

Baumaßnahme: Hohenfelder Bucht, Straße und GI Brücken

Teilbaumaßnahme: Straße

Bezug: Schlussverschickung vom 23.08.2018
Hier: Nachtrag/Ergänzung zur Schlussverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
2	Gegenüberstellung der am 23.08.2018 schlussverschickten Planung mit den erforderlich gewordenen Planungsänderungen.....	4
3	Baum- und Parkraumbilanz.....	19
4	Sonstiges	20

1 Allgemeines

Die zum geplanten Bauvorhaben „Hohenfelder Bucht, Straße und GI Brücken“ gehörenden Planungsunterlagen der Objektplanung Verkehrsanlagen und der Objektplanung Freianlagen wurden am 23.08.2018 schlussverschickt. In diesem Nachtrag werden die seit der Schlussverschickung erforderlich gewordenen Änderungen dargestellt und erläutert.

Die durchgeführten Optimierungen basieren auf geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen, geänderten Regelwerken, externen Planungen und weiteren Vorgaben. Sie werden in Kapitel 2 des vorliegenden Erläuterungsberichtes im Detail beschrieben.

Zusammenfassend wurden folgende Änderungen zur vormals angeordneten Planung aus dem Jahr 2018 vorgenommen:

- Anschluss an bereits umgesetzte Anschlussplanung An der Alster (Projekt Alster Fahrradachsen / vorgezogene Maßnahme) mit vier anstelle von vormals sechs Kfz-Fahrestreifen im Straßenquerschnitt An der Alster und Fortführen der Protected Bike Lane stadtauswärts im Projekt Hohenfelder Bucht
- Änderung der Wegführung zwischen dem Freibord (unterhalb der neuen Hohenfelder Brücken) und der Buchtstraße entlang des Kanu-Clubs
- moderate Änderung des Trassenverlaufs zwischen Schwanenwik Süd und Schwanenwik Nord vor dem Hintergrund der Verkehrsführung während der Bauzeit
- Entfall der Radverkehrs-Diagonalfurt und der benachbarten Fußverkehrs-Furt über den Mundsburger Damm, Führung der entsprechenden Radverkehrsverbindung zwischen Außenalster und Mundsburger Damm (VR 5/6) über die Armgartstraße
- hierzu Einrichtung einer LSA am Knotenpunkt Schwanenwik / Armgartstraße, vergleichbar mit dem derzeitigen Bauzustand
- hierzu Einrichtung einer Fg-LSA am Knotenpunkt Mundsburger Damm / Armgartstraße, vergleichbar mit dem derzeitigen Bauzustand (nicht Gegenstand des Projektes Hohenfelder Bucht)
- Einrichtung eines Radfahrstreifens anstelle eines Schutzstreifens im Schwanenwik stadtauswärts zwischen Mundsburger Damm und Hartwicusstraße
- duale Lösung für den Radverkehr stadtauswärts in der südwestlichen Barcastraße zwischen Lohmühlenstraße und Sechslingspforte, Beginn des Radfahrstreifens im Bereich der Verziehung vor der Schweimlerstraße
- geringfügige Anpassung des Kfz-Fahrbahnverlaufs in der Sechslingspforte wegen einer Bauwerksfuge am geplanten Fuß- und Radverkehrstunnel
- Ergänzung einer Querungsstelle für den Fußverkehr über den nordwestlichen Knotenpunktarm der Sechslingspforte am signalisierten Knotenpunkt Barcastraße (oberhalb des Fuß- und Radverkehrstunnels)
- aus Richtung Lange Reihe (Südwesten) kommend Ermöglichen des Linksabbiegens von der Barcastraße in die Sechslingspforte

- Unterbrechung des Parkstreifens in der Sechslingspforte, südöstlich Barcastraße, durch Baumstandorte, Herstellen der Längsparkstände in Pflasterbauweise
- Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Barcastraße / Buchtstraße / Graumannsweg („rechts vor links“ statt abknickender Vorfahrt)
- in den meisten Bereichen Anpassung der Materialität von Radverkehrsanlagen (Asphaltbauweise, DSK rot)
- bereichsweise Vorsehen zusätzlicher Baumstandorte im Planungsgebiet (keine Kompensation entfallender Bäume außerhalb des Planungsgebietes zulässig)
- bereichsweise Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen und geänderter angrenzender Nutzungen (z.B. neuer Grundstückszufahrten)
- bereichsweise Verbreitern einzelner Querschnittselemente, v.a. von Radverkehrsanlagen, vor dem Hintergrund geänderter Regelwerke (v.a. ReStra)
- bereichsweise Vorsehen zusätzlicher Rotmarkierung von Radverkehrsanlagen, insbesondere in Bereichen mit bedingt verträglicher Führung und Signalisierung zum Kfz-Verkehr

Die seit der Schlussverschickung vorgenommenen Anpassungen an den Planungen der Verkehrs- und Freianlagen werden mit diesem Nachtrag allen Trägern öffentlicher Belange und allen zu beteiligenden Dienststellen zur Kenntnis übergeben. Die Änderungen sind den nachfolgenden Erläuterungen und den beigefügten Plänen zu entnehmen:

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| – Lageplan Blatt 1 | 12292_HBU_ST_Z_27_001_--_I |
| – Lageplan Blatt 2 | 12292_HBU_ST_Z_27_002_--_I |
| – Lageplan Blatt 3 | 12292_HBU_ST_Z_27_003_--_I |
| – Lageplan Blatt 4 | 12292_HBU_ST_Z_27_004_--_I |
| – Lageplan Blatt 5 | 12292_HBU_ST_Z_27_005_--_I |
| – Lageplan Blatt 6 | 12292_HBU_ST_Z_27_006_--_I |

2 Gegenüberstellung der am 23.08.2018 schlussverschickten Planung mit den erforderlich gewordenen Planungsänderungen

Allgemeine Punkte

Einige seit Schlussverschickung getätigte Änderungen betreffen das gesamte Planungsgebiet. Bei den Ausführungen in den folgenden Unterkapiteln werden sie daher nicht jeweils einzeln aufgeführt. Hierbei handelt es sich um folgende Punkte:

- Vor dem Hintergrund geänderter Regelwerke (v.a. ReStra) wurden teilweise Anpassungen der Breiten einzelner Querschnittselemente vorgenommen. Dies betrifft z.B. Radverkehrsanlagen. Breitere Radverkehrsanlagen werden jedoch nur in den Bereichen vorgesehen, wo dies möglich ist. In einigen Abschnitten sprechen z.B. Belange der Ingenieurbauwerke oder des Baumerhalts gegen breitere Wege.
- Auch die Materialität der Radwege wurde für einige Teile des Planungsgebietes angepasst: In der Regel sollen die Radwege in Asphaltbauweise (DSK rot, analog zum Projekt Alster-Fahrradachsen) hergestellt werden. Davon ausgenommen sind kurze Anschlussbereiche an den Bestand (z.B. Mundsburger Damm und Sechslingspforte) sowie Bereiche, in denen sehr viele Leitungen bzw. Hausanschlüsse vorhanden sind. Hier kommt ein rotes Betonsteinpflaster 25/25 zum Einsatz. Die grundsätzliche Wahl einer Asphaltoberfläche basiert unter anderem auf der ReStra (S. 101 zu Kapitel 11.1.2 der ERA 2010). Laut der ReStra sollen bauliche Radwege wegen des höheren Fahrkomforts für den Radverkehr in der Regel eine Deckschicht aus Asphalt erhalten. Auch die einheitliche Gestaltung zum kürzlich umgebauten Abschnitt Alster-Fahrradachsen spricht für den Asphaltaufbau. Für die Gestaltung mit einer *roten* Asphaltoberfläche spricht gerade im Hinblick auf den Zweirichtungsradweg entlang der Außenalster ebenfalls die einheitliche Farbgestaltung zum benachbarten Abschnitt Alster-Fahrradachsen (roter Asphalt) sowie zum nördlich im Schwanenwik angrenzenden Abschnitt (rotes Pflaster). Zudem befindet sich das Planungsgebiet in einem sowohl vom Radverkehr als auch vom Fußverkehr stark frequentierten Abschnitt an der Außenalster. Vor dem Hintergrund des sehr hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens besteht grundlegend auch ein gewisses Konfliktpotential zwischen beiden Verkehrsarten. Die rote und somit eindeutiger auf den Radverkehr abstellende Gestaltung der Radwege soll diese potentiellen Konflikte (u.a. durch Nutzung von Radwegen durch den Fußverkehr) nach Möglichkeit etwas reduzieren. Zudem wird der roten Radwegoberfläche eine höhere Gestaltqualität beigemessen als einer schwarzen Asphaltdecke.
- In Relation zur früheren Schlussverschickung wurden, insbesondere in Anlehnung an die 2022 fortgeschriebene ReStra (S. 102 zu Kapitel 11.1.4 der ERA 2010), deutlich mehr Rotmarkierungen von Radverkehrsanlagen vorgesehen.
- Darüber hinaus wurden zusätzliche Bäume im Planungsgebiet vorgesehen: Alle im Rahmen der Maßnahme entfallenen Bäume müssen nun direkt im Planungsgebiet kompensiert werden. Eine Kompensation außerhalb des Planungsgebietes ist nicht mehr zulässig.

Strecke An der Alster zwischen Lohmühlenstraße und Sechslingspforte

Der Straßenzug An der Alster wurde im Zuge der Baumaßnahme „Förderung des Radverkehrs“, Teilbaumaßnahme „Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 / An der Alster Vorwegmaßnahme“, unter anderem im Bereich des Knotenpunktes An der Alster / Lohmühlenstraße umgestaltet. Hier liegt der Übergang zwischen den Baumaßnahmen „Alster Fahrradachsen“ und „Hohenfelder Bucht“.

Am Übergang zur Baumaßnahme Hohenfelder Bucht wurde der Kfz-Fahrbahnquerschnitt in der Straße An der Alster im Zuge des Ausbaus von sechs auf vier Kfz-Fahrbahnen reduziert. Zwei Kfz-Fahrbahnen führen stadteinwärts und zwei Kfz-Fahrbahnen stadtauswärts. Der in diesem Streckenabschnitt ehemals praktizierte Richtungswechselbetrieb soll zukünftig entfallen. Die im Bereich der früheren Kfz-Fahrbahn freigewordenen Flächen werden nun für attraktivere Radverkehrsanlagen genutzt. Auf der Gebäudeseite (in Fahrtrichtung stadtauswärts) ist eine ca. 3 m breite Protected Bike Lane entstanden, auf der Alsterseite wurden neben der Kfz-Fahrbahn ein ca. 1,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen und ein ca. 4 m bis 5 m breiter Zweirichtungsradweg hergestellt. Der Knotenpunkt An der Alster / Lohmühlenstraße wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage betrieben. Die Querungsstelle über die Straße An der Alster liegt weiterhin nordöstlich der Einmündung Lohmühlenstraße. Die neuen Bordlagen und Protektionselemente wurden überwiegend mit Klebeborden hergestellt. Einen Lageplan sowie Fotos der umgesetzten Baumaßnahme zeigen Abbildung 1 und Abbildung 2.

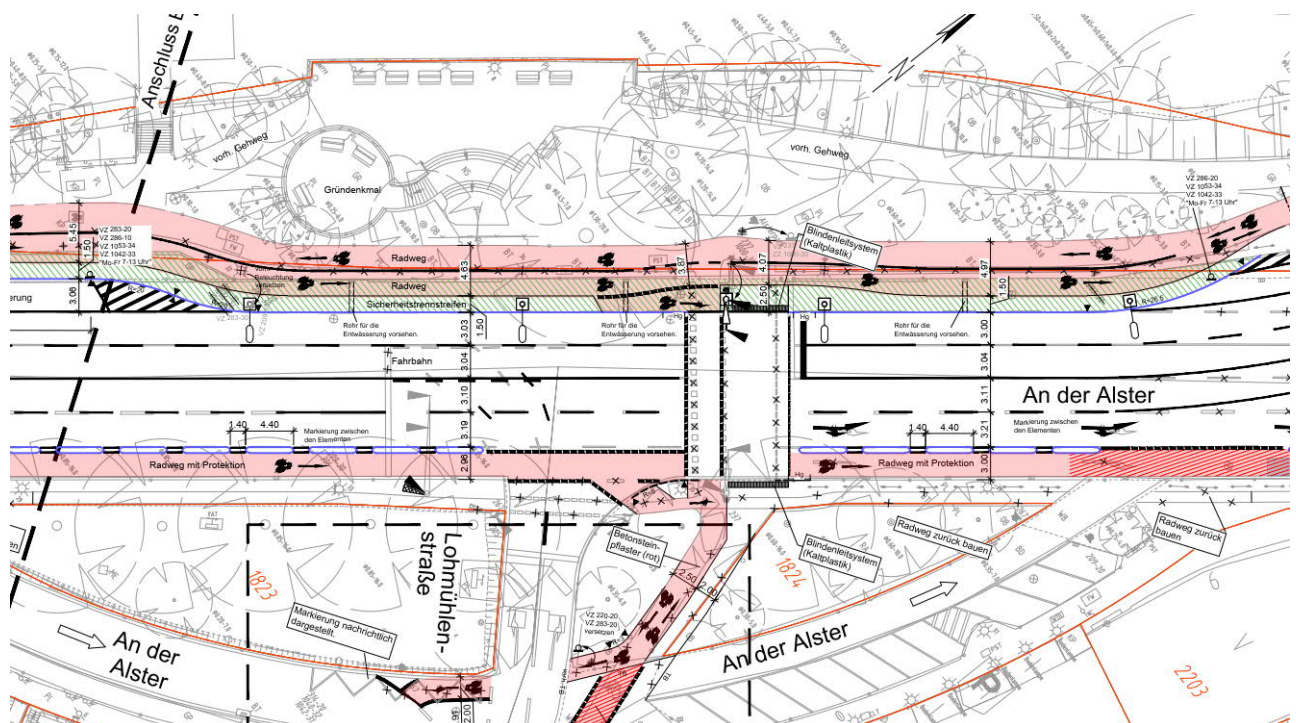


Abbildung 1: Lageplan Alster Fahrradachsen An der Alster Vorwegmaßnahme (Quelle: ARGUS/LSBG)



Abbildung 2: Protected Bike Lane (Gebäudeseite) und Zweirichtungsradweg (Alsterseite) in der Straße An der Alster

Die Planungen zum Ausbau der Hohenfelder Bucht müssen an den bereits hergestellten Zustand in der Straße An der Alster anschließen (vgl. Abbildung 3). Die in Fahrtrichtung stadtauswärts angeordnete Protected Bike Lane soll im Planungsgebiet der Hohenfelder Bucht bis zum Knotenpunkt An der Alster / Sechslingspforte / Schwanenwik weitergeführt werden. Die geringere Breite der Kfz-Fahrbahn ermöglicht es zudem, den Zweirichtungsradweg entlang der Außenalster durchgehend fahrbahnnah und ohne die ursprünglich erforderliche Fahrtrichtungstrennung im Bereich einiger Bestandsbäume zu führen.

