werden.

### 1.1 Beauftragung

Die Herstellung der provisorischen Haltestellen wird der LSBG im Auftrag der Hamburger Hochbahn AG planen und umsetzen.

### 1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

Die Hamburger Hochbahn AG hat zum Bau der U5 Ost ein Verkehrsführungskonzept erstellt und mit den Beteiligten Dienststellen abgestimmt. Von der bauzeitlichen Verkehrsführung sind auch die Linienführungen zahlreicher Buslinien betroffen, die während der Bauzeit über die Umleitungsstrecken fahren (siehe Abbildung 1). Für die entfallenden bzw. nicht mehr anfahrbaren Haltestellen werden insgesamt 12 provisorischen Ersatzhaltestellen auf den Umleitungsstrecken benötigt (siehe Übersichtsplan 1). Im Zuge der U5-Baumaßnahme im Überseering werden vier provisorische Haltestellen eingerichtet (siehe Übersichtsplan 2) und sind Bestandteil dieser Kenntnisnahmeschlussverschickung. Für die Einrichtung der provisorischen Haltestellen sollen zum Teil die derzeit vorhandenen Parkbuchten und Längsparkstreifen genutzt werden. Die Lage und Ausführung der Haltestellen wurden vorab in einer gemeinsamen Streckenbereisung mit Vertretern der Behörde für Mobilität und Verkehrswende, dem LSBG, dem Bezirk Nord, der Polizei und der Verkehrsbetrieben abgestimmt und festgelegt.

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahning bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird der Verkehr der MetroBuslinie 20 über die Hindenburgstraße und die Sydneystraße umgeleitet.

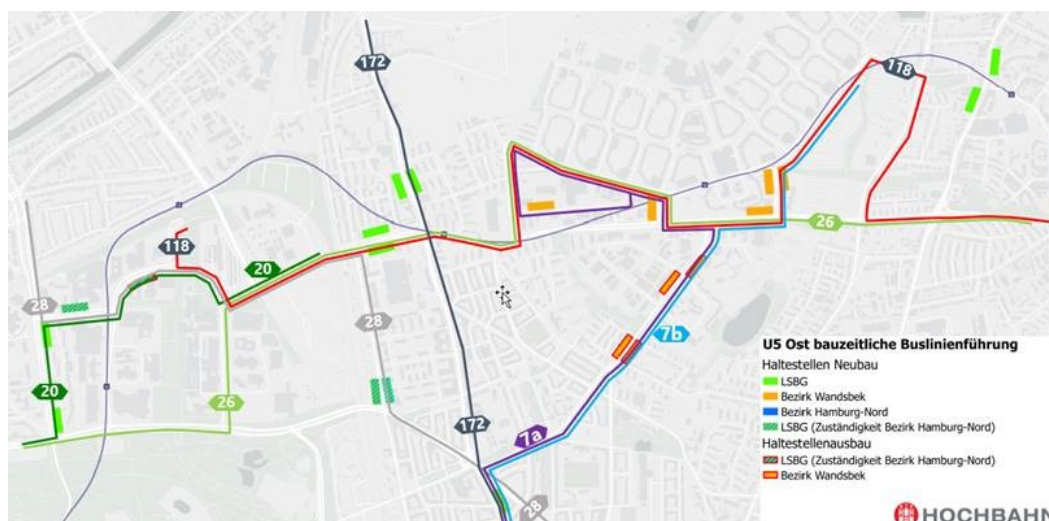


Abbildung 1 bauzeitliche Buslinienführung



## 1.3 Verkehrliche Gründe

-Siehe Punkt 1.2-

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 HALTESTELLE 1: Jahnring (Mitte)

#### 2.1.1 Allgemeines

##### 2.1.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Hindenburgstraße ist eine Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Alsterdorf. Sie beginnt am Jahnring, endet am Knotenpunkt mit der Oberhauptstraße und verbindet die Stadtteile Alsterdorf und Groß-Borstel. Im Planungsbereich ist die Hindenburgstraße 4-streifig mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

##### 2.1.1.2 Verkehrsbelastung

-entfällt-

##### 2.1.1.3 Schadensbild

-entfällt-

#### 2.1.2 Verkehrssituation

##### 2.1.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 1: Straßenquerschnitt Hindenburgstraße Ostseite hinter Einmündung Jahnring

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	2,70
RADWEG	1,15
SICHERHEITSSTREIFEN	0,75
PARKBUCHT	2,40
FAHRBAHN (RICHTUNG NORDEN)	7,00 3,50m pro Fahrstreifen

##### 2.1.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die provisorische Haltestelle Jahnring (Mitte) liegt hinter dem signalisierten Knotenpunkt Hindenburgstraße/Jahnring.

