

**MetroBus-Linie 20**  
 Busbeschleunigung  
 Hebebrandstraße zwischen Tessenowweg und Überseering

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

**zur Schlussverschickung der verkehrstechnischen Planung:**

I n h a l t s v e r z e i c h n i s	Seite
1 Allgemeines und Anlass der Planung.....	3
2 Vorhandener Zustand .....	3
2.1 Allgemeines .....	3
2.2 Querschnitt / Knotenpunkte.....	4
2.3 Verkehrsbelastung .....	5
2.4 Vorhandener Straßenzustand Bereich Überseering bis Sengelmanstraße.....	6
2.5 Lichtsignalanlagen .....	7
2.6 ÖPNV.....	8
2.7 Fußgänger und Radfahrer.....	9
2.8 Ruhender Verkehr.....	9
2.9 Straßenbegleitgrün .....	9
2.10 Beleuchtung / Wegweisung.....	10
3 Geplanter Zustand .....	10
3.1 Allgemeines .....	10
3.2 Angrenzende Erschließungsplanungen .....	10
3.2.1 Erschließung Busbetriebshof .....	10
3.2.2 Erschließung Pergolenviertel (B-Plan Winterhude 42 / Barmbek-Nord 42 / Alsterdorf 42 (Pergolenviertel)) .....	11
3.3 Bauzustände .....	11
3.3.1 Provisorium .....	11
3.3.2 Endzustand .....	12
3.4 Knotenpunkte / Querschnitte.....	12
3.4.1 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Tessenowweg .....	12
3.4.2 Knotenpunkt Hebebrandstraße (ehem.) Buskehre und Anbindung Pergolenviertel	13
3.4.3 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Sengelmanstraße .....	14
3.4.4 Abschnitt zwischen Sengelmanstraße und Überseering .....	14
3.4.5 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Überseering.....	14
3.4.6 Querschnitte Hebebrandstraße .....	14
3.5 Instandhaltungsmaßnahmen.....	15
3.6 Lichtsignalanlagen .....	16
3.6.1 LSA Hebebrandstraße / Tessenowweg.....	16
3.6.2 LSA Hebebrandstraße / Sengelmanstraße .....	16
3.6.3 LSA Hebebrandstraße / Überseering .....	17
3.7 ÖPNV.....	17
3.8 Fußgänger und Radfahrer.....	17

3.9	Ruhender Verkehr.....	18
3.10	Anliegerbetroffenheit.....	19
3.11	Oberflächenentwässerung.....	19
3.12	Straßenbegleitgrün.....	19
3.13	Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmobiliar.....	19
3.14	Lärmschutz.....	20
3.15	Versorgungsleitungen.....	20
3.16	Barrierefreiheit.....	20
3.17	Kampfmittel.....	20
4	Planungsrechtliche Grundlagen.....	20
5	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	20
6	Umsetzung der Planung.....	21
6.1	Grunderwerb.....	21
6.2	Finanzierung.....	21
6.3	Entwurfs- und Baudienststelle.....	21
6.4	Voraussichtlicher Baubeginn.....	21

## **1 Allgemeines und Anlass der Planung**

Der betrachtete Bereich liegt im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Winterhude.

Im Rahmen des Senatsprogramms Busbeschleunigung soll die Hebebrandstraße zwischen Tessenowweg und Überseering mit der Priorität der ÖPNV-Belange optimiert werden. Die weiteren Verkehrsteilnehmer sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen.

Der zu betrachtende Abschnitt geht vom Überseering im Westen bis zur Hebebrandbrücke im Osten.

Diese Maßnahme ist als eigenständige Baumaßnahme zu betrachten. Sie soll zeitgleich mit der östlich anschließenden Baumaßnahme ausgeführt werden, um die Einschränkungen in dem Straßenzug Hebebrandstraße zu minimieren.

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine intensive Vorplanungsphase mit verschiedenen Variantenuntersuchungen voraus. In dieser wurden unterschiedliche Verkehrsführungen und Fahrbahnaufteilungen untersucht. Letztendlich wurde für 2 Varianten (mit bzw. ohne Busspur) eine Simulation durchgeführt. Die auf Basis dieser Voruntersuchungen getroffenen Entscheidungen führten zu dem vorliegenden Entwurf, der das Ergebnis mehrerer Abstimmungsgespräche unter Beteiligung der Hamburger Hochbahn (HHA) ist. Die bereits durchgeführte Simulation für die Hebebrandstraße zwischen den Knoten Fuhlsbüttler Straße und Sengelmannstraße hat die Leistungsfähigkeit der geplanten signalgesteuerten Knotenpunkte nachgewiesen.

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

Im östlichen Planungsbereich ist der Tessenowweg unsignalisiert an die Hebebrandstraße angeschlossen. Die Zufahrt zum Tessenowweg ist aus beiden Richtungen möglich. Von Westen kommend ist ein ca. 20 m langer Linksabbiegefahrstreifen vorhanden. Die Ausfahrt aus dem Tessenowweg ist nur mit der vorgeschriebenen Fahrtrichtung „rechts raus“ möglich.

Im westlichen Planungsabschnitt mündet die Sengelmannstraße in die Hebebrandstraße. Dieser Knoten ist signalisiert. Von Osten kommend ist ein Rechtsabbiegefahrstreifen in der Hebebrandstraße vorhanden, von Westen kommend führen zwei Linksabbiegestreifen von der Hebebrandstraße in die Sengelmannstraße. In der Sengelmannstraße sind zwei Rechtsabbiegestreifen in Richtung Westen sowie ein Linksabbiegestreifen in Richtung Osten vorhanden. Der links abbiegende Verkehr wird durch eine ca. 45 m lange Treninsel von dem Geradeausfahrstreifen in der Hebebrandstraße getrennt, da z.T. beide Verkehrsströme gleichzeitig fahren können.

Die Hebebrandstraße weist im zu überplanenden Abschnitt pro Richtung einen 2-spurigen Querschnitt mit einem durchgehenden, mit Rasen begrüntem Mittelstreifen auf.