Unmittelbar im Anschluss an die Ausfahrt der parallel verlaufenden Anliegerfahrbahn wird der Querschnitt der Straße An der Alster um einen zusätzlichen Kfz-Fahstreifen aufgeweitet. Dies hängt mit der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes An der Alster / Sechslingspforte / Schwanenwik zusammen. Die entsprechenden Berechnungen haben gezeigt, dass bereits an dieser Stelle zwei Geradeausfahrstreifen und ein Rechtsabbiegestreifen für den stadtauswärts fließenden Kfz-Verkehr vorgesehen werden müssen. Die Protected Bike Lane wird hier somit etwas näher in Richtung der Gebäude geführt.

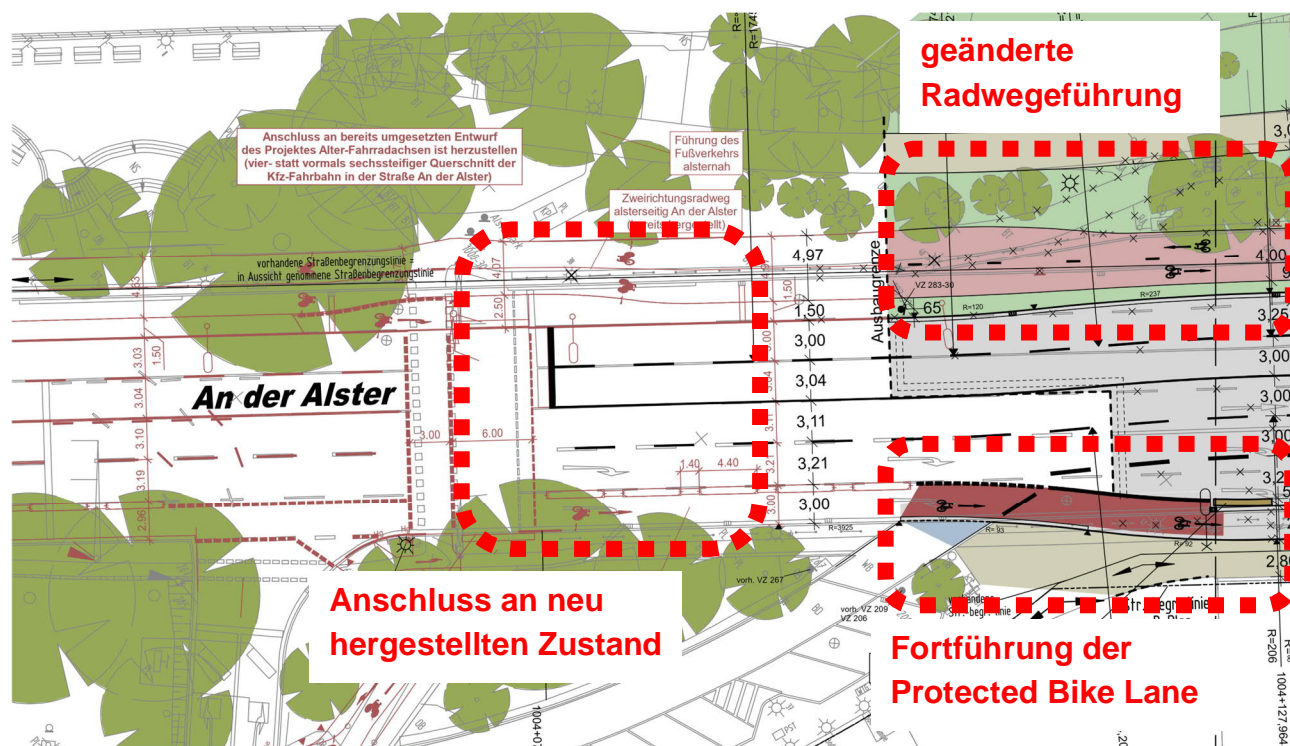


Abbildung 3: Lageplan-Ausschnitt An der Alster, Anschluss an Knotenpunkt Lohmühlenstraße

Knotenpunkt An der Alster / Sechslingspforte / Schwanenwik (LSA 262)

Die grundlegende Knotenpunktgestaltung An der Alster / Sechslingspforte / Schwanenwik (LSA 262) mit der Fuß- und Radverkehrsführung sowie der Kfz-Fahrbahnaufteilung in den Knotenpunktzufahrten und -ausfahrten ist gegenüber der bekannten Schlussverschickung unverändert. Die Straße An der Alster erhält im Vorfeld des Knotenpunktes, wie im vorstehenden Abschnitt beschrieben, allerdings eine kompaktere Kfz-Fahrbahn. Auf den Richtungswechselbetrieb wird in Zukunft verzichtet. Ein zweiter Rechtsabbiegestreifen in die Sechslingspforte wird ebenso wie ein dritter Geradeausfahrstreifen in den Schwanenwik ab ca. 60 m bis 70 m vor dem Knotenpunkt aufgeweitet. Im unmittelbaren Bereich der entsprechenden Aufweitungen ergibt sich vor dem Hintergrund der moderat geänderten Trassenlage ein etwas größerer Eingriff in die südöstlich gelegenen Parkanlagen. Den Planausschnitt zeigt Abbildung 4.

Erneut geprüft wurde in der Zwischenzeit auch die Führung des Fußverkehrs aus der Straße An der Alster (Gebäudeseite) über die Fahrbahn der Sechslingspforte in den Schwanenwik (Hohenfelder Brücken, Buchtseite). Diese Relation wird zukünftig auch für den Radverkehr vorgesehen. Derartige Belange wurden bereits im Rahmen der frühen Planungsphasen (Machbarkeitsstudie, Vorplanung) untersucht, abgewogen und abgestimmt. Aus Gründen u.a. der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt wurde sich damals gegen die Einrichtung einer entsprechenden Wegebeziehung für den Fußverkehr entschieden und u.a. die Erneuerung des Tunnelbauwerks unterhalb der Sechslingspforte geplant. Die erneute Prüfung hat ergeben, dass der Weg entlang der Hohenfelder Bucht für den Fußverkehr attraktiver ist: einerseits aus gestalterischen Gründen, andererseits aufgrund des Wegezeit-Verhältnisses der beiden Optionen. Der Weg über die Brücke wäre für den

Fußverkehr zwar 60 m kürzer, dauert aber länger, weil man insgesamt drei LSA zu überqueren hätte. Die Wegezeit entlang der Hohenfelder Bucht beträgt ca. 4,5 min, die Wegezeit über die Brücke einschließlich LSA-Querung ca. 8 min.

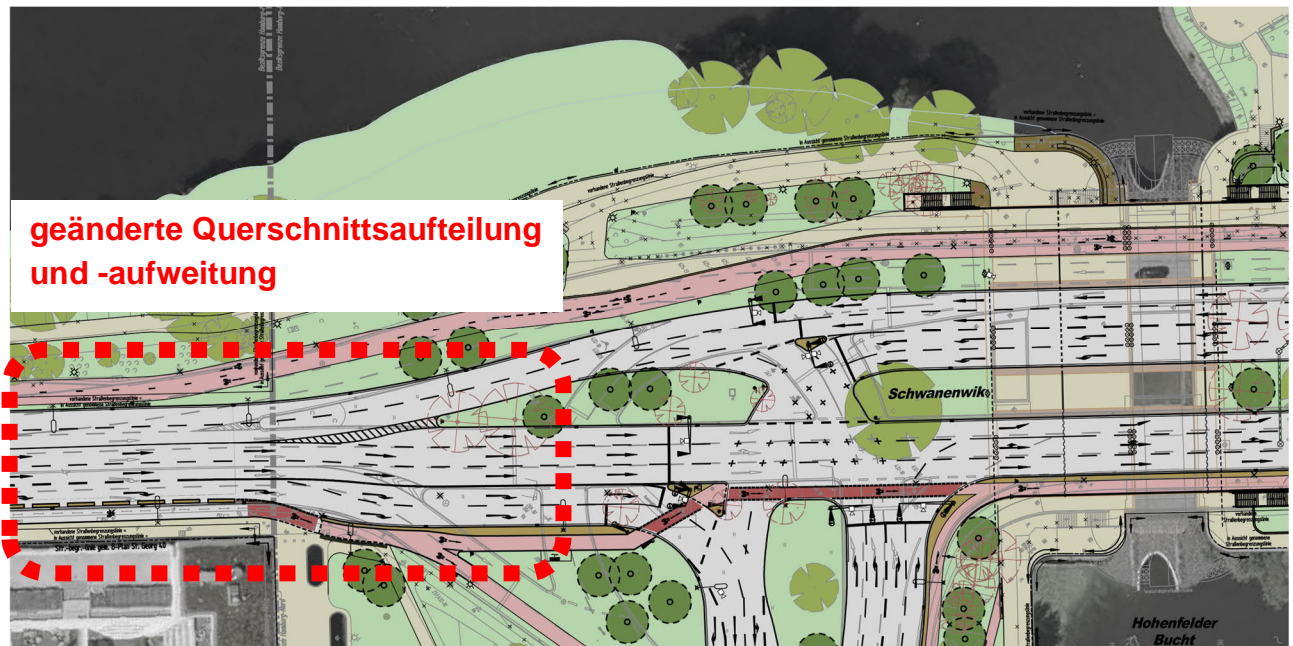


Abbildung 4: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt An der Alster / Sechslingspforte / Schwanenwik

Strecke Schwanenwik zwischen Sechslingspforte und Buchtstraße

Analog zur Situation auf der Alsterseite wird nun auch nordöstlich am buchtseitig geplanten Brückenbauwerk für den Fußverkehr eine Treppe vorgesehen. Die Gehwegebeziehung in Richtung des Knotenpunktes Schwanenwik / Buchtstraße / Mundsburger Damm verläuft im Anschluss bestandsorientiert hinter der Baumreihe. Auf die ehemals geplante Gehwegführung und Treppenlage unmittelbar am Kanu-Club wird verzichtet. Darüber hinaus erfolgt im Bereich Kanu-Club / Grünanlage eine Planung durch den Bezirk. Dies ist nicht Gegenstand der Planung Hohenfelder Bucht.

Der Entwurf für die Entwässerungs- und Reinigungsanlagen im Schwanenwik wurde zudem konkretisiert und mit den zu beteiligenden Institutionen abgestimmt.

Den dazugehörigen Planausschnitt zeigt Abbildung 5.