##### 2.1.2.3 MIV

-entfällt-

##### 2.1.2.4 ÖPNV

Derzeit verkehren keine Buslinien in der Hindenburgstraße zwischen der Sydneystraße und dem Jahnring.

##### 2.1.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Der vorhandene Gehweg in der Hindenburgstraße zwischen der Sydneystraße und dem Jahnring ist in Betonsteinpflaster befestigt. In Bereichen von anstehenden Bäumen ist der Gehweg in Grand hergestellt.



Der Radweg ist in Abschnitten mit Betonsteinplatten als auch bituminös befestigt. Der betrachtete Straßenzug ist nicht Teil einer Veloroute.

#### **2.1.2.6 Ruhender Verkehr**

Die Parkstände im Planungsbereich sind baulich als Parkbuchten hergestellt und mit Hochbordsteinen eingefasst. Sie sind in einer Länge von ca. 40m ab Einmündung Jahnring mit Großpflastersteinen und im weiteren Verlauf in Richtung Norden mit Wabensteinpflaster befestigt.

#### **2.1.2.7 Unfallgeschehen**

-entfällt-

### **2.1.3 Weitere Rahmenbedingungen**

#### **2.1.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung**

Im betrachteten Bereich befindet sich jeweils ein Versorgungsschacht von Fernwärme Hamburg und von WTG, Diese bleiben von der Planung unberührt. Ein Auslegermast der öffentlichen Beleuchtung befindet sich im Schutzstreifen innerhalb des Planungsbereiches.

#### **2.1.3.2 Grün- und Baumpflanzungen**

Im Bereich des herzustellenden Provisoriums befinden sich auf der Mittelinsel 3 Bäume.

#### **2.1.3.3 Entwässerung**

Die Entwässerung der Nebenflächen und der Fahrbahn erfolgt über den Wasserlauf und den Trummen zwischen der Fahrbahn und den Parkständen. Die Neigung der Gehwege, Parkstände und Fahrbahn ist dementsprechend ausgerichtet.

#### **2.1.3.4 Versorgungsleitungen**

-entfällt-

#### **2.1.3.5 Brückenbauwerke**

-entfällt-

## **2.2 HALTESTELLE 2: Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz**

### **2.2.1 Allgemeines**

#### **2.2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Die Hindenburgstraße ist eine Hauptverkehrsstraße im Stadtteil Alsterdorf. Sie beginnt am Jahnring, endet am Knotenpunkt mit der Oberhauptstraße und verbindet die Stadtteile Alsterdorf und Groß-Borstel. Im Planungsbereich ist die Hindenburgstraße 4-streifig mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung.

#### **2.2.1.2 Verkehrsbelastung**

-entfällt-

#### **2.2.1.3 Schadensbild**

-entfällt-



## 2.2.2 Verkehrssituation

### 2.2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 2: Straßenquerschnitt Hindenburgstraße Ostseite vor Einmündung Sydneystraße

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	2,50
RADWEG	1,20
SICHERHEITSSTREIFEN	0,60
PARKBUCHT	2,50
FAHRBAHN	6,80 (3,40 je Fahrstreifen)

### 2.2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die provisorische Haltestelle Hindenburgstraße /Bruno-Georges-Platz liegt unmittelbar vor dem signalisierten Knotenpunkt Hindenburgstraße/Sydneystraße.

### 2.2.2.3 MIV

-entfällt-

### 2.2.2.4 ÖPNV

Derzeit verkehren keine Buslinien in der Hindenburgstraße zwischen der Sydneystraße und dem Jahnring.

### 2.2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Der vorhandene Gehweg in der Hindenburgstraße zwischen der Sydneystraße und dem Jahnring ist in Betonsteinpflaster befestigt. In Bereichen von anstehenden Bäumen ist der Gehweg in Grand hergestellt.

Der Radweg ist mit Betonsteinplatten befestigt und im betrachteten Straßenzug nicht Teil einer Veloroute.

### 2.2.2.6 Ruhender Verkehr

Die Parkstände im Planungsbereich sind baulich als Parkbuchten hergestellt, mit Hochbordsteinen eingefasst und mit Wabensteinpflaster befestigt. Zwischen den Parkbuchten befindet sich eine begrünte Trenninsel.

### 2.2.2.7 Unfallgeschehen

-entfällt-

## 2.2.3 Weitere Rahmenbedingungen

### 2.2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Ein Auslegermast der öffentlichen Beleuchtung befindet sich in der Grünfläche zwischen den Parkständen innerhalb des Planungsbereiches.