Ca. 50 m westlich des Tessenowweges existiert auf der Nordseite ein Linksabbiegefahrstreifen zu Lasten des vorhandenen Mittelstreifens, der einen U-Turn ermöglicht. Diese Öffnung in der Mittelinsel wird gleichzeitig zum Wenden für Busse genutzt, die dafür eine separate Halteposition am rechten Fahrbahnrand mit Anforderungsschleife haben. Kurz danach weitet sich die Hebebrandstraße auf 3 Geradeausfahrstreifen auf und es beginnt ein Rechtsabbiegefahrstreifen, der in die Sengelmannstraße führt. Zwischen Sengelmannstraße und Überseering weitet sich der Querschnitt der Hebebrandstraße auf insgesamt 4 Fahrstreifen auf: 2 Rechtsabbieger in Richtung Überseering Nord und 2 Linksabbieger in Richtung Überseering Süd. In der Gegenrichtung beginnt die Hebebrandstraße mit einem 2-streifigen Querschnitt, der sich direkt nach dem Fußgängerüberweg auf 3 Fahrstreifen aufweitet: 2 Linksabbieger in Richtung Sengelmannstraße und 1 Geradeausfahrstreifen. Gleichzeitig beginnt ab der Bushaltestelle Kapstadtring auf der Südseite ein Bussonderfahrstreifen, der bis zur Hebebrandbrücke bzw. bis zur Haltestelle Rübenkamp durchgeführt wird. Ab der Einmündung Sengelmannstraße addiert sich ein zweiter Geradeausfahrstreifen (getrennt durch eine ca. 45 m lange Trenninsel), so dass der nach Osten gerichtete Verkehr 2-streifig weitergeführt wird. Vor der Anbindung des Tessenowweges gibt es einen kurzen Linksabbiegefahrstreifen zu Lasten des Mittelstreifens.

Auf der Nordseite der Hebebrandstraße ist zwischen Tessenowweg und Sengelmannstraße ein Parkstreifen vorhanden.

Direkt hinter der Abzweigung aus dem Überseering liegt auf der Südseite die Bushaltestelle Kapstadtring. Gegenüber der Anbindung Tessenowweg liegt rechts neben dem Bussonderfahrstreifen eine Überliegerhaltestelle. Östlich davon beginnt die Haltestelle Rübenkamp. Auf der Nordseite ist östlich der Anbindung des Tessenowweges eine weitere Überliegerhaltestelle angeordnet.

Beidseitig der Hebebrandstraße verlaufen Geh- und Radwege.

## 2.2 Querschnitt / Knotenpunkte

Die Hebebrandstraße (West) weist im Bereich der Bushaltestelle Kapstadtring bei ca. Stat. 0+795 folgenden Querschnitt auf:

3,64 m	Gehweg	Platten	Norden
1,99 m	Radweg	Betonpflaster	
1,28 m	Sicherheitsstreifen	Betonpflaster	
13,81 m	Fahrbahn	Asphalt	
9,79 m	Mittelstreifen	Rasen	
10,02 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,02 m	Bushaltestelle	Großpflaster	
1,64 m	Sicherheitsstreifen	Platten	
1,47 m	Radweg	Betonpflaster	
3,03 m	Gehweg	Platten	Süden
49,69 m	Gesamtbreite		

Die Hebebrandstraße (Ost) weist im Bereich zwischen der Sengelmanstraße und dem Tessenowweg im Bereich der vorh. Buskehre bei ca. Stat. 0+494 folgenden Querschnitt auf:

5,00 m	Gehweg	Platten	Norden
3,53 m	Grünstreifen	Rasen	
1,48 m	Radweg	bit. Decke	
1,42 m	Sicherheitsstreifen	Rasen + Platten	
2,57 m	Parkstreifen	Wabenpflaster	
7,05 m	Fahrbahn	Asphalt	
6,93 m	Mittelstreifen	Rasen	
6,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,62 m	Bussonderspur	Asphalt	
1,14 m	Sicherheitsstreifen	Platten	
1,49 m	Radweg	Betonpflaster	
2,01 m	Gehweg	Platten	Süden
42,74 m	Gesamtbreite		

### 2.3 Verkehrsbelastung

Für den Straßenzug der Hebebrandstraße wurde am 06.10.2015 eine Verkehrszählung durchgeführt. Es stellte sich heraus, dass diese Werte im Knotenpunkt Rübenkamp niedriger als die aus dem Jahr 2014 waren. Die BWVI, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung – VE 222, nimmt mit Datum vom 20.06.2016 wie folgt dazu Stellung:

*Die Erhebungen (Fuhlsbüttler Straße/ Hebebrandstraße und Rübenkamp / Hebebrandstraße) vom 06.10.2015 sind baustellenbeeinflusst. Der Tagesverkehr im Straßenzug Hebebrandstraße – Nordheimstraße liegt rd. 10% unterhalb der üblichen werktäglichen Verkehrsstärken. Mit Verwendung der Erhebung vom 06.10.2015 sollten daher auch die Spitzenstunden im Straßenzug Hebebrandstraße – Nordheimstraße um rd. 10% erhöht werden. Die aktuelle Verkehrserhebung des Knotens Fuhlsbüttler Straße / Hebebrandstraße hat dieses bestätigt.*

Die Verkehrsbelastungen am Knoten Hebebrandstraße/Sengelmanstraße betragen im Querschnitt laut Zählung vom:

	Zählung vom 06.10.2015	um 10% erhöhte Werte
• Hebebrandstr. Südwest	40.979 Kfz/24h	45.077 Kfz/24h
• Sengelmanstr.	40.071 Kfz/24h	44.078 Kfz/24h
• Hebebrandstr. Nordost	38.230 Kfz/24h	42.053 Kfz/24h

Diese erhöhten Zählwerte werden für die weitere Bemessung und die Simulation zugrunde gelegt.

Das Pergolenviertel hat eine Verkehrsbelastung von ca. 760 Kfz/24h, die Anbindung Tessenowweg von ca. 2.000 Kfz/24h.

Radfahrerzahlen liegen nicht vor.

## 2.4 Vorhandener Straßenzustand Bereich Überseering bis Sengelmanstraße

Bei einem Ortstermin am 10.05.2016 wurden folgende Straßenzustände festgestellt:

- **Sengelmanstraße**
  - Risse in der Asphaltdeckschicht im Abstand zur Einmündung Sengelmanstraße / Hebebrandstraße von ca. 90 m in einer Fläche von 9 x10 m und in Fahrbahnmitte auf ca. 85 m Länge.
  - Baumbewuchs Durchmesser 3-4 cm im Bordsteinbereich an 2 Stellen auf ca. 50 m Entfernung zur Einmündung Sengelmanstraße / Hebebrandstraße
  - rechter Fahrbahnrand auf ca. 50 m Länge im Einmündungsbereich Sengelmanstraße / Hebebrandstraße tiefe Risse.
- **Einmündung Sengelmanstraße/ Hebebrandstraße**
  - Im Einmündungsbereich gibt es Spurrinnen und Risse größeren Ausmaßes auf einer Fläche von ca. 1.500 m<sup>2</sup>.
- **Hebebrandstraße**
  - Zwischen den Einmündungen Sengelmanstraße und Überseering gibt es in Fahrtrichtung Überseering auf ganzer Fahrbahnbreite diverse Risse.
  - Baumbewuchs Durchmesser 3-4 cm im Bordsteinbereich an einer Stelle auf ca. 40 m Entfernung zur Einmündung Überseering/ Hebebrandstraße
  - In Fahrtrichtung Rübenkamp sind direkt ab dem Überweg Hebebrandstraße am Überseering Risse in der Deckschicht in dem mittleren Fahrstreifen auf ca. 40 m Länge festgestellt worden.
  - Im weiteren Verlauf der Hebebrandstraße Fahrtrichtung Rübenkamp sind die Asphaltnähte zwischen den Fahrstreifen offen.
  - Auf dem Linksabbiegefahrstreifen der Hebebrandstraße Fahrtrichtung Sengelmanstraße sind auf ca. 25 m Länge Risse in der Deckschicht festgestellt worden.
  - Im Bereich vor dem Haltebalken in der Hebebrandstraße Fahrtrichtung Rübenkamp sind auf 2 m Breite ebenfalls Risse in der Asphaltdeckschicht festgestellt worden.