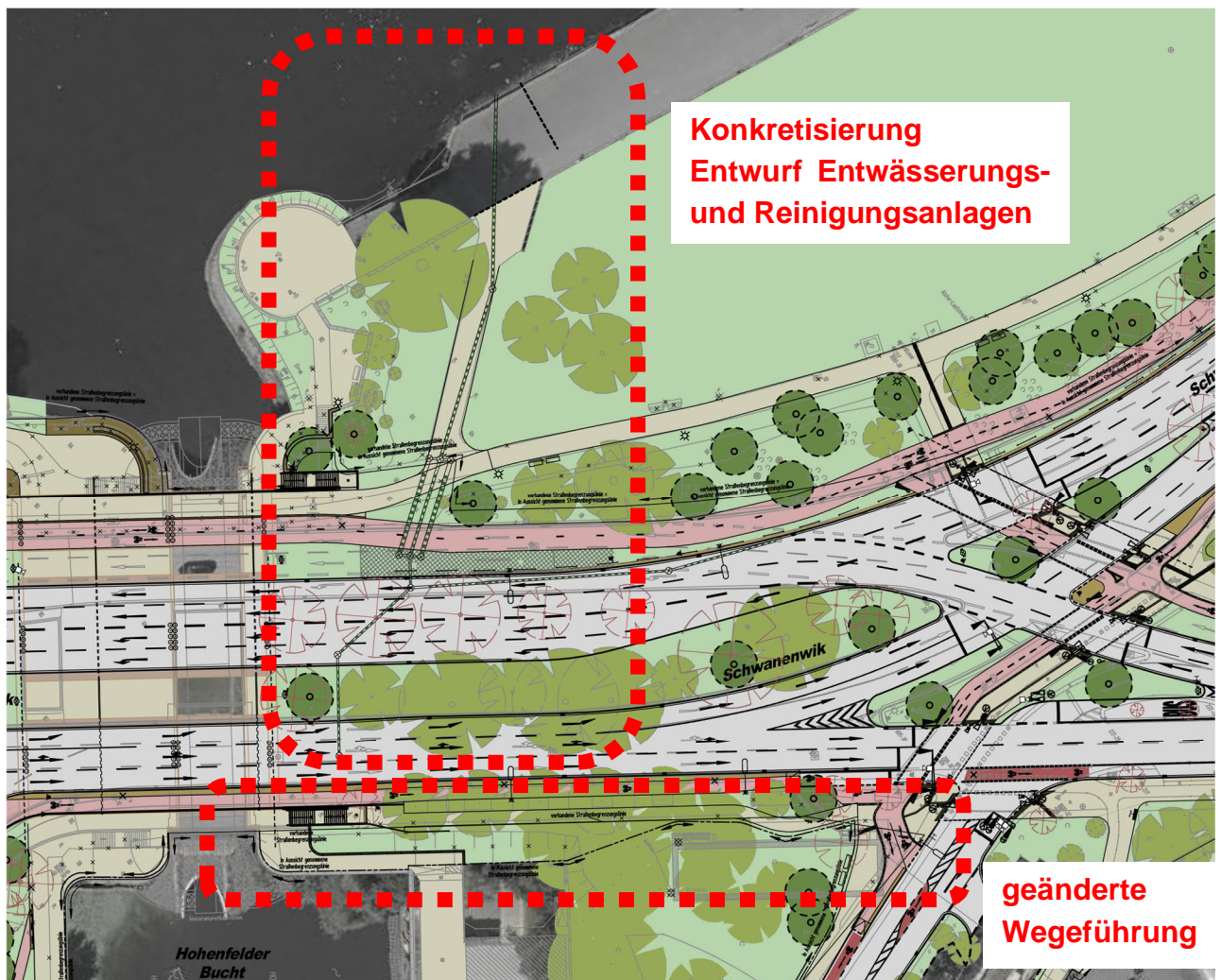


Abbildung 5: Lageplan-Ausschnitt mit Schwanenwik zwischen Hohenfelder Brücke und Buchtstraße

Knotenpunkt Schwanenwik / Buchtstraße / Mundsburger Damm

Der genaue Trassenverlauf der beiden Fahrstreifen, die aus dem südlichen Schwanenwik in den nördlichen Schwanenwik (in Richtung Schwanenwik-Brücke) führen, wurde leicht modifiziert (vgl. Abbildung 6). Ursächlich hierfür waren Belange der Verkehrsführung während der Bauzeit, sodass in einzelnen Bauphasen eine leistungsfähigere Verkehrsabwicklung mit mehr Kfz-Fahrstreifen ermöglicht wird.

Es wird zudem auf die ursprünglich geplante Radverkehrsanbindung zwischen Außenalster und Mundsburger Damm in Form einer diagonalen Radverkehrsfurt (mit angrenzender Fußverkehrsfurt) verzichtet (vgl. Abbildung 6). Ursächlich für diese Änderung war einerseits, dass es im Zeitraum seit der Schlussverschiebung Änderungen in den zu berücksichtigenden Busverkehren (Fahrverlauf Lange Reihe / Barcastraße / Buchtstraße / Mundsburger Damm) gegeben hat. Während man im Rahmen der Planung ursprünglich von einer Metrobuslinie ausgegangen war, verkehren nun drei Metrobuslinien auf dieser Relation. Eine erneute Untersuchung und Abstimmung bzgl. der Signaltechnik hat ergeben, dass sich die entsprechenden Furten negativ auf das Ziel der Busbeschleunigung auswirken würden. Andererseits wurde im Zuge einer Baustellenverkehrsführung zudem eine vergleichbare Form

der Signalisierung, Furt- und Haltelinienanordnung angedacht und vor Ort getestet. Dabei kam es im betreffenden Kfz-Strom mitunter zu Rotlichtverstößen, infolge derer die Furt außer Betrieb genommen wurde.

Die entsprechende Relation wird stattdessen über die Armgartstraße geführt. Dies wird in den Abschnitten zu den Knotenpunkten Schwanenwik / Armgartstraße und Mundsburger Damm / Armgartstraße beschrieben.

Im betreffenden Seitenraum des Mundsburger Damms kann nun anstelle des bisherigen Zweirichtungsrادweges ein Einrichtungsrادweg vorgesehen werden. Zwischen der Fahrbahn und dem Radweg können neue Baumstandorte vorgesehen werden.

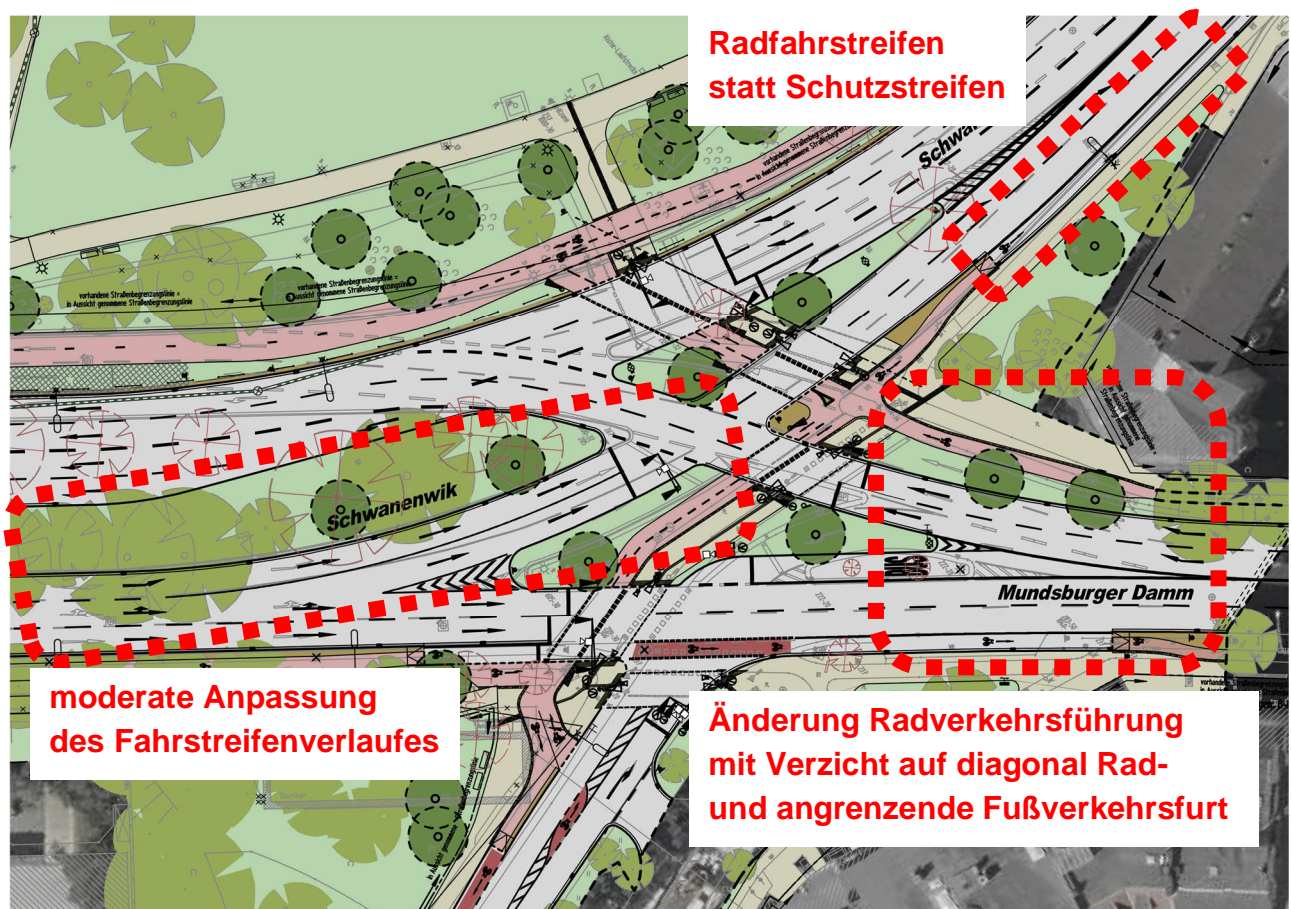


Abbildung 6: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Schwanenwik / Buchtstraße / Mundsburger Damm

Strecke Schwanenwik zwischen Mundsburger Damm und Hartwicusstraße

Entlang des östlichen (gebäudeseitigen) Fahrbahnrandes soll anstelle des Schutzstreifens nun ein Radfahrstreifen markiert werden. Dies ist bereits in Abbildung 6 dargestellt.

Knotenpunkt Schwanenwik / Armgartstraße

Die am Knotenpunkt Schwanenwik / Buchtstraße / Mundsburger Damm entfallene Radverkehrsbeziehung zwischen der Außenalster und den Velorouten 5 und 6 im Mundsburger Damm soll zukünftig über die Armgartstraße geführt werden. Hierzu soll der Knotenpunkt zukünftig mit einer Lichtsignalanlage betrieben werden (vgl. Abbildung 7). Dies ist vergleichbar zum derzeit vorfindenen Bauzustand (vgl. Abbildung 8).

Der Schwanenwik verfügt im Knotenpunktbereich, analog zur angrenzenden Schwanenwik-Brücke, über einen durchgehenden Kfz-Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung Norden auf dem im vorstehenden Abschnitt beschriebenen, bestandsorientiert 2,00 m breiten Radfahrstreifen geführt. Auf der Alsterseite wird, wie im gesamten Planungsgebiet, ein 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen. Zur Einrichtung eines kleinen Aufstellbereiches für den in die Armgartstraße linksabbiegenden Radverkehr wird der Zweirichtungsradweg im Knotenpunktbereich auf eine Breite von insgesamt 5,00 m aufgeweitet. Die Radverkehrsführung zwischen der Außenalster und der Armgartstraße wird anhand von rot eingefärbten Radverkehrsfurten im Knotenpunkt verdeutlicht. Nördlich und südlich der Einmündung Armgartstraße werden zudem Furten für den querenden Fußverkehr über den Schwanenwik vorgesehen.

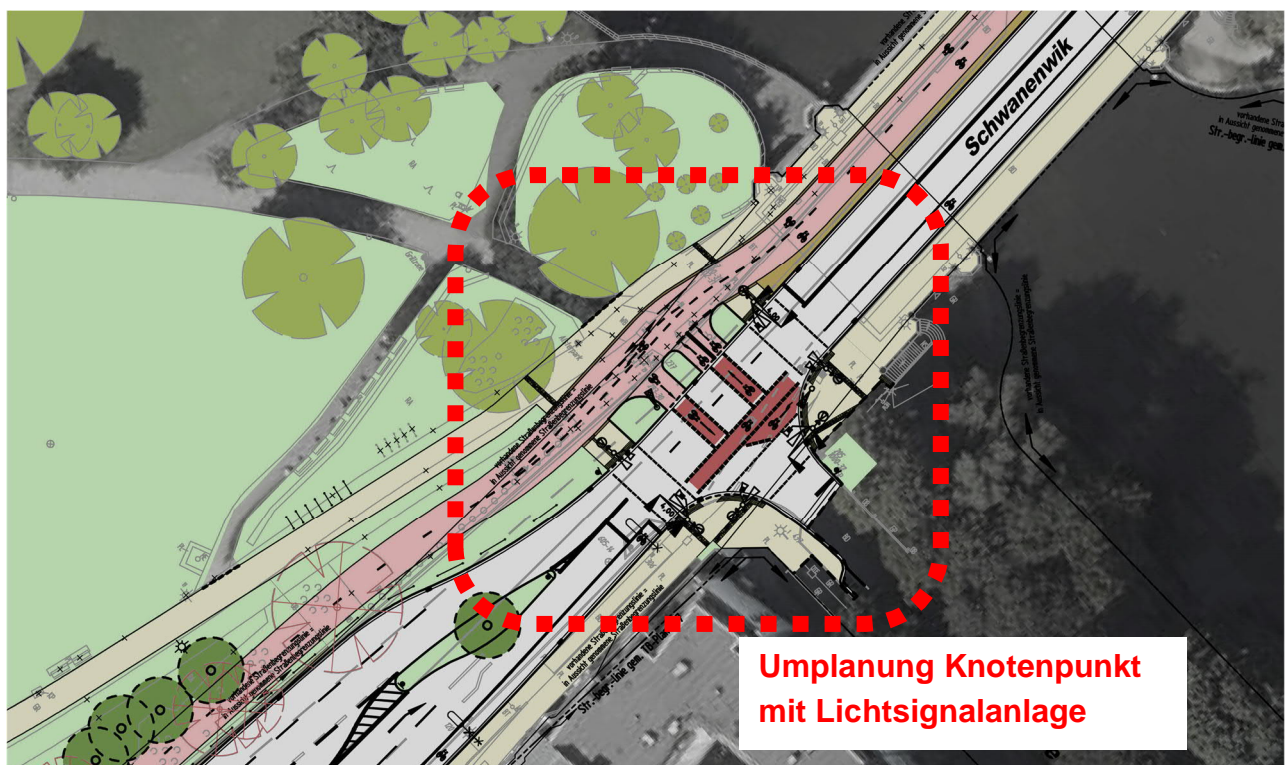


Abbildung 7: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Schwanenwik / Armgartstraße