### 2.2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Die Parkbuchten auf der Ostseite der Hindenburgstraße werden durch eine begrünte Insel, auf der sich ein Baum befindet, abgetrennt. Ebenso befinden sich im Planungsbereich 3 Bäume auf der Mittelinsel.



### 2.2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Nebenflächen und der Fahrbahn erfolgt über den Wasserlauf und den Trummen zwischen der Fahrbahn und den Parkständen. Die Neigung der Gehwege, Parkstände und Fahrbahn ist dementsprechend ausgerichtet.

### 2.2.3.4 Versorgungsleitungen

-entfällt-

### 2.2.3.5 Brückenbauwerke

-entfällt-

## 2.3 HALTESTELLE 3: Sydneystraße

### 2.3.1 Allgemeines

#### 2.3.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Sydneystraße ist eine ist eine Bezirksstraße im Stadtteil Alsterdorf und verbindet die Hindenburgstraße mit dem Überseering. Die Sydneystraße ist im Planungsbereich 4-streifig mit 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung, wobei der jeweils rechte Fahrstreifen zum Parken genutzt wird.

#### 2.3.1.2 Verkehrsbelastung

-entfällt-

#### 2.3.1.3 Schadensbild

-entfällt-

### 2.3.2 Verkehrssituation

#### 2.3.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 3: Straßenquerschnitt Sydneystraße Nordseite

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	3,00
GRÜNFLÄCHE	5,10
RADWEG	1,00
SICHERHEITSSTREIFEN	1,15
FAHRBAHN	7,00 (3,50 je Fahrstreifen)

#### 2.3.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

-entfällt-

#### 2.3.2.3 MIV

-entfällt-

#### 2.3.2.4 ÖPNV

Derzeit verkehren die MetroBuslinien 23 und 28, sowie die Buslinien 118 und 179 in der Sydneystraße und fahren die Haltestelle an der Einmündung der Sydneystraße am Überseering an.





### **2.3.2.5 Fußgänger- und Radverkehr**

Der vorhandene Gehweg in der Sydneystraße zwischen der Hindenburgstraße und dem Überseering ist in Betonsteinpflaster und in kleinen Teilflächen in Kleinpflaster befestigt.

Der Radweg ist im Planungsbereich durch einen Grünstreifen vom Gehwegweg getrennt und in Grand befestigt. Lediglich im Bereich des Radwegverschwenks hinter der Zufahrt zum ehemaligen Postbankgebäude ist der Radweg bituminös befestigt. Der Radweg ist im betrachteten Straßenzug nicht benutzungspflichtig und nicht Teil einer Veloroute.

### **2.3.2.6 Ruhender Verkehr**

In der Sydneystraße wird beidseitig der jeweils rechte Fahrstreifen zum Parken genutzt. Auf der Nordseite mit Beginn des Linksabbiegestreifens in die Hindenburgstraße ist ein Längsparkstreifen bis zum Knotenpunkt Hindenburgstraße/Sydneystraße vorhanden.

### **2.3.2.7 Unfallgeschehen**

-entfällt-

## **2.3.3 Weitere Rahmenbedingungen**

### **2.3.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung**

Die Maste der öffentlichen Beleuchtung befinden sich auf der Mittelinsel zwischen den Richtungsfahrbahnen außerhalb des Planungsbereiches.

### **2.3.3.2 Grün- und Baumpflanzungen**

Der Geh- und Radweg ist im betrachteten Bereich durch einen etwa 5 m breiten Grünstreifen getrennt, auf dem sich eine Baumreihe mit 4 großen Bäumen befindet. Die Baumreihe wird vor und hinter der geplanten provisorischen Haltestelle fortgeführt.

### **2.3.3.3 Entwässerung**

Die Entwässerung des Gehwegs erfolgt in die anliegende Grünfläche in Richtung Fahrbahn. Die Neigung des Gehwegs ist dementsprechend ausgerichtet.

Die restliche befestigte Nebenfläche und die Fahrbahn entwässern über den Wasserlauf und den Trummen am äußeren rechten Fahrbahnrand. Die Neigung des Radwegs und der Fahrbahn ist dementsprechend ausgerichtet.