## 2.5 Lichtsignalanlagen

Im überplanten Bereich befinden sich folgende Lichtsignalanlagen:

### LSA Hebebrandstraße / Buskehre

Bei ca. Stat. 0+475 ist eine Lichtsignalanlage, die auf Anforderung von wendenden Bussen aktiviert wird. Dafür fahren die Busse auf eine in rechter Seitenlage liegende Halteposition und fordern „Rot“ für den Geradeausverkehr in beiden Richtungen der Hebebrandstraße. Im Schutze dieser Lichtsignalanlage können die Busse dann wenden.

Da sich in diesem Bereich der Wendeanlage auf der Nordseite auch ein ca. 25 m langer Linksabbiegefahrstreifen befindet, können an dieser Stelle auch Pkw und kleinere Transporter wenden (das bietet sich für Fahrzeuge an, die aus dem Tessenowweg kommen und in Richtung Osten abfahren wollen, an dem Knoten aber die vorgeschriebene Fahrtrichtung „rechts“ angezeigt bekommen).

### LSA Hebebrandstraße / Sengelmanstraße

Die Hebebrandstraße hat im Knotenbereich auf der Nordostseite 1 Rechtsabbiegefahrstreifen in die Sengelmanstraße und 3 Geradeausfahrstreifen in Richtung Überseering. Auf der Südostseite befindet sich eine ca. 50 m lange Trenninsel, die die nach Osten gerichteten Verkehre des Linksabbiegers aus der Sengelmanstraße und den Geradeausverkehr aus Richtung Überseering zunächst nebeneinander führt, bevor er verflechten kann. Beide Verkehre erhalten zum Teil gleichzeitig die Freigabe. Die Richtungsfahrbahnen werden durch einen ca. 3 m breiten Mitteltrennstreifen getrennt.

Auf der Nordwestseite weiten sich die 3 Fahrstreifen in der Hebebrandstraße auf 4 Fahrstreifen auf: 2 Rechtsabbiegefahrstreifen zum Überseering Nord und 2 Linksabbiegefahrstreifen zum Überseering Süd. Auf der Südwestseite gibt es insgesamt 3 Fahrstreifen; 1 Geradeausfahrstreifen Richtung Rübenkamp und 2 Linksabbiegefahrstreifen Richtung Sengelmanstraße. Über den Westarm führt eine signalisierte Fußgänger- und Radfahrerquerung. Der Mitteltrennstreifen ist hier ca. 5 m breit.

Die angrenzende Sengelmanstraße ist durchgehend 4-streifig. Ca. 100 m vor der Hebebrandstraße beginnt eine Linksabbiegespur. Die beiden Fahrstreifen stadteinwärts werden als Rechtsabbieger, mit einer Dreieckinsel getrennt, Richtung Überseering geleitet. Über die Sengelmanstraße führen signalisierte Fußgänger- und Radfahrerquerungen. Der Mitteltrennstreifen ist ca. 3 m breit.

### LSA Hebebrandstraße / Überseering

Die Hebebrandstraße weist auf ihrer Nordseite jeweils 2 Rechts- und 2 Linksabbiegefahrstreifen auf. Auf der Südseite sind im Bereich der Fußgänger- und Radfahrerquerung 2 Fahrstreifen, die sich direkt hinter der Querung auf 3 Fahrstreifen aufweiten:

1 Geradeausfahrstreifen in Richtung Rübenkamp und 2 Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Sengelmanstraße. Der Mitteltrennstreifen ist hier ca. 13 m breit.

Der Überseering hat in dem Südostast insgesamt 4 Fahrstreifen: 2 Rechtsabbiegefahrstreifen in die Hebebrandstraße, und 2 Geradeausfahrstreifen in den Überseering Nord. Der Südwestast weist im Knotenpunktsbereich 3 Fahrstreifen in Richtung Jahnring auf. Im Bereich der Fußgänger- und Radfahrerquerung hat der Mitteltrennstreifen eine Breite von ca. 13 m.

Im Nordast des Überseeringes sind auf der Ostseite insgesamt 3 Fahrstreifen, die weiter nach Nordwesten verlaufen. Auf der Westseite laufen 4 Fahrstreifen auf den Knotenpunkt zu und teilen sich in 2 Geradeausfahrstreifen Richtung Jahnring und 2 Linksabbiegefahrstreifen Richtung Hebebrandstraße auf. Auch in diesem Ast gibt es eine Fußgänger- und Radfahrerquerung. Der Mitteltrennstreifen hat eine Breite von ca. 11 m.

## 2.6 ÖPNV

Im überplanten Bereich gibt es eine Bushaltestelle sowie eine kombinierte Ausstiegshaltestelle und Überliegerposition, jeweils auf der Südseite der Hebebrandstraße. Außerdem gibt es eine weitere Überliegerhaltebuchung auf der Nordseite. Die Haltestellen werden folgendermaßen bedient:

- Kapstadtring (Süd): Linien 20, 26, 118
- S Rübenkamp (Süd): Linien 20
- (Überlieger östl. Tessenowweg): Linien 26, 118

### Kapstadtring

Die in dem betroffenen Bereich der Planung liegende Haltestelle Kapstadtring befindet sich auf der Südseite der Hebebrandstraße, kurz hinter dem Überseering. Hier halten alle 3 Linien mit der Fahrtrichtung nach Osten (Rübenkamp).

- Linie 20, fährt im 10-Minuten-Takt
- Linie 26, stadtein- und stadtauswärts im 10-Minuten-Takt
- Linie 118, stadtein- und stadtauswärts morgens und mittags im 10-Minuten-Takt, vormittags und abends im 20-Minuten-Takt

### S Rübenkamp Süd:

Die Linie 20 kommt von Westen und endet regelmäßig an der Haltestelle Rübenkamp. Dafür ist eine Busbuchung westlich der Hebebrandbrücke auf der Südseite vorgesehen, wo die Fahrgäste aussteigen und die Busse überliegen können.

Die Haltestellen für die durchgehenden Linien 26 und 118 sowie die Starthaltestelle für die Linie 20 liegen auf bzw. östlich der Hebebrandbrücke (außerhalb dieses Planungsbereiches).

### Überlieger östl. Tessenowweg:



Zu bestimmten Zeiten enden Busse der Linien 26 und 118 von Osten kommend an der Haltestelle S Rübenkamp. Diese fahren dann in die Überliegerhaltebucht, die sich auf der Nordseite der Hebebrandstraße östlich des Tessenowweges befindet.