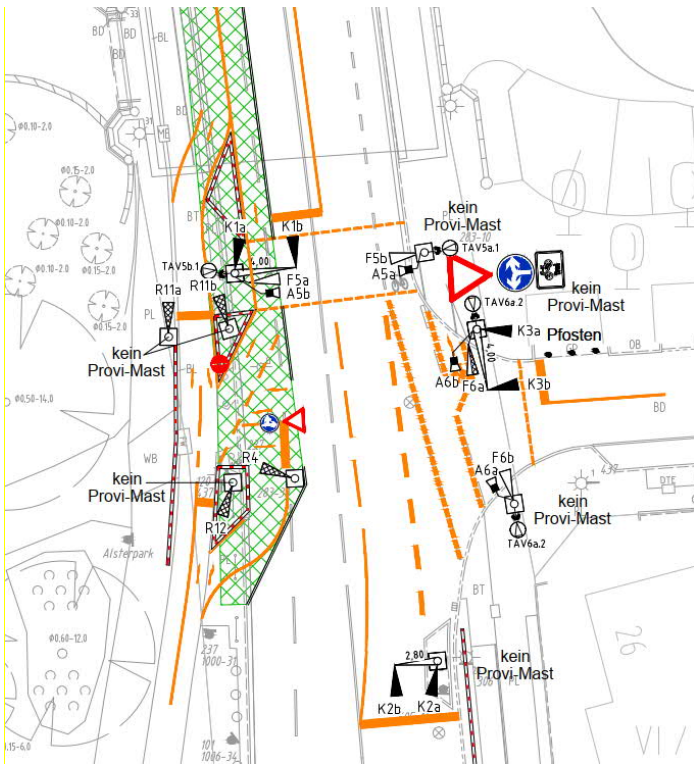


Abbildung 8: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Schwanenwik / Armgartstraße (Bauzustand; Quelle: BKP)

Knotenpunkt Mundsburger Damm / Armgartstraße

Am Knotenpunkt Mundsburger Damm / Armgartstraße soll die für den Bauzustand eingerichtete LSA (kein Provisorium) auch für den Endzustand übernommen werden. Die folgende Abbildung 9 zeigt die derzeit in Betrieb befindliche Baustellensituation.

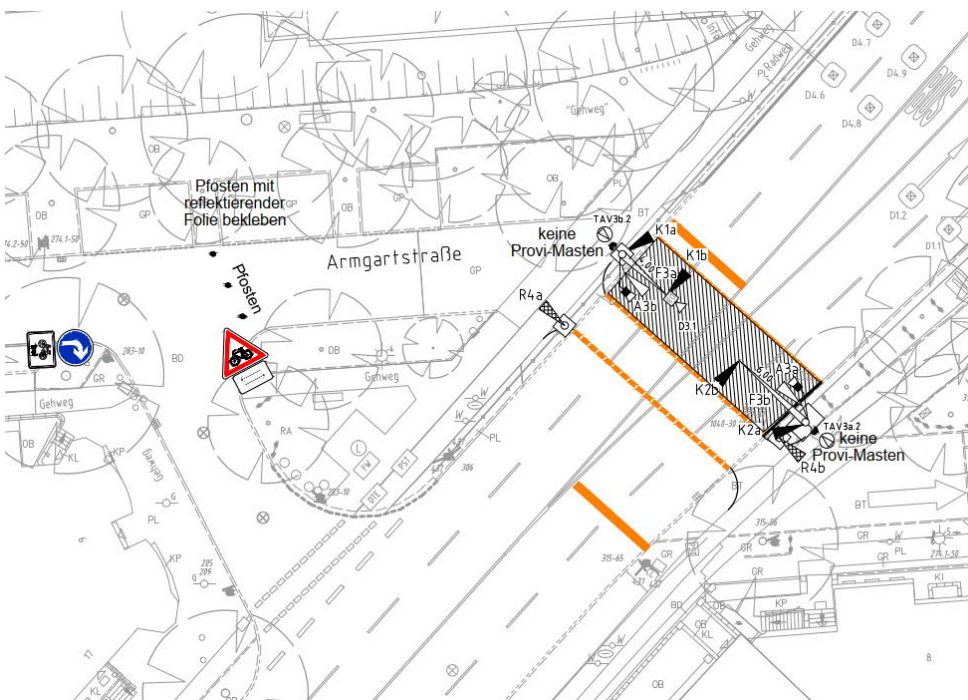


Abbildung 9: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Mundsburger Damm / Armgartstraße (Bauzustand; Quelle: BKP)

Dies ist nicht Gegenstand der Planung zur Maßnahme Hohenfelder Bucht. Entsprechende Abstimmungen hierzu laufen bereits zwischen dem LSBG, dem Bezirksamt, PK und VD.

Strecke Sechslingspforte zwischen An der Alster und Barcastraße

Der exakte Trassenverlauf der Sechslingspforte zwischen der Straße An der Alster und der Barcastraße wurde im Vergleich zur Schlussverschickung moderat in Richtung der Parkanlage südwestlich der Sechslingspforte verschoben. Ursächlich hierfür waren ingenieurbau-technische Zwänge am geplanten Tunnelbauwerk unterhalb der Sechslingspforte: Eine Tunnelfuge sollte im Bereich des zukünftig begrünten Mittelstreifens liegen.

Knotenpunkt Sechslingspforte / Barcastraße

Im Rahmen der erneuten Abstimmungen mit den entsprechend zu beteiligenden Institutionen wurde sich für die Einrichtung einer Linksabbiegebeziehung aus dem südwestlichen Knotenpunktarm der Barcastraße in die Sechslingspforte ausgesprochen. Diese Relation wurde im Rahmen der bisherigen Planung durchaus angedacht, vor dem Hintergrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt, der Alternativen über Lohmühlenstraße und Buchtstraße sowie dem generellen Ziel der kompakteren Knotenpunkt- und großzügigeren Freianlagengestaltung jedoch nicht weiterverfolgt. Mit der nun vereinbarten Änderung soll vorwiegend der Straßenzug Barcastraße / Buchtstraße mit dem Knotenpunkt Graumannsweg (siehe nachfolgendes Unterkapitel) verkehrlich weiter entlastet werden. Die Linksabbiegebeziehung wird als Aufstellbereich („überbreiter Fahrstreifen“) vorgesehen. Dieser erhält eine Breite von 5,50 m. Seine Aufstelllänge entspricht ca. 3 Pkw. Die stadtauswärts führenden Kfz- und Radfahrstreifen bleiben auch aufgrund des bereits getätigten Ausbaus unverändert. Der stadteinwärts führende Kfz-Fahrstreifen wird ebenso wie der Schutzstreifen und die angrenzenden Längsparkstände in Richtung der angrenzenden Parkanlage verschoben. Vor dem Hintergrund des Baumerhalts muss ein geplanter Pkw-Parkstand an dieser Stelle entfallen. Auch der Gehweg wird in diesem Bereich schmaler. Die Pkw-Parkstände liegen zudem im Bereich der erforderlichen Verziehung.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass der betreffende Abschnitt der südwestlichen Barcastraße bereits im Zuge des 2020 abgeschlossenen Los 1 baulich umgestaltet wurde. Daraus ergaben sich bereits Zwänge für etwaige Umplanungen. Der südliche Fahrbahnrand (Gebäudeseite) wurde einschließlich der Gehwege und der Gehwegüberfahrt Schweimlerstraße bereits für den Endzustand final hergestellt. Das bisherige Ausbauende am nördlichen Fahrbahnrand (Parkseite) liegt aus Richtung Lange Reihe kommend nach der ersten Parkbucht. Hier schließt die nun geänderte Planung auch wieder an den ehemals geplanten und bereits hergestellten Zustand an. Somit wird es an dieser Stelle nicht erforderlich sein, Teile der gesetzten Borde etc. erneut anzupassen.

Zudem wurde im Zuge der erneuten Abstimmungen vereinbart, dass über den nordwestlichen Knotenpunktarm der Sechslingspforte - oberhalb des Fuß- und Radverkehrstunnels - eine Querungsstelle für den Fußverkehr vorgesehen werden soll. Diese wurde im

bisherigen Planungsprozess ebenfalls bereits angedacht und diskutiert, insbesondere auf Basis der Abstimmungen mit den für die Signaltechnik erforderlichen Stellen aber nicht vorgesehen. Diese Querungsstelle wird als sinnvolle Ergänzung im Netz für den Fußverkehr auf „Straßenebene“ bewertet. Sie ermöglicht es, den Knotenpunkt auch auf Straßenniveau über *einen* Knotenpunktarm zu überqueren und verbindet hierbei die neu entstehenden, attraktiv gestalteten (u.a. Gestaltungspflaster, Begrünung) Seitenräume an der Hohenfelder Bucht (Barcastraße Nord-West) und an der Parkanlage (Barcastraße Süd-West) miteinander. Bei der bisher verfolgten Lösung hätte der Fußverkehr den Knotenpunkt entweder über *drei* Knotenpunktarme LSA-gesichert überqueren oder vorn Vornherein den Fuß- und Radverkehrstunnel unterhalb der Sechslingspforte nutzen *müssen*.

Der im Bau befindliche Fuß- und Radverkehrstunnel stellt gleichwohl weiterhin eine sinnvolle und attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Freianlagen (Parkanlagen / Hohenfelder Bucht) dar.

Den geänderten Planungsstand zeigt die folgende Abbildung 10.

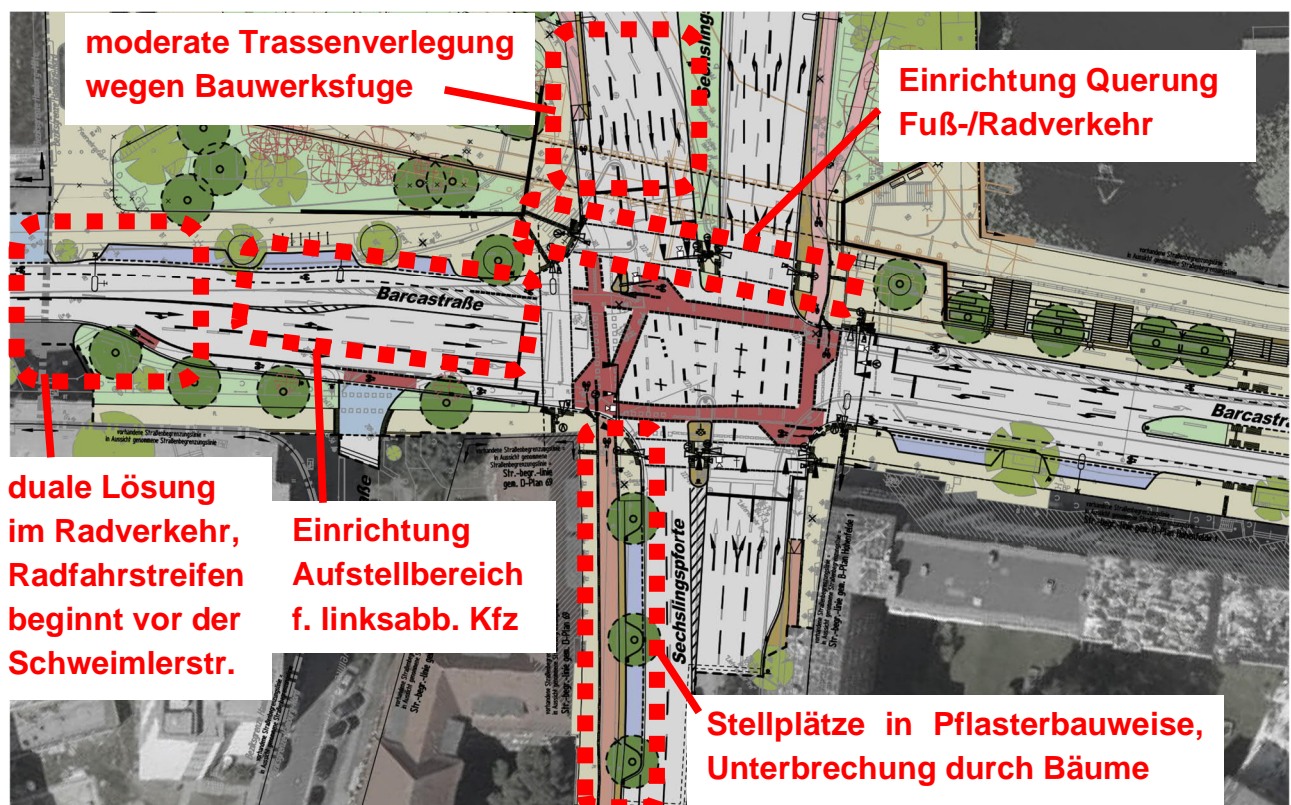


Abbildung 10: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Sechslingspforte / Barcastraße

Strecke Sechslingspforte südöstlich der Barcastraße

Die Längsparkstände in der Sechslingspforte sollen entgegen des bisher vorgesehenen Erhalts der Asphaltbauweise zukünftig in Pflasterbauweise hergestellt werden. Die Parkstandsbreite beträgt gemäß ReStra (Tab. 23 zu RAS 2006, S. 20) 2,30 m, da der betreffende Abschnitt der Sechslingspforte als „hochbelastete Fahrbahn einer

Hauptverkehrsstraße“ definiert wurde. Im Bereich vor und hinter sowie zwischen den neu herzustellen Längsparkständen sollen insgesamt drei neue Baumstandorte entstehen. Der betreffende Seitenraum der Sechslingspforte verfügt bislang (abgesehen von Begrünung auf angrenzenden Privatgrundstücken) über kaum Begrünung, sodass in dieser Hinsicht eine Erhöhung der Gestaltqualität erfolgen soll. Zudem ist es nunmehr erforderlich, im Planungsgebiet entfallende Bäume vollumfänglich im Planungsgebiet zu ersetzen (s.o.). Der angrenzende Sicherheitstrennstreifen wird in der Regelbreite von 90 cm vorgesehen, der Einrichtungsrادweg ist 2,50 m breit. Die Planungsänderung ist in Abbildung 10 mit dargestellt.