### **2.3.3.4 Versorgungsleitungen**

-entfällt-

### **2.3.3.5 Brückenbauwerke**

-entfällt-

## **2.4 HALTESTELLE 4: Sydneystraße (Überseering)**

### **2.4.1 Allgemeines**

#### **2.4.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Der Überseering ist eine Bezirksstraße im Stadtteil Alsterdorf mit der wesentlichen Erschließungsfunktion im Bereich der City- Nord. Sie führt in Bogenform durch das Gebiet der Geschäftsstadt und schließt an zwei Stellen an den Jahnring an. Es handelt sich bei dem Überseering



um eine ursprünglich beidseitig 3-streifige Fahrbahn mit einem mittig trennenden Grünstreifen. Der jeweils rechte Fahrstreifen wird überwiegend zum Parken genutzt

#### 2.4.1.2 Verkehrsbelastung

-entfällt-

#### 2.4.1.3 Schadensbild

-entfällt-

### 2.4.2 Verkehrssituation

#### 2.4.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 4: Straßenquerschnitt Überseering Haltestelle Sydneystraße

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GRÜNFLÄCHE	2,00
GEHWEG	2,50
RADWEG	1,50
FAHRGASTWARTEFLÄCHE	5,00
BUSHALTESTELLE	3,00
FAHRBAHN	6,70 (3,25 je Fahrstreifen)

#### 2.4.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Einmündung Überseering/Sydneystraße verfügt über eine Lichtsignalanlage, diese steuert sämtliche Verkehre. Für Fußgänger und Radfahrer stehen Querungen in Form von Furten über die Sydneystraße und über den nördl. Teil des Überseerings zur Verfügung. Die Anlage besteht aus acht Masten und einem zusätzlichen Signalgeber an einem Beleuchtungsmast auf der südl. Mittelinsel.

#### 2.4.2.3 MIV

-entfällt-

#### 2.4.2.4 ÖPNV

Die Haltestelle Sydneystraße befindet sich nahe der Einmündung Sydneystraße an der östlichen Straßenseite vom Überseering. Die vorhandene Haltestelle liegt in einer Kurvenlage und ist auf dem rechten asphaltierten Fahrstreifen als gerade Linie eingerichtet. Die Haltestelle befindet sich im Verpflechtungsbereich des rechten und mittleren Fahrstreifens. Die nutzbare Busaufstelllänge beträgt ca. 36 m und ist mit Asphalt befestigt. Am Kopfende der Haltestelle führt die Bordanlage zum mittleren Fahrstreifen und schützt den ehemals rechten Fahrstreifen in seiner Funktion als Parkstand in Längsaufstellung. Es befindet sich ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand mit seiner Rückseite in etwa einem Meter Abstand zum Radweg. Die Haltestelle wird von den MetroBuslinien 20, 23 und 28, sowie der Buslinie 179 angefahren.

#### 2.4.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße bestehen beidseitig Gehwege in einer Regelbreite von 2,50 m, die mit Betonsteinpflaster befestigt sind.

Für Radfahrer stehen im Planungsbereich bauliche Radwege mit einer Befestigung aus Betonsteinpflaster und einer Breite von 1,5m zur Verfügung. Der Radweg ist im betrachteten Straßenzug nicht Teil einer Veloroute.



#### **2.4.2.6 Ruhender Verkehr**

Im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße sind in beiden Fahrtrichtungen am rechten Fahrbahnrand Parkstände in Längsaufstellung zwischen den Gehwegüberfahrten mittels Fahrbahnmarkierung eingerichtet.

#### **2.4.2.7 Unfallgeschehen**

-entfällt-

### **2.4.3 Weitere Rahmenbedingungen**

#### **2.4.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung**

Die Maste der öffentlichen Beleuchtung befinden sich auf der Mittelinsel zwischen den Richtungsfahrbahnen außerhalb des Planungsbereiches.

#### **2.4.3.2 Grün- und Baumpflanzungen**

Der Überseering weist im gesamten Verlauf begrünte Mittelinseln mit Rasen und Baumbestand auf. In den Nebenflächen, zwischen Gehweg und der Straßenbegrenzungslinie, befinden sich im betrachteten Bereich weitere Grünflächen mit Rasen, Baumbestand und Sträuchern.

#### **2.4.3.3 Entwässerung**

Die Entwässerung der Nebenflächen und der Fahrbahn erfolgt über den Wasserlauf und den Trummen am rechten Fahrbahnrand. Die Neigung der Nebenfläche und der Fahrbahn ist dementsprechend ausgerichtet.