Von dort können sie vorrücken und zwecks einer Wendefahrt (bei ca. Stat. 0+475) in eine Halteposition in rechter Seitenlage fahren, in der sie zum Wenden bei einer Signalanlage „rot“ anfordern.

## **2.7 Fußgänger und Radfahrer**

Die Nebenflächen sind in beiden Richtungen der Hebebrandstraße in Rad- und Gehwege gegliedert. In dem Bereich der ehemaligen HCU wird ab der Anbindung Tessenowweg bis kurz vor der Brücke vor der Sengelmanstraße der Radweg durch einen mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Die Breite der Radwege liegt zwischen ca. 1,0 m und 1,5 m. Nur in dem Bereich zwischen Sengelmanstraße und Überseering ist der Radweg auf der Nordseite ca. 2,0 m breit. In dem Bereich darf er auch in beiden Richtungen befahren werden.

Der Zustand des Radweges auf der Nordseite zwischen Tessenowweg und der Brücke an der Sengelmanstraße ist nicht mehr zufriedenstellend, zumal dort diverse verschiedene Materialien eingebaut sind. Hier ist eine Instandsetzung ratsam.

Nach der Vorabinformation zur Fortschreibung der PLAST 9 vom 02.02.2011 soll die Regelbreite für Einrichtungradwege 2,0 m betragen, die Mindestbreite 1,6 m. Für Zweirichtungradwege beträgt die Regelbreite 3,0 m, die Mindestbreite 2,5 m. Danach unterschreiten alle Radwege die Mindestbreiten.

## **2.8 Ruhender Verkehr**

Entlang der Hebebrandstraße darf nur auf der Nordseite zwischen Tessenowweg bis ca. zur Brücke vor der Sengelmanstraße in einem Längsparkstreifen, Länge 83 m, geparkt werden. Östlich der Warteposition für die Wendefahrt der Busse (vgl. 2.6) befindet sich eine weitere, ca. 14 m lange Parkbucht. Insgesamt können dort ca. 18 Fahrzeuge parken.

## **2.9 Straßenbegleitgrün**

Der Mittelstreifen der Hebebrandstraße ist begrünt (Rasen) und mit Bäumen bepflanzt. Der Abstand der Bäume untereinander beträgt ca. 10 m. Die Stammdurchmesser betragen im Abschnitt Hebebrandbrücke bis Tessenowweg zwischen 0,3 und 0,4 m, im Abschnitt zwischen Tessenowweg und Sengelmanstraße zwischen 0,1 und 0,15 m und im Abschnitt zwischen Sengelmanstraße und Überseering 0,2 m Durchmesser.

Auf der Nordseite ist zwischen Gehweg und Radweg ein mit Bäumen bepflanzter Grünstreifen. Die Abstände der Bäume betragen zwischen ca. 12 und 20 m, die Stammdurchmesser liegen zwischen 0,1 und 0,6 m

## 2.10 Beleuchtung / Wegweisung

Im Mittelstreifen der Hebebrandstraße stehen Großmastleuchten mit einer 2-fach Anordnung mit Ausleger in Abständen zwischen 46 und 61 m. In den angrenzenden Straßen stehen Peitschenlampen.

Folgende wegweisende Beschilderung ist vorhanden:

- Hebebrandstraße:
  - Fahrtrichtung Westen: vor der Sengelmanstraße 2x rechtsweisende Wegweisung „Flughafen“,
  - Fahrtrichtung Westen: im Knotenpunkt Überseering linksweisende Wegweisung „Autobahn“ und „Centrum“ ,
  - Fahrtrichtung Osten: vor der Sengelmanstraße linksweisende Pfeilwegweiser „Langenhorn“, „Flughafen“ und „Krankenhaus Alsterdorf“
- Sengelmanstraße:
  - Fahrtrichtung Süden: rechtsweisende Wegweisung „Autobahn“ und „Centrum“, sowie linksweisende Wegweisung „Bramfeld“ und „Krankenhaus Barmbek“.

## 3 Geplanter Zustand

### 3.1 Allgemeines

Der hier betrachtete Abschnitt bildet eine separate Baumaßnahme, die zeitgleich mit der östlich anschließenden Maßnahme umgesetzt werden soll. Ein möglicher Anschluss an den vorhandenen Zustand, resultierend aus dem östlich angrenzenden Projekt, kann durch die gleichzeitige Herstellung elegant aufgenommen und ausgeglichen werden, und ist deshalb nicht zwingend erforderlich.

Neben der Anpassung der Bushaltstelle Kapstadtring werden in dem vorliegenden Straßenabschnitt 2 Erschließungsgebiete neu bzw. entsprechend der späteren Nutzung in angepasster Form angebunden (vgl. 3.2).

Im Zuge des Umbaus der Hebebrandstraße soll zusätzlich eine Instandhaltungsmaßnahme für die Hebebrandstraße zwischen Überseering und Sengelmanstraße (beidseitig) und Sengelmanstraße (stadteinwärts) ausgeführt werden (vgl. 2.4 und 3.5).

### 3.2 Angrenzende Erschließungsplanungen

Zudem fließen Randbedingungen von weiteren geplanten Bauvorhaben in die Umgestaltung der Hebebrandstraße mit ein. Die sind z.B.:

#### 3.2.1 Erschließung Busbetriebshof

Der Ausbau des Tessenowweges für die Anbindung eines Busbetriebshofes auf der Gleisdreiecksfläche erfolgt bis zur nachrichtlich im Plan Blatt 2 im Tessenowweg dargestellte Haltelinie durch den Bezirk Hamburg-Nord. Die erforderliche Signalisierung des Knotenpunktes Tessenowweg/Hebebrandstraße und die Verlängerung des von

Westen kommenden Linksabbiegestreifens ist Bestandteil dieser Planung und wird durch den LSBG umgesetzt. Die Kosten hierfür werden durch die Hochbahn getragen.

Die Planungsgrenze verläuft am zukünftigen Haltebalken im Tessenowweg.

Der Tessenowweg soll im Jahr 2018 umgebaut werden.

### **3.2.2 Erschließung Pergolenviertel**

#### **(B-Plan Winterhude 42 / Barmbek-Nord 42 / Alsterdorf 42 (Pergolenviertel))**

Die Funktionalität der Erschließung wurde in der Schlussverschickung vom 04.04.2016 des Bezirkes Hamburg-Nord dargestellt und nachrichtlich übernommen.

Realisierungsträger für die innere Erschließung des Pergolenviertels ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, für die äußere der LSBG im Rahmen dieser Planung. Die Kosten für die Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens in der Hebebrandstraße sind der Erschließung des Pergolenviertels zuzuordnen.