Strecke Barcastraße zwischen Lohmühlenstraße und Sechslingspforte

Zum Thema der Radverkehrsführung stadtauswärts im südwestlichen Abschnitt der Barcastraße zwischen Lohmühlenstraße und Sechslingspforte sind seit der Schlussverschickung diverse Abstimmungen und Planungsänderungen erfolgt. Die Schlussverschickung sah ursprünglich vor, den Radverkehr im Mischverkehr sowie auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum zu führen, von dem es vor der Einmündung Schweimlerstraße eine Ableitung gab.

Eine zwischenzeitlich abgestimmte Lösung, die im Vorfeld des Knotenpunktes Sechslingspforte einen Radfahrstreifen in Mittellage vorsah, soll aufgrund des Radentscheids sowie der im Jahre 2022 fortgeschriebenen ReStra nicht umgesetzt werden. Eine ebenfalls zwischenzeitlich abgestimmte Lösung mit einem Radfahrstreifen im Vorfeld der Schrägparkstände in der Barcastraße wurde nach erneuter Abstimmung aus Gründen der (subjektiven und objektiven) Verkehrssicherheit verworfen.

Die nun vorgesehene Lösung sieht vor, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen und den Radfahrstreifen im Beginn der Verziehung vor der Einmündung Schweimlerstraße zu beginnen (siehe vorherige Abbildung 10). Da der Radverkehr im Bereich der Bushaltestelle AK St. Georg jedoch auf einen nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum geführt wird, bleibt diese duale Lösung vorerst bestehen.

Es finden Abstimmungen zwischen LSBG, Bezirksamt Mitte, PK und VD darüber statt, wie mit der Radverkehrsführung aus Richtung Lange Reihe im Bereich der Bushaltestelle AK St. Georg zukünftig umzugehen ist. Dabei wird unter anderem der Vorschlag behandelt, den nicht benutzungspflichtigen Radweg dort aufzugeben und den Radverkehr anstelle der dualen Lösung *eindeutig* im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dies beeinträchtigt nicht die Planung der Maßnahme Hohenfelder Bucht.

Knotenpunkt Barcastraße / Buchtstraße / Graumannsweg

Für den Knotenpunkt Barcastraße / Buchtstraße / Graumannsweg wurden im Zuge der Vorplanung verschiedene Varianten dargestellt und diskutiert. Schlussendlich wurde die Variante mit abknickender Vorfahrt zur Vorzugsvariante. Eine verkehrsbehördliche Anordnung für diese Variante lag ebenfalls vor.

Im Zuge der weiteren Planungsabstimmung wurde durch das PK31 mitgeteilt, dass die abknickende Vorfahrt aus der Barcastraße in die Buchtstraße in Kombination mit der ungesicherten Querung für den Fußverkehr (Mittelinsel in der Buchtstraße) auf Basis der VwV-StVO nicht als verträglich angesehen wird. Hintergrund ist unter anderem ein Unfall aus der Bauzeit, bei dem ein Bus aus der Barcastraße bei der Einfahrt in die Buchtstraße mit einer Radfahlerin kollidiert ist. Diese querte die Fahrbahn aus Richtung des Kanu-Clubs. Da der Bus durch die abknickende Vorfahrt aus Sicht der Radfahlerin von „hinten rechts“ kam, hat diese den Bus offenbar nicht wahrgenommen. Es wird von PK31 befürchtet, dass hier eine unsichere Querungsstelle entsteht (siehe dazu VwV-StVO zu § 42 Richtzeichen zu den Zeichen 306 und 307 Abs. IV. Nr. 3). Als Lösungsvorschlag wurde zwischen den verschiedenen zu beteiligenden Institutionen eine gleichberechtigte Einmündung mit Vorfahrtregelung „rechts vor links“ vereinbart.

Wenngleich der Endzustand der bisher geplanten abknickenden Vorfahrt im Hinblick auf die generelle Übersichtlichkeit, die Verkehrsstärken (aktuell Umleitung der Verkehrsbeziehung Sechslingspforte / Schwanenwik über Barcastraße und Buchtstraße; zukünftig Buchtstraße in eine Richtung nur vom Linienbusverkehr befahren) und die bauliche Gestaltung (verbunden mit einer Wartepflicht für den Fußverkehr) sicherlich deutlich anders zu bewerten ist als der entsprechende Bauzustand, wurde dem Hinweis gefolgt und der Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung „rechts vor links“ in die Lagepläne zur Kenntnisnahme-Schlussverschiebung aufgenommen.

Nachteile aus dieser Lösung ergeben sich beispielsweise für die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit (dazu zeitlich befristetes Aufstellen von VZ 102 in der Barcastraße und im Graumannsweg) sowie auf das Ziel der Busbeschleunigung. Der Vorteil liegt unter anderem in einem „Einbremsen“ des Kfz-Verkehrs aus der Barcastraße, welches die Vorfahrt für Verkehrsteilnehmende aus dem Graumannsweg gewähren muss, in Kombination mit der besseren Erkennbarkeit und Interaktion für den querenden Fußverkehr.

Auch an dieser Stelle sei erwähnt, dass der betreffende Bereich bereits im Zuge des 2020 abgeschlossenen Bauloses 1 umgestaltet wurde. Die gebäudeseitigen Fahrbahnränder in der Barcastraße und in der Buchtstraße sind für den Endzustand final hergestellt, ebenso alle Fahrbahnränder im Graumannsweg. Aufgrund der bauzeitlichen Verkehrsführung wurden die Mittelinseln und die buchtseitigen Borde noch nicht gesetzt, die entsprechenden Trummen für den Endzustand jedoch schon. Daraus ergaben sich auch in diesem Bereich bereits Zwänge für etwaige Umplanungen.

Die entsprechenden Fahrbahnmarkierungen, u.a. Radverkehrsflächen, im Knotenpunktbereich wurden entsprechend aus der Planung entfernt. Die folgende Abbildung 11 zeigt einen Ausschnitt des fortgeschriebenen Lageplanes.

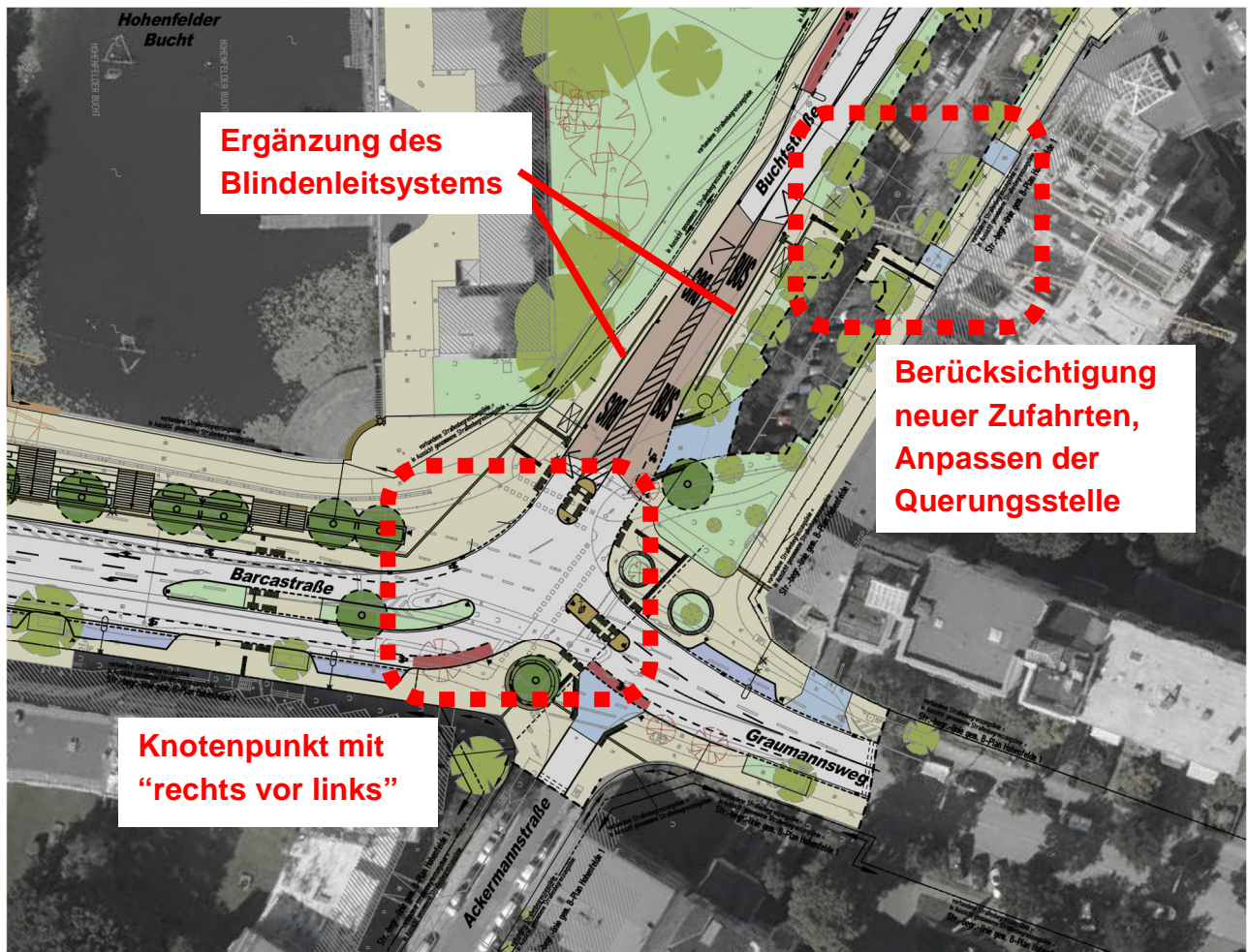


Abbildung 11: Lageplan-Ausschnitt mit Knotenpunkt Sechslingspforte / Barcastraße

Diskutiert wurde zudem der Vorschlag, den Verflechtungsbereich zwischen dem Kfz- (u.a. Bus-) und dem Radverkehr im Vorfeld der Bushaltestelle stadtauswärts zu entfernen und den Radverkehr hier stattdessen durch die Nebenfahrbahn zu leiten. Diese Lösung aus verschiedenen Gründen nicht weiterverfolgt: Für den Radverkehr würde sie im Unterschied zur bisher ausgearbeiteten Lösung eine größere Umwegigkeit anstelle der sehr direkten Linienführung durch die Buchtstraße bedeuten. Im Bereich der Anliegerfahrbahn würde es wiederum zu Interaktionen mit ein- und ausparkenden Kfz kommen. Der Radverkehr dürfte an der Ausfahrt der Anliegerfahrbahn zudem nur nach rechts abbiegen und könnte die Querungsstelle über die Mittelinsel im Mundsburger Damm nicht erreichen.

Strecke Buchtstraße

Im Bereich der Buchtstraße wurde einerseits die neu hergestellte Situation bzgl. der Grundstückszufahrten etc. einiger zuvor im Bau befindlicher Gebäude berücksichtigt. In der Folge musste die Querungsstelle über die Anliegerfahrbahn geringfügig verschoben werden und konnte statt in einer Breite von 4,00 m nur 3,50 m breit vorgesehen werden. Andererseits

wurde das Blindenleitsystem der Bushaltestellen verändert. Die bisherige Planung (und auch der aktuelle Stand der baulichen Umsetzung der gebäudeseitigen Haltestelle) entsprach dem Leitfaden „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund“ (Stand Februar 2016), welcher für eine einfache Fahrbahnrandhaltestelle lediglich einen Auffindestreifen und ein Einstiegsfeld vorsieht. Auf Wunsch des LBSG soll die Gestaltung der Bushaltestellen in der Buchtstraße allerdings der benachbarten Haltestelle AK St. Georg im Straßenzug Lange Reihe entsprechen. Somit wird nunmehr auch noch ein Leitstreifen parallel zum Bord vorgesehen. Die Anpassungen sind in Abbildung 11 mit dargestellt.