#### **2.4.3.4 Versorgungsleitungen**

-entfällt-

#### **2.4.3.5 Brückenbauwerke**

-entfällt-

## **3 Geplanter Zustand/ Leistungsbeschreibung**

### **3.1 Planungsansatz und Darstellung**

#### **3.1.1 Verkehrskonzeption**

Die Hamburger Hochbahn AG hat zum Bau der U5 Ost ein Verkehrsführungskonzept erstellt und mit den Beteiligten Dienststellen abgestimmt. Von der bauzeitlichen Verkehrsführung sind auch die Linienführungen zahlreicher Buslinien betroffen, die während der Bauzeit über die Umleitungsstrecken fahren. Im Zuge der U5-Baumaßnahme im Überseering werden vier provisorische Haltestellen eingerichtet, für die zum Teil die derzeit vorhandenen Parkbuchten und Längsparkstreifen genutzt werden sollen. Die Lage und Ausführung der Haltestellen wurde vorab in einer gemeinsamen Streckenbereisung mit Vertretern der Behörde für Mobilität und Verkehrswende, dem LSBG, dem Bezirk Hamburg-Nord, der Polizei und den Verkehrsbetrieben abgestimmt und festgelegt.

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahning bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird der Verkehr der MetroBuslinie 20 über die Hindenburgstraße und der Sydneystraße umgeleitet. Im Einzelnen bedeutet dies:

Die provisorischen Haltestellen Jahning (Mitte) und Hindenburgstraße/Bruno-Georges-Platz in der Hindenburgstraße in Fahrtrichtung Nord werden unter Nutzung der bisherigen Parkbuchten gegenüber



der Einmündung Carl-Cohn-Straße bzw. vor der Einmündung Sydneystraße als Fahrbahnrandhaltestelle hergestellt. Die vorhandene Haltestelle in der Sydneystraße wird um etwa 150 m in Richtung Westen verlegt und provisorisch als Fahrbahnrandhaltestelle eingerichtet.

Die Haltestelle Sydneystraße im Überseering in Richtung Hebebrandstraße bleibt bestehen.

### 3.1.2 Alternative Lösungsansätze

-entfällt-

## 3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

### 3.2.1 Haltestelle 1: Jahnring (Mitte)

#### 3.2.1.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die provisorische Haltestelle Jahnring (Mitte) wird als Fahrbahnrandhaltestelle hergestellt. Zur Herstellung der Einstiegs- und Warteflächen werden vorhandene Parkbuchten (siehe 3.1.1) mit Asphalt aufgefüllt. Es ist ein Fahrgastunterstand für die provisorische Haltestelle vorgesehen. Die Standortprüfung für den Fahrgastunterstand sowie das Aufstellen obliegt der Wall GmbH in Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn AG. In den Lageplänen sind lediglich Standortvorschläge durch den LSBG dargestellt. Die Haltestelle wird mit Hilfe einer taktilen Markierung weitestgehend barrierefrei hergestellt. Die Ansichtshöhe beträgt 12 cm.

#### 3.2.1.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 5: Straßenquerschnitt provisorische Haltestelle Jahnring (Mitte)

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	2,70
RADWEG	1,15
SICHERHEITSSTREIFEN	0,75
EINSTIEGS-/WARTEBEREICH	2,40
FAHRBAHN (RICHTUNG NORDEN)	7,00                      3,50m pro Fahrstreifen

#### 3.2.1.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Jahnring/Hindenburgstraße wird durch die Maßnahme baulich nicht verändert. Eine Anpassung der Signalisierung ist aufgrund der Provisorien derzeit nicht vorgesehen.

#### 3.2.1.4 MIV

Die Verkehrsführung bleibt unverändert.

#### 3.2.1.5 ÖPNV

Die Straße Hindenburgstraße wird von Jahnring bis zur Einmündung Sydneystraße momentan von keiner Buslinie durchfahren.

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahnring bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird der Verkehr der MetroBuslinie 20 über die Hindenburgstraße und die Sydneystraße umgeleitet.

Für die geplante Ersatzhaltestelle wird ein Längsparkstreifen mit Asphalt aufgefüllt und die Kante zur Fahrbahn mit einem 12 cm hohem Stahlprofil versehen. Die Aufstelllänge an der Haltestelle beträgt 41 m



### 3.2.1.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr bleibt wie im Bestand bestehen.

### 3.2.1.7 Ruhender Verkehr

Die Provisorische Haltestelle wird unter Nutzung der vorhandenen Parkbucht hergestellt wodurch in etwa 8 Parkplätze entfallen.

### 3.2.1.8 Grün- und Baumpflanzungen

Die Grün- und Baumpflanzungen im umliegenden Bereich der geplanten provisorischen Ersatzhaltestelle bleiben wie im Bestand bestehen.

### 3.2.1.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die Straßenausstattung und öffentliche Beleuchtung bleiben wie im Bestand bestehen.

### 3.2.1.10 Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt wie im Bestand bestehen.

### 3.2.1.11 Versorgungsleitungen

Die Versorgungsleitungen bleiben wie im Bestand bestehen.

### 3.2.1.12 Brückenbauwerke

Im Planungsgebiet sind keine Brückenbauwerke vorhanden.