Vereinzelt wurden Ergänzungen vorgenommen, die in die jetzige Planung mit einfließen:

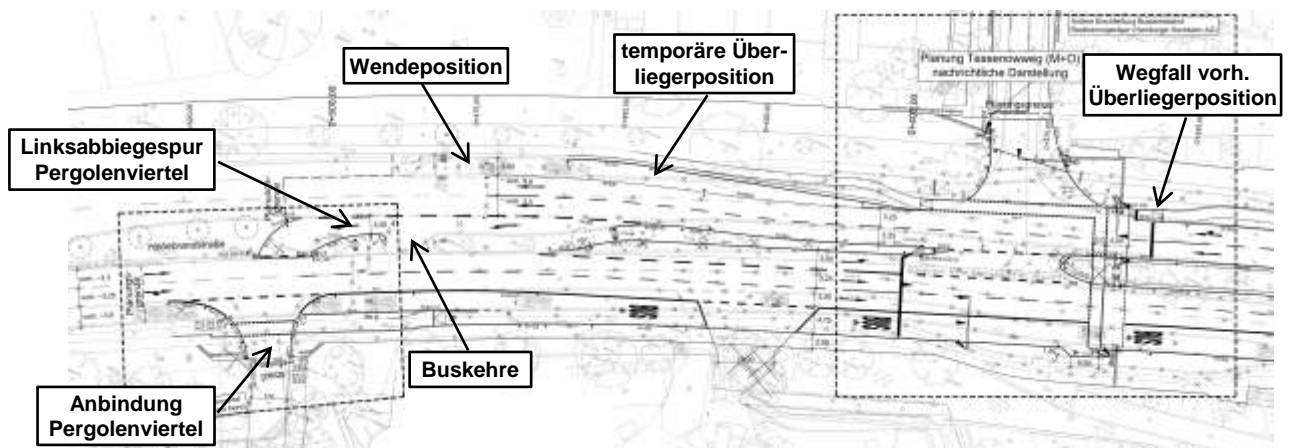
- Der Radweg wird hinter der Anbindung Pergolenviertel abgeleitet und im weiteren Verlauf in einem überbreiten Bussonderfahrstreifen weiter geführt
- Die vorhandene Lichtsignalanlage für die Wendefahrt der Busse wird zukünftig entfallen.
- Die Anbindung des Sondergebietes gem. B-Plan Winterhude 42 / Barmbek-Nord 42 / Alsterdorf 42 (Pergolenviertel) wird berücksichtigt.

Realisierungsträger ist das Bezirksamt Hamburg-Nord

### **3.3 Bauzustände**

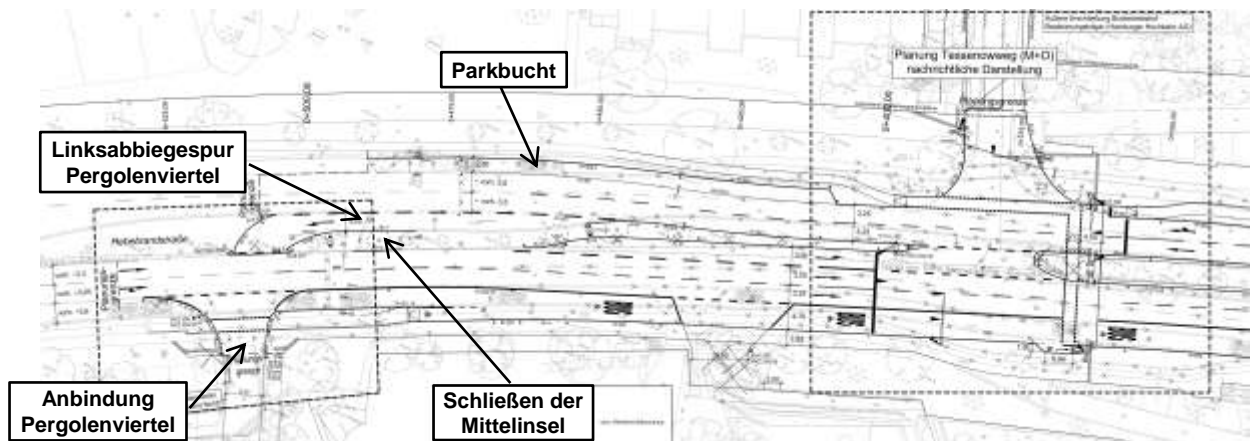
#### **3.3.1 Provisorium**

Bis zur Fertigstellung des geplanten Busbetriebshofes der Hamburger Hochbahn im Tessenowweg, muss in der Hebebrandstraße ein Zwischenzustand eingerichtet und aufrechterhalten werden. Für diesen Zeitraum bleibt die vorhandene Buskehre westlich des Tessenowweges in Betrieb. Zusätzlich wird vor der Wendeposition eine Aufstellposition für wendende Busse hergestellt, weil die vorhandene Überliegerposition östlich der Anbindung Tessenowweg wegen des Ausbaus der Einmündung entfallen muss. Die Signalisierung bleibt so lange erhalten, wie die Buskehre noch in Betrieb ist.



### 3.3.2 Endzustand

Im Endzustand wird die Buskehre nicht mehr benötigt, da in Absprache mit der Hamburger Hochbahn die Busse zukünftig auf dem Gelände des Busbetriebshofes wenden und überliegen können. Dadurch entfällt auch die Lichtsignalanlage für die Buskehre. Die Mittelinsel kann an der Stelle geschlossen werden. Dadurch verlängert sich der Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Pergolenviertel.



## 3.4 Knotenpunkte / Querschnitte

### 3.4.1 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Tessenowweg

An den Tessenowweg wird der neue Busbetriebshof der HHA angeschlossen. Da die Busse alle Richtungen bedienen müssen, wird der Knotenpunkt ausgebaut und signalisiert. Damit das Linksabbiegen aus dem Tessenowweg möglich wird, wird ein Linksabbiegefahrstreifen ergänzt. Weiterhin wird die Mittelinsel in der Hebebrandstraße zum Teil zurückgebaut und entsprechend der Schleppkurve ausgerundet.

#### Hebebrandstraße Ost

Die äußeren Fahrbahnränder sind definiert durch die Lage der Fahrbahnränder der Hebebrandbrücke (außerhalb dieser Maßnahme).

Auf der Nordseite wird der Radweg auf die Fahrbahn abgeleitet (Berliner Lösung). Die vorhandenen Überliegerhaltepositionen entfallen an dieser Stelle. Nach Fertigstellung des Busbetriebshofes können die Busse dort wenden und überliegen.

Auf der Südseite ist neben dem rechten Fahrstreifen ein überbreiter Bussonderfahrstreifen (4,75 m incl. Markierung) vorgesehen, in der die Radfahrer mitgeführt werden.

Im Ostast wird eine neue signalisierte Fußgänger- und Radfahrerquerung über die Hebebrandstraße angelegt.

#### **Hebebrandstraße West**

Im Westast sind auf der Südseite neben den beiden Geradeausfahrstreifen der überbreite Bussonderfahrstreifen und ein verlängerter Linksabbiegefahrstreifen in den Tessenowweg vorgesehen.