3 Baum- und Parkraumbilanz

Parkraumbilanz

Infolge der überarbeiteten Planung kommt es zu einer Änderung in der Parkraumbilanz. Dadurch, dass das Längsparken am südlichen Fahrbahnrand des östlichen Abschnittes der Sechslingspforte durch Baumstandorte unterbrochen wird, entfallen zusätzliche drei Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (vgl. Tabelle 1). Durch die Einrichtung der Linksabbiegemöglichkeit aus der Barcastraße (Süd-West) in die Sechslingspforte – verbunden mit der Verschiebung des parkseitigen Fahrbahnrandes nach außen und dem Erhalt des gegenüber der Schweimlerstraße stehenden Baumes – können hier anstelle der ursprünglich vorgesehenen vier nur noch drei Pkw-Stellplätze vorgesehen werden.

Tabelle 1: Parkraumbilanz

Streckenabschnitt	Bestand Anzahl	Planung 2018 (SV)		Planung 2023 (K-SV)	
		Anzahl	Bilanz	Anzahl	Bilanz
An der Alster	4	0	- 4	0	- 4
Mundsburger Damm	3	0	- 3	0	- 3
Sechslingspforte Ost (Süd)	7	7	± 0	4	- 3
Sechslingspforte Ost (Nord)	6*	3*	- 3	3*	-3
Barcastraße Nord-Ost	12	6	- 6	6	- 6
Barcastraße Süd-West	11	10	- 1	9	- 2
Graumannsweg	0	2	+ 2	2	+ 2
Gesamtbilanz	43	28	- 15	24	- 19

* davon 3 als Ladezone

Baumbilanz

Zum Zeitpunkt der Schlussverschickung (2018) wurde von 77 zu fällenden Bäumen ausgegangen. Demgegenüber standen 75 neu geplante Bäume. Für das unmittelbare Planungsgebiet ergab sich somit eine negative Baumbilanz.

Nach Übernahme ergänzender Vermessungsdaten sowie infolge des fortschreitenden Planungs- und insbesondere Baufortschrittes mussten einige weitere Fällungen vorgenommen werden. Insgesamt gibt die Baumbilanz vom 28. Juli 2023 **89 Baumfällungen** an. Dies sind 12 mehr als zum Planungsstand der Schlussverschickung.

Wie bereits eingangs erläutert wurde, müssen alle Fällungen innerhalb des Planungsgebietes kompensiert werden. Kompensationen außerhalb des Planungsgebietes sind nicht mehr zulässig. Somit sind nach aktuellem Planungsstand **89 Neupflanzungen** vorgesehen. Die Baumbilanz steht im aktuellen Entwurf somit bei **± 0**.

4 Sonstiges

Im Vorfeld der Ergänzung der Schlussverschickung wurde eine Vielzahl an Dienststellen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Alle nicht konsultierten Träger öffentlicher Belange werden mit diesem Nachtrag zur Schlussverschickung über die notwendig gewordenen Änderungen in Kenntnis gesetzt.

Verfasst: 

Aufgestellt:

Datum: 01.08.2023

Datum: 02.08.2023

Unterschrift: 

Unterschrift: 



Legende

- vord. Straßenbegrenzungslinie
- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- B-Planbegrenzung
- Planbegrenzung
- gegl. Hochbord
- gegl. Hochbord abgesenkt
- gegl. Talbord
- gegl. Schutzgitter
- gegl. Fahrradsteg
- Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- ☼ vord. / fert. neue - öffentliche Beleuchtung
- ☼ gegl. öffentliche Beleuchtung GM 12,5 m
- ☼ gegl. öffentliche Beleuchtung AM 11,8 m
- ☼ gegl. öffentliche Beleuchtung AM 9,5 m
- ☼ gegl. öffentliche Beleuchtung AM 7,5 m
- ⊗ vord. Baum / wird gefällt
- ⊗ gegl. Baum

Zustandsetzung

☐ weh. gegl. Straßeneinfahrt	☐ Straßeneinfahrt, handlich, Straßenschild
☐ weh. gegl. Fahrbahneinfahrt	☐ Fahrbahneinfahrt
☐ Fahrbahn (Handl.)	☐ Fahrbahn (Handl. mit 20 km/h)
☐ Straßeneinfahrt (Straßenbahn)	☐ Straßeneinfahrt (Straßenbahn) (Handl.)
☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)	☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)
☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)	☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)
☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)	☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)
☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)	☐ Fahrbahn (Straßenbahn) (Handl. gegl.)

Höhensystem: DHHN92 alle Höhen in mNN Koordinatensystem: ETRS89, Lagestatus 320

Grundlage Planung: Vermessung, ALKIS

Straße (Abschnitt)	Schwanenwik - An der Alster	Buchstraße - Barcastraße	Bochingsstraße
Vfasser	LGW		
Datum	18.09.2017		



bearbeitet	07/2023	Datum	Zeichen
gezeichnet	07/2023		
geprüft	31.07.2023		

Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes LSG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- 82 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Beauftragte: Hohenfelder Bucht
Straße und GI Brücken

Beauftragter: [Redacted]

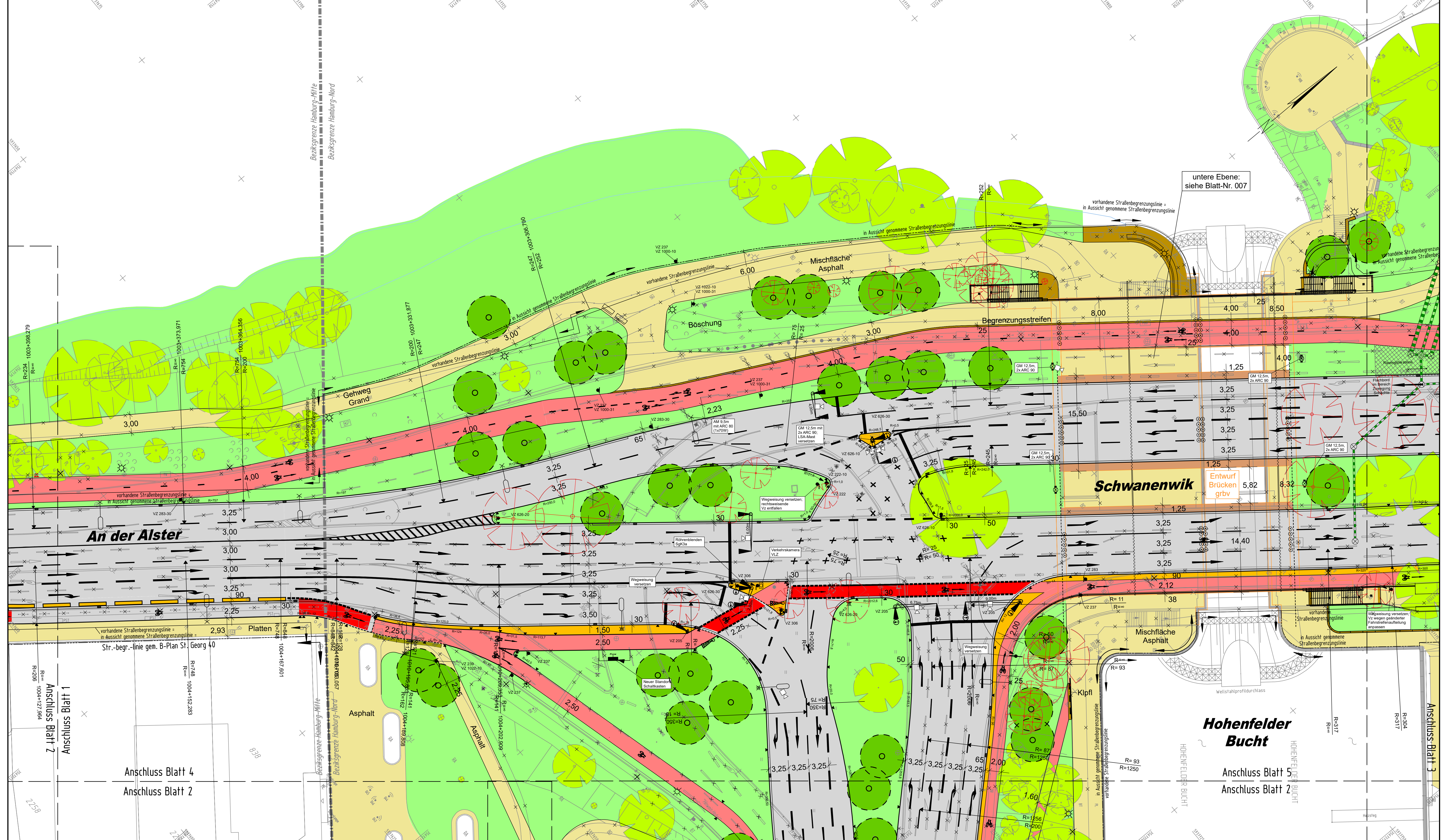
Telbeauftragte: Schwanenwik - An der Alster
Buchstraße - Barcastraße
Sechslingsforde

Planart: Verkehrstechnischer Übersichtsplan
Endzustand

Zustimmung: [Redacted] Datum: 02.08.2023

Masstab: 1:250

Projekt: 588_Baustufe Datum: 02.08.2023



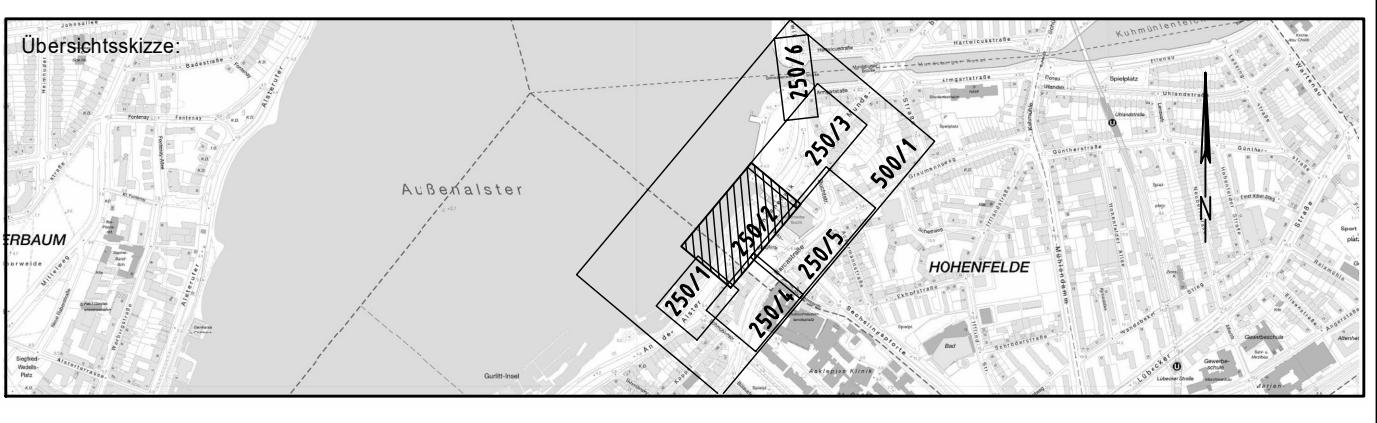
Legende

- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- B-Planbegrenzung
- Planungsgrenze
- gepfl. Hochbord
- gepfl. Hochbord abgesenkt
- gepfl. Tiefbord
- gepfl. Schutzgitter
- gepfl. Fahrradbügel
- Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- ☀ vorh./entf./neue -öffentliche Beleuchtung
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung GM 12,5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 11,8 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 9,5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 7,5 m
- 🌳 vorh. Baum / -wird gefällt
- 🌳 gepfl. Baum

Zeichenerklärung

- ☐ vorh. / gepl. Straßenbelauf
- ☐ vorh. / gepl. Fahrradlenkbügel
- ☐ Fahrbahn (Asphalt)
- ☐ Busverkehrflächen (Straßenbeton)
- ☐ Gehweg (Betonplatten/Betonsteingravier / Grand / Asphalt)
- ☐ Gehweg (Kleinfestpflaster aus Grand)
- ☐ Sicherheitsstreifen, Inseln, Reutischen (Betonsteingravier)
- ☐ Radweg (Betonsteingravier rot)
- ☐ Radweg (Asphalt mit DSK rot)
- ☐ Bodenmarkierungen (Rippplatten/Noppenplatten)
- ☐ Parkeflächen (Wabensteingravier aus Beton)
- ☐ Gabelrinnen (Wabensteingravier aus Beton)
- ☐ Grünflächen

Höhensystem:	DHHN92 alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte	Verfasser	LGW
Datum	18.09.2017		



Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2023	█
gezeichnet 07/2023	█
geprüft: 31.07.20	█

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letzzeichen	LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
- S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme: **Hohenfelder Bucht Straße und GI Brücken**

Teilbaumaßnahme: **Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte**

Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan Endzustand**

Zeichnungs-Nr.: █

Maßstab: 1:250

Bearbeitet: █

Datum: 01.08.2023

Aufgestellt: █

Datum: 02.08.2023

Freigegeben: █

Datum: 02.08.2023

Projekt: 580_Baustufe Datename: 12192_HBL/ST_Z_77_002_-_I_PL1 Plandatum: 02.08.23