### 3.2.1.13 Baustoffe

Die Warte-/Einstiegsfläche wird mit einer Asphalttragschicht befestigt.

Die Barrierefreiheit für sehbehinderte Personen wird mithilfe einer taktilen Markierung gewährleistet.

## 3.2.2 Haltestelle 2: Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz

### 3.2.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die provisorische Haltestelle Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz wird als Fahrbahnrandhaltestelle hergestellt. Zur Herstellung der Einstiegs- und Warteflächen werden vorhandenen Parkbuchten (siehe 3.1.1) mit Asphalt aufgefüllt. Aufgrund der beengten Nebenflächen ist aus planerischer Sicht kein Fahrgastunterstand für die provisorische Haltestelle vorgesehen, jedoch wird eine Standortprüfung für einen Fahrgastunterstand von der Wall GmbH in Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn AG durchgeführt. Die Haltestelle wird mit Hilfe von taktilen Markierungen weitestgehend barrierefrei hergestellt. Die Ansichtshöhe beträgt 12 cm.

### 3.2.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 6: Straßenquerschnitt provisorische Haltestelle Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	2,50
RADWEG	1,20
SICHERHEITSSTREIFEN	0,60
WARTE-/EINSTIEGSBEREICH	2,50
HALTESTELLE	3,40
FAHRBAHN	3,40



### **3.2.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Der Knotenpunkt Sydneystraße/Hindenburgstraße wird durch die Maßnahme baulich nicht verändert. Eine Anpassung der Signalisierung ist aufgrund des Provisoriums derzeit nicht vorgesehen.

### **3.2.2.4 MIV**

Die Verkehrsführung bleibt unverändert.

### **3.2.2.5 ÖPNV**

Die Straße Hindenburgstraße wird von Jahning bis zur Einmündung Sydneystraße momentan von keiner Buslinie durchfahren.

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahning bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird der Verkehr der MetroBuslinie 20 über die Hindenburgstraße und der Sydneystraße umgeleitet.

Für die geplante Ersatzhaltestelle werden 2 Längsparkstreifen mit Asphalt aufgefüllt und die Kante zur Fahrbahn mit einem 12 cm hohem Stahlprofil versehen. Die Aufstelllängen an den Haltestellen betragen jeweils ca. 25m.

### **3.2.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung**

Die Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr bleibt wie im Bestand bestehen.

### **3.2.2.7 Ruhender Verkehr**

Die Provisorische Haltestelle wird unter Nutzung der vorhandenen Parkbuchten hergestellt wodurch in etwa 7 Parkplätze entfallen.

### **3.2.2.8 Grün- und Baumpflanzungen**

Die Grün- und Baumpflanzungen im umliegenden Bereich der geplanten provisorischen Ersatzhaltestelle bleiben wie im Bestand bestehen.

### **3.2.2.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung**

Die Straßenausstattung und öffentliche Beleuchtung bleiben wie im Bestand bestehen.

### **3.2.2.10 Entwässerung**

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt wie im Bestand bestehen.

### **3.2.2.11 Versorgungsleitungen**

Die Versorgungsleitungen bleiben wie im Bestand bestehen.

### **3.2.2.12 Brückenbauwerke**

Im Planungsgebiet sind keine Brückenbauwerke vorhanden.

### **3.2.2.13 Baustoffe**

Die Warte-/Einstiegsfläche wird mit einer Asphalttragschicht befestigt.

Die Barrierefreiheit für sehbehinderte Personen wird mithilfe von taktilen Markierungen gewährleistet.



### 3.2.3 Haltestelle 3: Sydneystraße

#### 3.2.3.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Die provisorische Haltestelle in der Sydneystraße wird als Fahrbahnrandhaltestelle direkt vor den Längsparkstreifen auf der Nordseite eingerichtet. Zur Herstellung der Einstiegs- und Warteflächen wird ein etwa 70 cm breiter Streifen aus der Grünfläche mit einer wassergebundenen Wegefläche befestigt um zusammen mit den vorhandenen Radweg und dem Sicherheitsstreifen eine ausreichende Breite von 2,50 m zu gewährleisten. Ein Fahrgastunterstand für die provisorische Haltestelle ist aufgrund des anliegenden Grünstreifens und der oberflächennahen Wurzeln nicht vorgesehen. Die Ansichtshöhe des Bordsteins beträgt 12 cm.

#### 3.2.3.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 7: Straßenquerschnitt provisorische Haltestelle Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GEHWEG	3,00
GRÜNFLÄCHE	4,60
WARTE-/EINSTIEGSBEREICH	2,50
HALTESTELLE	3,50
FAHRBAHN	7,00 (3,50 je Fahrstreifen)

#### 3.2.3.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

-entfällt-

#### 3.2.3.4 MIV

Die Verkehrsführung bleibt unverändert.