Der Bussonderfahrstreifen wird in einer Breite von 4,75 m (incl. Markierung) hergestellt und nimmt gleichzeitig die Radfahrer mit auf (vgl. Ostast).

Der Linksabbiegefahrstreifen wird gegenüber dem vorhandenen deutlich verlängert (ca. 50 m) und auf 3,50 m verbreitert. Er trägt damit dem zukünftigen Verkehr zum Busbetriebshof Rechnung.

Auf der Nordseite werden die beiden Geradeausfahrstreifen von Osten kommend weitergeführt. Der Radfahrer wird wieder auf die Nebenfläche aufgeleitet

#### **Nordast (Tessenowweg)**

Der Ausbau des Tessenowweges ist eine Maßnahme des Bezirksamtes Hamburg-Nord. Die Abgrenzung der Maßnahmen des LSBG und des Bezirks erfolgt in Höhe des Haltebalkens.

Der Tessenowweg wird im Knotenpunktsbereich auf 3 Fahrstreifen aufgeweitet, um einen zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen einzurichten. Weiterhin wird der Tessenowweg etwas nach Osten verschwenkt, um möglichst viel Abstand von dem markanten Silberhorn auf der Westseite zu erreichen.

Die Fußgängerfurt wird in Verlängerung des vorhanden westlichen Gehweges über den Tessenowweg geführt und weitet sich nach Süden hin auf, um sowohl den weiterführenden Gehweg in Richtung Hebebrandbrücke, als auch die Zuwegung zur Unterquerung der Hebebrandbrücke zu bedienen. Die Fahrradfurt verläuft als Berliner Lösung parallel zur Fahrbahn.

Die Anbindung erhält eine Lichtsignalanlage. Die vorgesehene Schaltung der Lichtsignalanlage lässt Kehrfahrten des Individualverkehrs auf der Hebebrandstraße nicht mehr zu.

### **3.4.2 Knotenpunkt Hebebrandstraße (ehem.) Buskehre und Anbindung Pergolenviertel**

Nach Inbetriebnahme des Busbetriebshofes in 2018 entfällt die Buskehre, da dann die Busse auf dem Betriebshof überliegen und dort wenden können. Somit entfällt

auch die Signalanlage an dieser Stelle und die Durchfahrt der Mittelinsel wird geschlossen.

Auf der Nordseite wird die vorhandene Parkbucht nach Osten hin verlängert.

Die vorhandene Linksabbiegespur, derzeit auch für Kehrfahrten des Individualverkehrs (U-Turn) erforderlich, wird nach Westen hin verlängert und wird zum Linksabbiegefahrstreifen für die Anbindung des Pergolenviertels. Auf der Südseite wird das Pergolenviertel mit der Verkehrsregelung entsprechend der Vorgabe aus dem gültigen Bebauungsplans „rechts rein/rechts raus“ nicht lichtsignalisiert an die Hebebrandstraße angeschlossen.

Der Radweg auf der Südseite wird östlich der neuen Anbindung des Pergolenviertels in den Bussonderfahrstreifen abgeleitet, der ab dort in Richtung Osten in Überbreite weitergeführt wird.

### **3.4.3 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Sengelmannstraße**

Dieser Knotenpunkt bleibt in seiner Form und Fahrspuraufteilung bestehen.

In allen 3 Knotenpunktsarmen werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt (vgl. 3.5).

### **3.4.4 Abschnitt zwischen Sengelmannstraße und Überseering**

In diesem Abschnitt werden in der Hebebrandstraße in beiden Fahrtrichtungen zumindest in Teilen Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Auf der Südseite wird die vorhandene Bushaltestelle im Zuge der Busbeschleunigung auf eine Nutzlänge von 44 m ausgebaut. Aufgrund der Nähe zu den Bestandsbäumen auf der Südseite wird die Nebenfläche anders, als in der 1. Verschickung folgendermaßen aufgeteilt: die Wartefläche wird auf 4,0 m verbreitert und dient gleichzeitig als Gehweg, der Radweg wird mit einer Breite von 2,0 m südlich daneben angeordnet. Somit kann ein Abstand von ca. 3 m von den Bäumen eingehalten werden. Der Fahrgastunterstand wird an der vorderen Halteposition neu platziert. Taktile Elemente werden über die Länge des Ausbauabschnitts eingebaut.

### **3.4.5 Knotenpunkt Hebebrandstraße / Überseering**

Die bereits angesprochenen Instandhaltungsmaßnahmen betrifft den Ostast (Hebebrandstraße).

Im Nordast (Überseering Nord) werden entgegen der 1. Verschickung keine Anpassungen vorgenommen.

### **3.4.6 Querschnitte Hebebrandstraße**

Für den Bereich der Hebebrandstraße ergeben sich folgende Querschnittsaufteilungen:

Die Hebebrandstraße (West) weist im Bereich der Bushaltestelle Kapstadtring bei ca. Stat. 0+795 folgenden Querschnitt auf:

3,64 m	Gehweg	Platten	Norden
1,99 m	Radweg	Betonpflaster	
1,28 m	Sicherheitsstreifen	Betonpflaster	
13,81 m	Fahrbahn	Asphalt	
9,71 m	Mittelstreifen	Rasen	
9,80 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,93 m	Bushaltestelle	Großpflaster	
4,10 m	Gehweg/Wartefläche	Platten	
2,00 m	Radweg	Betonpflaster	Süden
49,26 m	Gesamtbreite		

Die Hebebrandstraße (Ost) weist im Bereich zwischen der Sengelmanstraße und dem Tessenowweg im Bereich der vorh. Buskehre bei ca. Stat. 0+494 folgenden Querschnitt auf:

5,00 m	Gehweg	Platten	Norden
3,53 m	Grünstreifen	Rasen	
1,48 m	Radweg	bit. Decke	
1,42 m	Sicherheitsstreifen	Rasen + Platten	
2,57 m	Parkstreifen	Wabenpflaster	
10,30 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,69 m	Mittelstreifen	Rasen	
6,50 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,62 m	Bussonderspur	Asphalt	
1,14 m	Sicherheitsstreifen	Platten	
2,00 m	Radweg	Betonpflaster	
2,00 m	Gehweg	Platten	Süden
43,25 m	Gesamtbreite		

Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden entsprechend der PLAST und in Anlehnung an die vorhandenen Aufbauten hergestellt.

### 3.5 Instandhaltungsmaßnahmen

Zu den unter 2.4 genannten Punkten werden von der Ingenieurgesellschaft Masuch + Olbrisch mbH folgende Instandhaltungsmaßnahmen vorgeschlagen:

- **Sengelmanstraße**

- Erneuerung der Asphaltdeckschicht im Abstand zur Einmündung Sengelmanstraße / Hebebrandstraße auf einer Fläche von 9 x10 m und in Fahrbahnmitte auf ca. 85 m Länge, 1,00 m breit in Fahrbahnmitte.
- Baumbewuchs Durchmesser 3-4 cm im Bordsteinbereich an 2 Stellen auf ca. 50 m Entfernung zur Einmündung Sengelmanstraße / Hebebrandstraße entfernen.