Anschluss Blatt 6

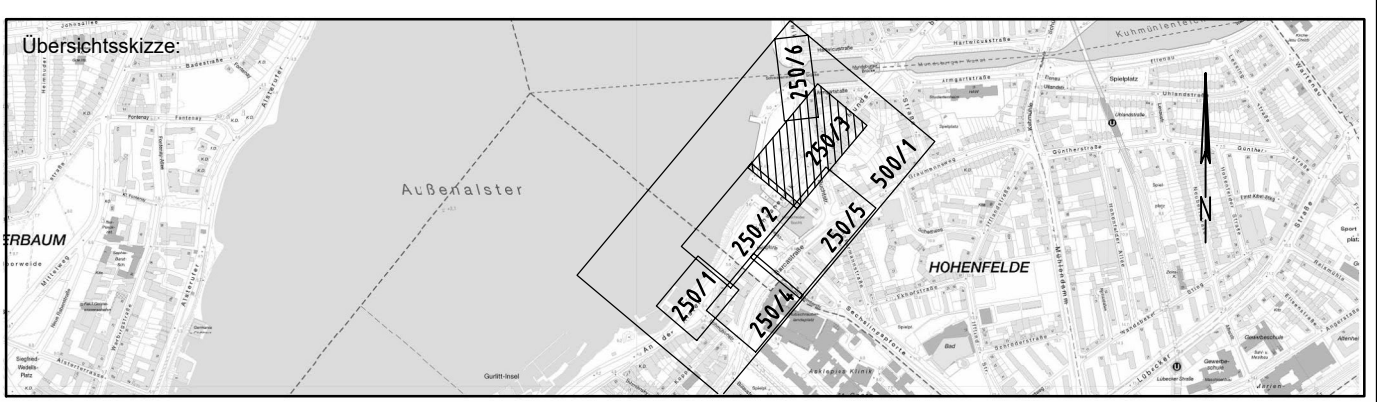
Legende

- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- ▬ B-Planlinie
- ▬ Bezirksgrenze
- Planungsgrenze
- ▬ gepfl. Hochbord
- ▬ gepfl. Hochbord abgesenkt
- ▬ gepfl. Tiefbord
- ▬ gepfl. Schutzgitter
- ▬ gepfl. Fahrradbügel
- ▬ Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- ☀ vorh./entf./neue - öffentliche Beleuchtung
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung GM 12,5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 11,8 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 9,5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 7,5 m
- 🌳 vorh. Baum / - wird gefällt
- 🌳 gepfl. Baum

Zeichenerklärung

- ▬ vorh. / gepl. Straßenbau
- ▬ vorh. / gepl. Fahrradlenkbügel
- ▬ Fahrbahn (Asphalt)
- ▬ Busenkehlflächen (Straßenbeton)
- ▬ Gehweg (Betonplatten/Betonsteinfester grau / Grand / Asphalt)
- ▬ Gehweg (Kerpfaster aus Grand)
- ▬ Sicherheitsstreifen, Insekten, Restflächen (Betonsteinfester grau)
- ▬ Radweg (Betonsteinfester rot)
- ▬ Radweg (Asphalt mit DBK rot)
- ▬ Bodenindikatoren (Rippplatten/Noppenplatten)
- ▬ Pavimentflächen (Wabensteinfester aus Beton)
- ▬ Überfahrten (Wabensteinfester aus Beton)
- ▬ Grünflächen

Höhensystem:	DHHN92 alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt):	Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte	Verfasser:	LGW
Datum:	18.09.2017		



Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichens LSBG	Datum

Datum	Zeichen
bearbeitet 07/2023	
gezeichnet 07/2023	
geprüft: 31.07.20	

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
- S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baummaßnahme: **Hohenfelder Bucht Straße und GI Brücken**

Teilbaummaßnahme: **Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte**

Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan Endzustand**

Zeichnungs-Nr.: [Redacted]

Maßstab: **1:250**

Bearbeitet: [Redacted]

Datum: **01.08.2023**

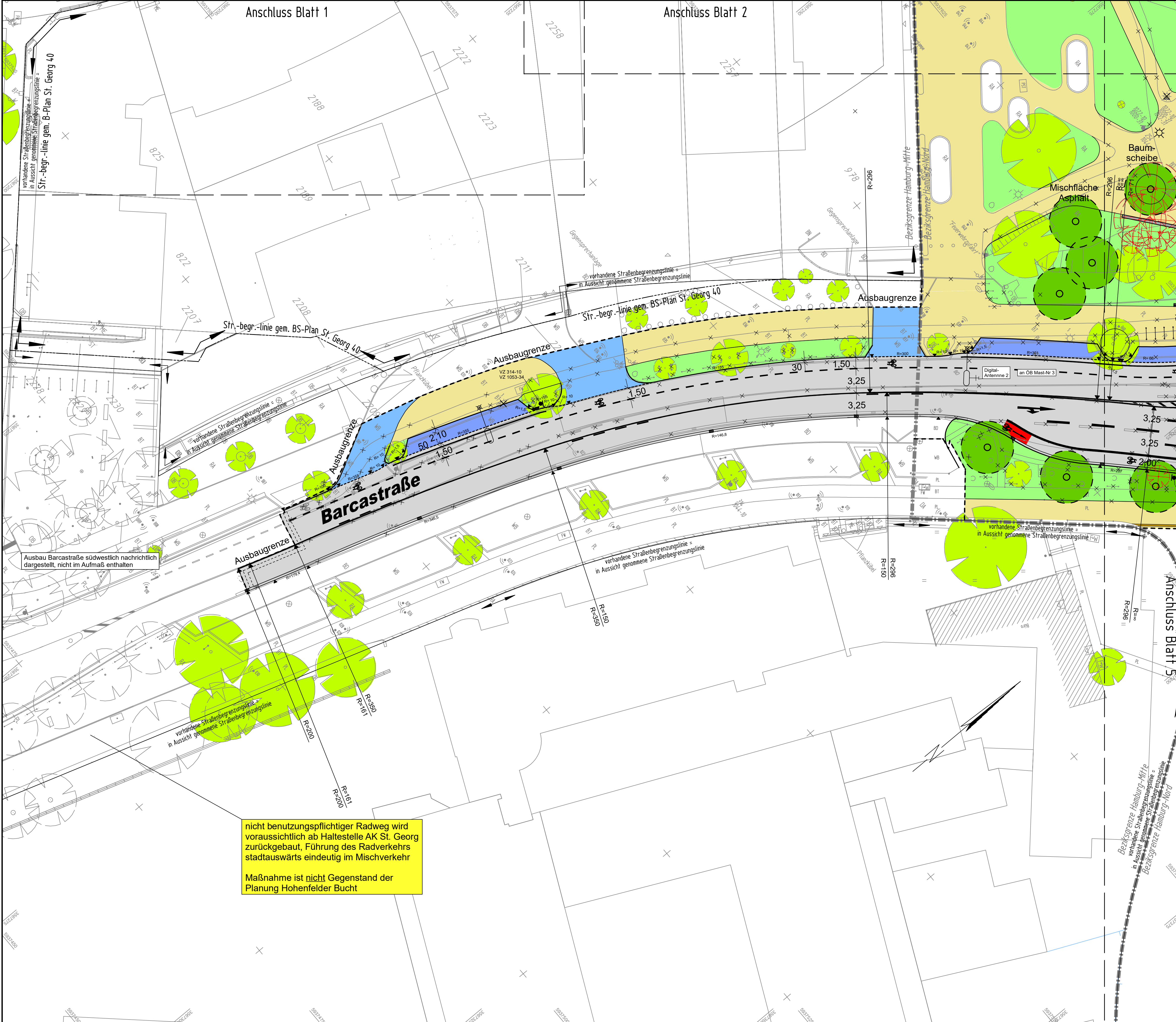
Aufgestellt: [Redacted]

Datum: **02.08.2023**

Freigegeben: [Redacted]

Datum: **02.08.2023**

Projekt: 580_Baustelle Datenebene: 12192_HBU_LST_Z_77_092_-_JPLT Plandatum: 05.09.23



Ausbau Barcastraße südwestlich nachrichtlich dargestellt, nicht im Aufmaß enthalten

nicht benutzungspflichtiger Radweg wird voraussichtlich ab Haltestelle AK St. Georg zurückgebaut, Führung des Radverkehrs stadtauswärts eindeutig im Mischverkehr
Maßnahme ist **nicht** Gegenstand der Planung Hohenfelder Bucht

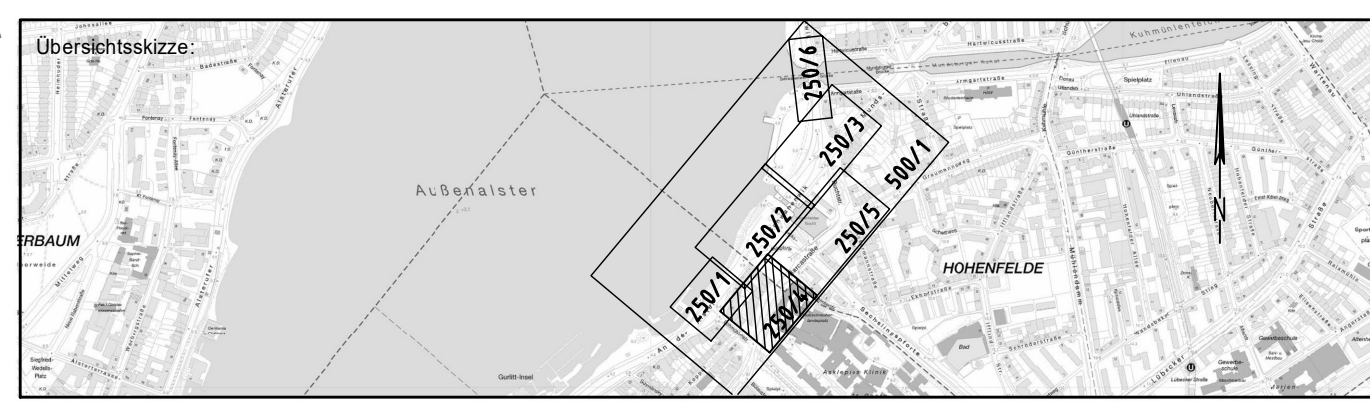
Legende

- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- B-Plangrenze
- Bezirksgrenze
- Planungsgrenze
- gepl. Hochbord
- gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Tiefbord
- gepl. Schutzgitter
- gepl. Fahrradbügel
- Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- ☀ vorh./entf./neue -öffentliche Beleuchtung
- ☀ gepl. öffentliche Beleuchtung GM 12,5 m
- ☀ gepl. öffentliche Beleuchtung AM 11,8 m
- ☀ gepl. öffentliche Beleuchtung AM 9,5 m
- ☀ gepl. öffentliche Beleuchtung AM 7,5 m
- 🌳 vorh. Baum / -wird gefällt
- 🌳 gepl. Baum

Zeichenerklärung

- ☐ vorh. / gepl. Straßenablauf
- ☐ vorh. / gepl. Fahrradlenkbügel
- ☐ Fahrbahn (Asphalt)
- ☐ Buverkehrsfahrbahn (Straßenbeton)
- ☐ Gehweg (Betonpflaster/Betonsteinpflaster grau / Grand / Asphalt)
- ☐ Gehweg (Kleinpflaster aus Granit)
- ☐ Sicherheitsstreifen, Inseköpfe, Restflächen (Betonsteinpflaster grau)
- ☐ Radweg (Asphalt mit DSX rot)
- ☐ Bodenmarkierungen (Rippentafeln/Noppenplatten)
- ☐ Parkflächen (Wabensteinpflaster aus Beton)
- ☐ Überfahrten (Wabensteinpflaster aus Beton)
- ☐ Grünflächen

Höhensystem:	DHHN92 alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte	LGV	18.09.2017	



	Datum	Zeichen
bearbeitet	07/2023	█
gezeichnet	07/2023	█
geprüft:	31.07.2	█

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
- S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme: Hohenfelder Bucht
Straße und GI Brücken

Teilbaumaßnahme: Schwanenwik - An der Alster
Buchstraße - Barcastraße
Sechslingspforte

Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan
Endzustand

Zeichnungs-Nr.: █

Maßstab: 1:250

Bearbeitet: █

Datum: 01.08.2023

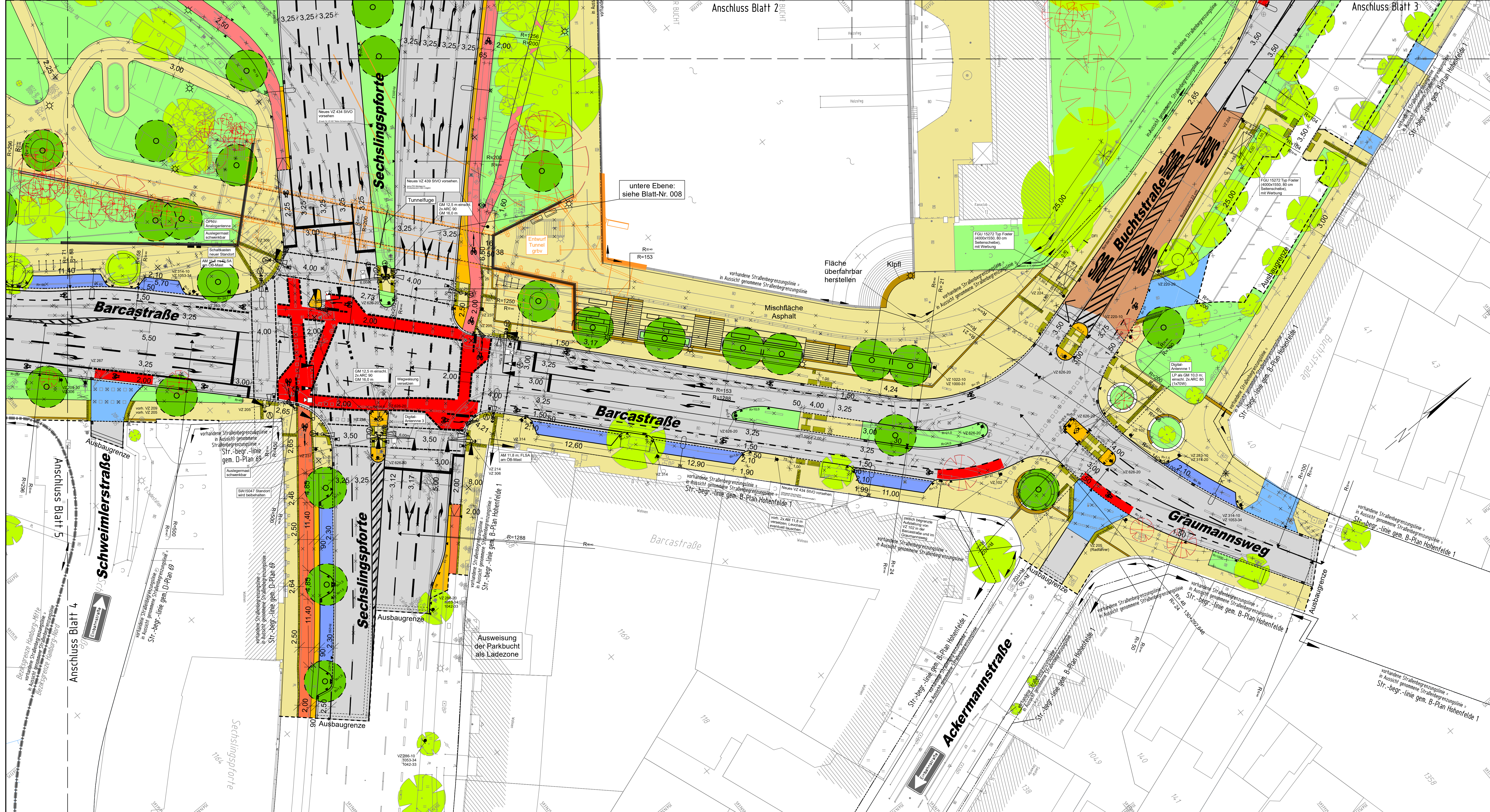
Aufgestellt: █

Datum: 02.08.2023

Freigegeben: █

Datum: 02.08.2023

Projekt: 1580_Baulose Dateiname: 12292_HBU_ST_2_27_004_..._LPLT Plotdatum: 02.08.23



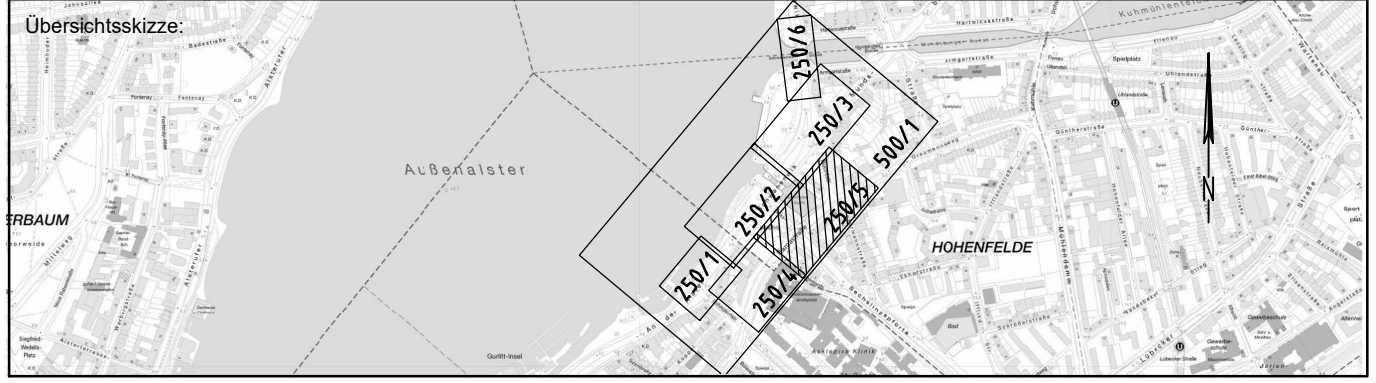
Legende

- vorh. Straßenbegrenzungslinie
- - - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- █ B-Plangrenze
- ||| Bezirksgrenze
- Planungsgrenze
- gepfl. Hochbord
- - - gepfl. Hochbord abgesenkt
- gepfl. Tiefbord
- gepfl. Schutzgitter
- gepfl. Fahrradbügel
- Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- ☀ vorh./entf./neue -öffentliche Beleuchtung
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung GM 12.5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 11.8 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 9.5 m
- ☀ gepfl. öffentliche Beleuchtung AM 7.5 m
- 🌳 vorh. Baum / wird gefällt
- 🌳 gepfl. Baum

Zeichenerklärung

- vorh. / gepfl. Straßenablauf
- vorh. / gepfl. Fahrdankhebel
- Fahrbahn (Asphalt)
- Buswechselflächen (Straßenbeton)
- Gehweg (Beton/Asphalt/Betonsteinpflaster grau / Grand / Asphalt)
- Gehweg (Kleinpflaster aus Granit)
- Sicherheitsstreifen, Insektpflege, Restflächen (Betonsteinpflaster grau)
- Raseng (Betonsteinpflaster rot)
- Raseng (Asphalt mit DSK rot)
- Bodenmarkierungen (Reifenpflaster/Kleinpflaster)
- Parkflächen (Wabensteinpflaster aus Beton)
- Überfahrten (Wabensteinpflaster aus Beton)
- Grünflächen

Höhensystem:	DHHN92 alle Höhen in mNN	Koordinatensystem:	ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Schwanenwik - An der Alster Buchstraße - Barcastraße Sechslingspforte	Verfasser:	LGV
		Datum:	18.09.2017



	Datum	Zeichen
	bearbeitet 07/2023	█
	gezeichnet 07/2023	█
	geprüft: 31.07.2023	█

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzichen LSBG	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
- S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme: Hohenfelder Bucht
Straße und GI Brücken

Teilbaumaßnahme: Schwanenwik - An der Alster
Buchstraße - Barcastraße
Sechslingspforte

Planinhalt: Verkehrstechnischer Lageplan
Endzustand

Zeichnungs-Nr.: █

M Maßstab: 1:250

Bearbeitet: █

Datum: 01.08.2023

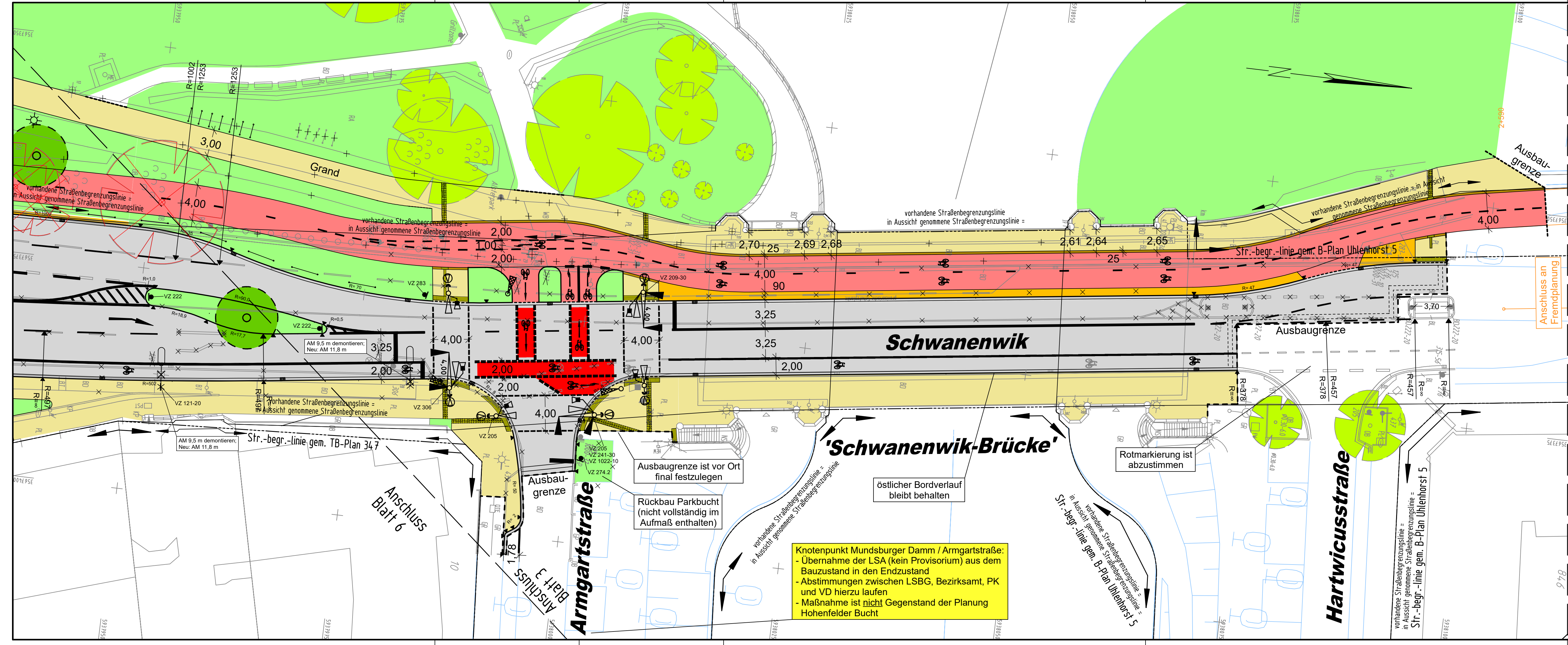
Aufgestellt: █

Datum: 02.08.2023

Freigegeben: █

Datum: 02.08.2023

Projekt: S80_Baureise Datum: 12.09.2023 J.P.L. Plotdatum: 05.09.23



Legende

—	vorh. Straßenbegrenzungslinie	—	Stadtkarte (ALKIS-Daten)
- - - -	in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie		
— · — ·	Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan		
— · — · — ·	B-Plangrenze		
— · — · — · — ·	Bezirksgrenze	☀ ☀ ☀	vorh./entf./neue -öffentliche Beleuchtung
— · — · — · — · — ·	Planungsgrenze	☀	gepl. öffentliche Beleuchtung GM 12,5 m
— · — · — · — · — · — ·	gepl. Hochbord	☀	gepl. öffentliche Beleuchtung AM 11,8 m
— · — · — · — · — · — · — ·	gepl. Hochbord abgesenkt	☀	gepl. öffentliche Beleuchtung AM 9,5 m
— · — · — · — · — · — · — · — ·	gepl. Tiefbord	☀	gepl. öffentliche Beleuchtung AM 7,5 m
— · — · — · — · — · — · — · — · — ·	gepl. Schutzgitter	☀	gepl. Baum / -wird gefällt
— · — · — · — · — · — · — · — · — · — ·	gepl. Fahrradbügel	☀	gepl. Baum

Zeichenerklärung

□	vorh. / gepl. Straßenaufbau	■	Sicherheitsstreifen, Inselköpfe, Restflächen (Betonsteinpflaster grau)
○	vorh. / gepl. Fahrradlenkbügel	■	Radweg (Betonsteinpflaster rot)
—	Fahrbahn (Asphalt)	■	Radweg (Asphalt mit DSK rot)
—	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)	■	Bodenindikatoren (Rippplatten/Noppenplatten)
—	Gehweg (Betonplatten/Betonsteinpflaster grau / Grand / Asphalt)	■	Parkflächen (Wabensteinpflaster aus Beton)
—	Gehweg (Kleinpflaster aus Granit)	■	Überfahrten (Wabensteinpflaster aus Beton)
		■	Grünflächen

Höhensystem: DHHN92	alle Höhen in mNN	Koordinatensystem: ETRS89, Lagestatus 320
Grundlage Planung: Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum
Schwanenwik - An der Alster Buchtstraße - Barcastraße Sechslingspforte	LGv	18.09.2017
Übersichtsskizze:		
	Datum	Zeichen
bearbeitet	07/2023	█
gezeichnet	07/2023	█
geprüft:	31.07.2	█
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet
		Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
- S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr

Baumaßnahme:	Hohenfelder Bucht Straße und GI Brücken	Bearbeitet:	█
Teilbaumaßnahme:	Schwanenwik - An der Alster Buchtstraße - Barcastraße Sechslingspforte	Datum:	01.08.2023
Planinhalt:	Verkehrstechnischer Lageplan Endzustand	Aufgestellt:	█
Zeichnungs-Nr.:	█	Datum:	02.08.2023
Maßstab:	1:250	Freigegeben:	█
		Datum:	02.08.2023

Projekt: 1580_Baulose Dateiname: 12292_HBL_ST_Z_27_006_..._1.PLT Plotdatum: 02.08.23