#### 3.2.3.5 ÖPNV

Die Sydneystraße wird momentan in beiden Fahrtrichtungen von den MetroBuslinien 23 und 28, sowie den Buslinien 118 und 179 durchfahren.

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahning bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird zusätzlich der Verkehr der MetroBuslinie 20 über die Sydneystraße umgeleitet. Die Aufstelllänge der provisorischen Haltestelle beträgt 41 m, wobei die letzten 5 m im Bereich der Grundstückszufahrt zu der Hausnummer 9 liegen. Für den Fall, dass ein zweiter Gelenkbus hinter einem weiteren Gelenkbus seinen Fahrgastwechsel vollzieht, ist die genannte Grundstückszufahrt eingeschränkt nutzbar. Für diesen Zeitraum ist die Einschränkung der Grundstückszufahrt vertretbar.

#### 3.2.3.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die Verkehrsführung für den Fußverkehr bleibt wie im Bestand bestehen.

Der in Asphalt befestigte Radweg wird hinter der Zufahrt zum ehemaligen Gebäude der Postbank zurückgebaut und als Gehweg bzw. Zugang zur Wartefläche mit Gehwegplatten befestigt. Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird auf den Gehweg geführt. Um gemäß den Richtlinien eine Breite von 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu gewährleisten wird ein 50 cm breiter Streifen der angrenzenden Grünfläche auf einer Länge von ca. 35 m zurückgebaut und mit Gehwegplatten befestigt.

#### 3.2.3.7 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich sind keine Parkstände ausgewiesen, jedoch wird beidseitig entlang der Sydneystraße der rechte Fahrstreifen zum Parken genutzt. Die Provisorische Haltestelle wird als Fahrbahnrandhaltestelle hergestellt wodurch in etwa 14 Parkplätze am rechten Fahrbahnrand entfallen.



### 3.2.3.8 Grün- und Baumpflanzungen

Um eine ausreichende Breite von 2,50m für die Warte-/Einstiegsfläche zu gewährleisten, ist ein etwa 70 cm breiter Streifen der angrenzenden Grünfläche zum vorhandenen Radweg zurückzubauen und mit einer wassergebundenen Wegefläche zu befestigen.

Es wird ein 50 cm breiter Streifen der angrenzenden Grünfläche auf einer Länge von ca. 35 m zurückgebaut und mit Gehwegplatten befestigt, um einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m sicherzustellen. Hierbei wird ein besonderes Augenmerk auf den schützenswerten vorhandenen Wurzelbereich gelegt. Dementsprechend werden Schutzmaßnahmen vorgesehen.

### 3.2.3.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die Straßenausstattung und öffentliche Beleuchtung bleiben wie im Bestand bestehen.

### 3.2.3.10 Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt wie im Bestand bestehen.

### 3.2.3.11 Versorgungsleitungen

Die Versorgungsleitungen bleiben wie im Bestand bestehen.

### 3.2.3.12 Brückenbauwerke

Im Planungsgebiet sind keine Brückenbauwerke vorhanden.

### 3.2.3.13 Baustoffe

Die zusätzliche Warte-/Einstiegsfläche wird in einer wassergebundenen Wegefläche befestigt.

## 3.2.4 Haltestelle 4: Sydneystraße (Überseering)

### 3.2.4.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

Für die Einrichtung der provisorischen Haltestelle Sydneystraße im Überseering in Fahrtrichtung Hebebrandstraße bleibt die vorhandene Haltestelle in Ihrer jetzigen Lage bestehen. Um den Anforderungen der Hamburger Hochbahn AG gerecht zu werden, wird die Haltestelle durch Versetzen des Haltemastes um etwa 5 m verlängert. Dies wird durch die Hamburger Hochbahn AG umgesetzt.

### 3.2.4.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Tabelle 8: Straßenquerschnitt provisorische Haltestelle Hindenburgstraße / Bruno-Georges-Platz

VERKEHRSFLÄCHE	BREITE [M]
GRÜNFLÄCHE	2,00
GEHWEG	2,50
RADWEG	1,50
FAHRGASTWARTEFLÄCHE	5,00
BUSHALTESTELLE	3,00
FAHRBAHN	6,70 (3,25 je Fahrstreifen)

### 3.2.4.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt Überseering/Sydneystraße wird durch die Maßnahme baulich nicht verändert.

Eine Anpassung der Signalisierung am Knoten Überseering/Sydneystraße aufgrund der Provisorien ist derzeit nicht vorgesehen.