- Am rechten Fahrbahnrand auf ca. 50 m Länge im Einmündungsbereich Sengelmanstraße / Hebebrandstraße auf 1-3 m Breite die Asphaltdeck- und binderschicht erneuern.
- **Einmündung Sengelmanstraße/ Hebebrandstraße**
  - Im Einmündungsbereich sollte die Asphaltdeck- und Binderschicht auf ca. 1.500 m<sup>2</sup> erneuert werden.
- **Hebebrandstraße**
  - Zwischen den Einmündungen Sengelmanstraße und Überseering sollte auf einer Länge von 80 m die Asphaltdeckschicht erneuert werden.
  - Der Baumbewuchs Durchmesser 3-4 cm im Bordsteinbereich an einer Stelle auf ca. 40 m Entfernung zur Einmündung Überseering/ Hebebrandstraße sollte entfernt werden.
  - In Fahrtrichtung Rübenkamp sollte ab dem Überweg Hebebrandstraße am Überseering Risse die Asphaltdeckschicht in der mittleren Spur auf ca. 40 m Länge erneuert werden.
  - Im weiteren Verlauf der Hebebrandstraße in Fahrtrichtung Rübenkamp sollten die Asphaltnähte zwischen den Fahrspuren geschnitten und zweimal bituminös vergossen werden.
  - Auf der Linksabbiegerspur der Hebebrandstraße Fahrtrichtung Sengelmanstraße sollte auf ca. 25 m die Asphaltdeckschicht erneuert werden.
  - Im Bereich vor dem Haltebalken in der Hebebrandstraße Fahrtrichtung Rübenkamp sollte auf 2 m Breite die Asphaltdeckschicht erneuert werden.

### **3.6 Lichtsignalanlagen**

#### **3.6.1 LSA Hebebrandstraße / Tessenowweg**

Der Knoten Hebebrandstraße / Tessenowweg wird neu signalisiert. Damit ist die Möglichkeit gegeben, dass aus dem Tessenowweg auch links abgebogen werden kann. Der Tessenowweg erhält zusätzliche eine Linksabbiegespur.

Die vorhandene Fußgänger und Radfahrerquerung des Tessenowweges wird entsprechend angepasst und in die Signalisierung eingebunden. Eine zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerquerung wird auf der Ostseite des Knotens über die Hebebrandstraße geschaffen.

#### **3.6.2 LSA Hebebrandstraße / Sengelmanstraße**

Diese LSA bleibt bestehen. Es werden an diesem Knotenpunkt keine Änderungen an der Fahrspuraufteilung vorgenommen. Ggf. werden Anpassungen an der Signal-schaltung erforderlich.



### 3.6.3 LSA Hebebrandstraße / Überseering

Auch diese LSA bleibt bestehen. Die einzige Änderung erfolgt im Kreuzungsbereich des Überseerings Nord.

### 3.7 ÖPNV

Die vorhandene Aussteige- und Überliegerhaltestelle S-Rübenkamp, auf der Südseite der Hebebrandstraße, die direkt westlich der Hebebrandbrücke liegt, wird aufgehoben. Die Aussteigehaltestelle wird weiter nach Osten verschoben und in die reguläre Bushaltestelle integriert, die Überliegerpositionen werden auf der Nordseite, östlich des Rübenkamps neu hergestellt (außerhalb dieses Planungsbereiches).

Die vorhandene Überliegerhaltestelle auf der Nordseite der Hebebrandstraße, die zwischen Hebebrandbrücke und Tessenowweg liegt, wird ebenfalls aufgehoben und auf das Gelände des Busbetriebshofes verlegt.

Die vorhandene Bushaltestelle Kapstadtring auf der Südseite der Hebebrandstraße wird nach Osten hin verlängert und gem. Forderung der Hamburger Hochbahn für alle Haltestellen der Metrobus-Linien 20 auf eine Nutzlänge von 44,0 m (25 m + 1 m + 18 m) ausgebaut.

In Abänderung zur 1. Verschickung wird die Wartefläche mit dem Gehweg kombiniert und in einer Breite von 4,0 m hergestellt. Der Radweg wird hinter diese Fläche gelegt. Damit wird insgesamt ein ausreichend großer Abstand zu den bestehenden Bäumen erzielt.

Das Buswartehäuschen wird gem. PLAST an der vorderen Busposition aufgestellt.

Für den Ausbau dieser Haltestelle ist ein Eingriff in die südlich angrenzende Grünfläche erforderlich. Der Eingriff umfasst ca. 150 m<sup>2</sup>.

Der bestehende Bussonderfahrstreifen auf der Südseite der Hebebrandstraße wird ca. zwischen der neuen Anbindung des Pergolenviertels und der neuen Haltestelle Rübenkamp als überbreiter Bussonderfahrstreifen ausgebaut, in der auch Radfahrer fahren können.

### 3.8 Fußgänger und Radfahrer

Bei der Fußgängerführung werden auf der Nordseite der Hebebrandstraße nur Anpassungen im Bereich der geänderten Anbindung Tessenowweg durch die Signalisierung vorgenommen.

Auf der Südseite wird zwischen der neuen Anbindung des Pergolenviertels und dem Bereich gegenüber dem Tessenowweg aufgrund der geänderten Linienführung und der Verbreiterung des Bussonderfahrstreifens der Gehweg zwischen 0,5 m und 1,6 m nach Süden verschoben.

Der Radweg auf der Nordseite wird in dem Abschnitt zwischen Tessenowweg und der Brücke an der Sengelmanstraße instandgesetzt und in einer Breite von 1,625 m neu hergestellt. Er wird neben einem 1,15 m breiten Sicherheitstrennstreifen parallel

zur Parkbucht hergestellt und dadurch in Teilbereichen bis zu ca. 1 m von den vorhandenen Bäumen abgerückt.

Auf der Südseite entfällt der vorhandene Radweg östlich der Anbindung des Pergolenviertels in der Nebenfläche, wird abgeleitet und in dem überbreiten Bussonderfahrstreifen weiter geführt.

Im Bereich der Bushaltestelle Kapstadtring werden neben der Wartefläche auch der Radweg und der Gehweg angepasst. In Abänderung zur 1. Verschickung wird der Gehweg mit der Wartefläche zusammengelegt und in einer Breite von 4,0 m hergestellt. Der Radweg wird auf der Länge der Busbucht auf eine Breite von 2,0 m ausgebaut und hinter den Gehweg verlegt. Somit wird ca. 3 m Abstand zu den bestehenden Bäumen erzielt.

#### Nachrichtlich: Veloroute 5N

*Es sei erwähnt, dass der Bezirk Hamburg-Nord mit der Planung zur Veloroute 5N zwischen Saarlandstraße / Jahnring und der FLSA auf Höhe der U-Bahn-Brücke Sengelmannstraße begonnen hat. Die Maßnahme befindet sich im Stadium der Vorplanung.*

*Von Süden her kommend möchte der Bezirk mit der Veloroute im Bereich der Brücke unter der Hebebrandstraße durch und an den bestehenden Geh- bzw. Radweg auf der Ostseite der Sengelmannstraße anschließen.*

*Von Norden kommend sieht die Vorzugsvariante ebenfalls eine Führung auf der östlichen Seite der Sengelmannstraße und dann unter der Hebebrandstraße hindurch vor.*

*Sofern die Breiten einen Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Sengelmannstraße nicht zulassen, soll der von Norden kommende Radverkehr wie im Bestand auf der Westseite und über die Furten zum Limaweg geführt werden.*

*Die derzeitige Vorzugsvariante N1.2 sieht folgendermaßen aus:*



### 3.9 Ruhender Verkehr

In dem betrachteten Bereich darf nur auf der Nordseite Hebebrandstraße in der vorhandenen Parkbucht geparkt werden. Diese wird gegenüber dem heutigen Zustand nach Osten hin verlängert, da die Bus-Wendeposition im Endzustand entfällt.

Damit steht eine Parkbucht mit einer Länge von ca. 165 m zur Verfügung. Insgesamt können dort ca. 32 Fahrzeuge parken.

### **3.10 Anliegerbetroffenheit**

Für das Gebiet des B-Planes Winterhude 42 gibt es auf der Südseite der Hebebrandstraße 2 neue Anbindungen:

- Anschluss der Erschließungsstraße Pergolenviertel an die Hebebrandstraße und
- eine Gehwegüberfahrt für die Erschließung des Sondergebietes (Punkthaus).

### **3.11 Oberflächenentwässerung**

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über Straßenabläufe und Anschlussleitungen in das vorhandene Regensiel. Da in der Hebebrandstraße keine Grundinstandsetzung vorgenommen wird, ist eine Straßenwasserreinigung nicht erforderlich.

### **3.12 Straßenbegleitgrün**

Der Umbau erfordert insgesamt 9 Baumfällungen:

- die Mittelinsel wird verschmälert und es wird für den Linksabbieger aus dem Tessenowweg eine breitere Durchfahrt im Bereich der Mittelinsel erforderlich (8 Bäume)
- für die Fußgängerquerung bei der Anbindung des Pergolenviertels muss der Gehweg verbreitert werden.

Die zu fällenden Bäume haben einen Stammdurchmesser zwischen 0,10 und 0,35 m.

Westlich des Tessenowweges wird der markante Silberhorn mit einer Baumscheibe eingefasst, da hier der Gehweg wegen der Signalanlage verschoben werden muss.

Der vorhandene Baum an der Haltestelle Kapstadtring wird mit einem Baumrost umgeben, das in den Gehweg hineinragt.

Es ist vorgesehen, im Mittelstreifen zwischen Tessenowweg und dem Bereich westlich der Anbindung des Pergolenviertels 8 Bäume, sowie im nördlichen Grünstreifen 1 Baum neu zu pflanzen.

### **3.13 Beleuchtung / Wegweisung / Straßenmobiliar**

Die Lage von 4 Großmastleuchten (mit einer 2-fach- Anordnung mit Ausleger) im Mittelstreifen der Hebebrandstraße ist an die neue Planung anzupassen. Sie werden versetzt. Ein zusätzlicher Beleuchtungsmast ist im Bereich des Überweges an der Einmündung Tessenowweg zu setzen.

Die wegweisende Beschilderung in der Hebebrandstraße jeweils vor bzw. am Knoten Sengelmanstraße, in der Sengelmanstraße sowie im Knotenpunkt Überseering bleibt erhalten.

### **3.14 Lärmschutz**

Derzeit wird seitens des LSBG geprüft, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt und ob ein Lärmgutachten zu erstellen ist.

### **3.15 Versorgungsleitungen**

Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor Baubeginn vorgenommen.

### **3.16 Barrierefreiheit**

In Teilen werden als Trennung zwischen Geh- und Radwegen sowie an allen Fußgängerquerungen die notwendigen Bodenindikatoren gemäß PLAST 10 vorgesehen.

Die erforderlichen Bordsteinhöhen an Fußgänger- und Radfahrerfurten sowie im Bereich von Bushaltestellen werden gemäß PLAST 10 berücksichtigt. Grundsätzlich werden getrennt Querungen vorgesehen.

### **3.17 Kampfmittel**

Die Untersuchung der überplanten Fläche auf Kampfmittel hat ergeben, dass die Verkehrsflächen im betrachteten Bereich ohne Kampfmittelverdacht sind. Nur auf der Nordseite gibt es zwischen dem Tessenowweg und dem Überseering einen ca. 0,3 m breiten Streifen, bei dem es Verdacht auf vergrabene Kampfmittel gibt. Die Luftbildauswertung ergab jedoch keine Hinweise auf Bombenblindgänger.

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im überplanten Bereich sind folgende Bebauungspläne rechtsgültig:

- Bebauungsplan D100, vom 19.06.1961
- Bebauungsplan Winterhude 42 - Barmbek-Nord 42 – Alsterdorf 42, Blatt 1, vom 06.07.2015
- Bebauungsplan Winterhude 7, Blatt 2, vom 22.05.1986

## **5 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

## **6 Umsetzung der Planung**

### **6.1 Grunderwerb**

Für diese Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich. An der Bushaltestelle Kapstadt-ring wird für die Verlängerung und den damit verbundenen Ausbau ein Eingriff von ca. 150 m<sup>2</sup> in die angrenzende Grünfläche erforderlich.

### **6.2 Finanzierung**

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Titel „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms“.

Die äußere Erschließung des Pergolenviertels (Anbindung der Erschließungsstraße und Verlängerung der Linksabbiegespur) wird aus Mitteln des Bezirksamtes Hamburg-Nord finanziert.

Die neue Lichtsignalanlage an der Eimündung Tessenowweg wird gem. Baugenehmigung zum Neubau des Busbetriebshofes vom Bauherrn des Busbetriebshofes (Hamburger Hochbahn) finanziert, weil die Beampelung der Einmündung für die Funktionsfähigkeit des Betriebshofes erforderlich ist.

### **6.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Die verkehrstechnische Planung sowie die entwurfstechnische Bearbeitung werden vom LSBG, GF/PB betreut. Die Baudurchführung der Straßenbaumaßnahmen erfolgt durch den LSBG, S3.

### **6.4 Voraussichtlicher Baubeginn**

Der Straßenbau mit den ggf. erforderlichen Leitungsverlegungen ist für Herbst/Winter 2017 vorgesehen.

Verfasst:

Hamburg, den 08.03.2017

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Aufgestellt:

Hamburg, den 14.03.2017

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_