Je nach Baufortschritt der U5-Maßnahme im Überseering sind jedoch verschiedene Bauzustände bezüglich der Signalisierung am Knotenpunkt Sydneystraße/Überseering vorgesehen. Dies ist nicht Bestandteil für die Einrichtung der Ersatzhaltestelle im Überseering und befindet sich im Zuständigkeitsbereich der Hamburger Hochbahn AG.

#### **3.2.4.4 MIV**

Infolge der U5-Maßnahme, die eine Vollsperrung des Überseerings vom Jahnring bis zur Einmündung Sydneystraße vorsieht, wird der MIV über die Sydneystraße umgeleitet.

#### **3.2.4.5 ÖPNV**

Die Haltestelle Sydneystraße im Überseering in Richtung Hebebrandstraße wird momentan von den MetroBuslinien 20, 23 und 28, sowie den Buslinien 118 und 179 angefahren. Zusätzlich haltende Buslinien infolge der U5-Maßnahme sind nicht vorgesehen.

Um eine für die haltenden Busse erforderliche Aufstelllänge von 41 m zu gewährleisten wird der Haltestellenmast um etwa 5 m in Fahrtrichtung Hebebrandstraße verschoben.

#### **3.2.4.6 Fußgänger und Radverkehrsführung**

Die Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr bleibt wie im Bestand bestehen.

#### **3.2.4.7 Ruhender Verkehr**

Der ruhende Verkehr ist von der Maßnahme nicht betroffen.

#### **3.2.4.8 Grün- und Baumpflanzungen**

Die Grün- und Baumpflanzungen bleiben wie im Bestand.

#### **3.2.4.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung**

Die Straßenausstattung und öffentliche Beleuchtung bleiben wie im Bestand bestehen.

#### **3.2.4.10 Entwässerung**

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt wie im Bestand bestehen.

#### **3.2.4.11 Versorgungsleitungen**

Die Versorgungsleitungen bleiben wie im Bestand bestehen.

#### **3.2.4.12 Brückenbauwerke**

Im Planungsgebiet sind keine Brückenbauwerke vorhanden.

#### **3.2.4.13 Baustoffe**

-entfällt-

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

### **4.1 Bebauungsplan**

Die Planung greift nicht in den bestehenden Bebauungsplan ein.

### **4.2 Planfeststellung**

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich.



## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht zu tätigen.

### **5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel**

Kostenträger ist die Hamburger Hochbahn AG. Die Finanzierung erfolgt durch die Maßnahme der Hamburger Hochbahn AG zur Realisierung der U5.

### **5.3 Wirtschaftlichkeit**

Die Maßnahme wurde entsprechend den gültigen Richtlinien unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Die Einrichtung der provisorischen Haltestellen in Form von Fahrbahnrandhaltestellen ermöglicht eine zügige und komfortable Bedienung der Haltestellen. Darüber werden die Haltestellen in der Hindenburgstraße mit taktilen Markierungen ausgestattet um den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht zu werden. An der Haltestelle in der Sydneystraße ist dies aufgrund von flachliegenden Baumwurzeln im Warte- bzw. Einstiegsbereich nur mit deutlich erhöhtem baulichem Aufwand möglich und daher unwirtschaftlich.

Mit der Einrichtung der provisorischen Haltestellen wird gewährleistet, dass die Ziele, die von den Fahrgästen durch den Wegfall der Haltestellen aufgrund der U5-Maßnahme im Überseering aufgesucht werden, weiterhin erreichbar sind. Dadurch bleiben die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Akzeptanz in der Bevölkerung im gleichen Maße bestehen.

### **5.4 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 Fachbereich Planung Infrastruktur ÖPNV (S1) zuständig. Die Zuständigkeit für die Baudurchführung liegt beim Fachbereich Planung Infrastruktur ÖPNV (S1).

### **5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung**

Die Durchführung der Maßnahme erfolgt bis zum Ende des 1. Quartals 2022.

Es wird angestrebt eine Realisierung der Ersatzhaltestellen je nach Witterungsbedingungen zeitnah vor Beginn der anstehenden Leitungsarbeiten zur Bauvorbereitung der U5-Maßnahme umzusetzen.

### **5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme**

Für die Herstellung der provisorischen Haltestellen in der Hindenburgstraße und Sydneystraße werden die vorhandenen Parkbuchten bzw. die am Fahrbahnrand zum Parken zur Verfügung gestellten Flächen genutzt, sodass die Maßnahme nicht gravierend in den vorhandenen Straßenraum eingreift. Die zur Herstellung der Haltestellen erforderlichen Parkstände entfallen ersatzlos.