

**Anlage 1**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
S1 - Planung Infrastruktur ÖPNV

---

**Baumaßnahme:** Busbeschleunigung

MetroBuslinie 20

**Teilbaumaßnahme:** Westlicher Überseering; von Jahnring bis Hebebrandstraße

---

**VERKEHRSTECHNISCHER  
ERLÄUTERUNGSBERICHT**

**Schlussverschickung**

**Inhaltsverzeichnis**

1.	Anlass der Planung .....	4
2.	Vorhandener Zustand.....	6
2.1	Allgemeines .....	7
2.2	Vorhandene Querschnitte .....	7
2.3	Fahrbahn.....	13
2.4	Verkehrsbelastung .....	14
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	14
2.6	Lichtsignalanlagen .....	16
2.7	Ruhender Verkehr.....	17
2.8	Radverkehre .....	17
2.9	Fußgängerverkehre.....	18
2.10	Entwässerung .....	18
2.11	Öffentliche Beleuchtung .....	18
2.12	Straßenbegleitgrün.....	18
2.13	Straßenmöblierung.....	19
2.14	Leitungen .....	19
3.	Geplanter Zustand.....	20
3.1	Allgemeines, Planungsansatz .....	20
3.2	Geplante Querschnitte .....	23
3.3	Fahrbahn.....	26
3.4	Verkehrsbelastung .....	28
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	28
3.6	Lichtsignalanlagen .....	30
3.7	Ruhender Verkehr.....	30
3.8	Radverkehr .....	31
3.9	Fußgängerverkehr.....	33
3.10	Entwässerung .....	34
3.11	Öffentliche Beleuchtung .....	34
3.12	Straßenbegleitgrün.....	35
3.13	Straßenmöblierung.....	35
3.14	Leitungen .....	35
3.15	Barrierefreiheit.....	36
3.16	Anleiterbarkeit Feuerwehr .....	36
3.17	Änderungen gegenüber der Schlussverschickungsunterlagen vom 18.05.2020 .....	36
4.	Umsetzung der Planung.....	38
4.1	Planrechtliche Grundlagen .....	38
4.2	Grunderwerb .....	38

4.3	Finanzierung und Wirtschaftlichkeit .....	38
4.4	Kampfmittel .....	38
4.5	Lärmschutz .....	38
4.6	Umweltverträglichkeit .....	39
4.7	Planungs- und Entwurfsdienststelle.....	39
4.8	Realisierungstermin.....	39

## 1. Anlass der Planung

Die Geschäftsstadt Nord (City-Nord) befindet sich im Stadtteil Alsterdorf und gehört zum Bezirk Hamburg-Nord. Das Quartier wurde in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts angelegt und durch eine Vielzahl von großen Bürokomplexen von regional und global agierenden Unternehmen mit Leben erfüllt. Es wurden großzügig bemessene Erschließungsstraßen angelegt und für die Fußgänger ein Netz aus selbständig geführten Gehwegen mit Fußgängerbrücken und Verbindungen abseits der Straßen angelegt.

Da das Ensemble der Geschäftsstadt Nord vor einigen Jahren unter Denkmalschutz gestellt wurde, sind bei Eingriffen, Modernisierungen und Anpassungen der Verkehrsanlage die Belange des Denkmalschutzamtes der Behörde für Kultur und Medien zu berücksichtigen.

Die vorliegende Planung basiert auf einer im Vorwege durchgeführten Variantenuntersuchung, welche mit unterschiedlichen Ansätzen hinsichtlich der Busführung, der Anlage für den ruhenden Verkehr und der Gestaltung der Radfahrstreifen erarbeitet wurde. Im Ergebnis wurde für den Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße die Variante 3.2 gewählt. Diese sieht eine 1-Streifigkeit für den fließenden Verkehr, einen Radfahrstreifen und eine Längsaufstellung für den ruhenden Verkehr auf der bestehenden Asphaltbefestigung vor.

Für den Abschnitt Sydneystraße bis zum Anschluss Hebebrandstraße wurde mit der Variante 4 sinngemäß der gleiche Querschnitt gewählt, jedoch mit der Einrichtung von Parkständen in Schrägaufstellung und einem Eingriff in den Bestand von Grünanlagen und Baumstandorten.

Im Abwägungsprozess wurden die Anregungen und Bedenken hinsichtlich des Erhalts der Grünanlagen mit dem dortigen Baumbestand aufgenommen und dahingehend in die Planung übernommen, dass auf einen Umbau bzw. eine Verkleinerung der Mittelinsel nahezu vollständig verzichtet wurde. Somit können aus der Planung der Verkehrsanlage bis auf einen Baum bei Stat. 21+150 alle Bäume erhalten bleiben.

Aus der nachrichtlich übernommenen Planung der U5 ist zu entnehmen, dass weitere 6 Bäume im Bereich der geplanten Niedergänge entnommen werden sollen. Diese sind in der Planung ebenfalls kenntlich gemacht.

Durch den vorbeschriebenen nahezu unveränderten Erhalt der Mittelinsel kann ein Schrägparken im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße nicht eingerichtet werden und es muss ebenfalls eine Längsaufstellung auf der Fahrbahnbefestigung vorgesehen werden.

Durch eine stärkere Nachfrage von Personen die ein öffentliches Verkehrsmittel in Hamburg benutzen wollen, sollen im Rahmen des von der Hansestadt Hamburg betriebenen Busbeschleunigungsprogramms die Beförderungskapazitäten auf ausgesuchten Metrobus-Linien verbessert werden. Im Zuge der vorgesehenen Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms sind im westlichen Überseering die Haltestellen Überseering (West), New-York-Ring, Sydneystraße, Manilabrücke und Kapstadtring der Linie M 20 in der Umbaumaßnahme der gesamten Verkehrsanlage integriert und werden unter den geltenden Anforderungen baulich angepasst. Die Haltestellen Überseering (West) und Kapstadtring sind nur in einer Richtung von der Maßnahme betroffen.

Durch die Maßnahme ändert sich die Querschnittsgestaltung dahingehend, dass in der Nebenanlage Gehwege eingerichtet, die vorhandenen baulichen Radwege entfernt und als

Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt sowie Standplätze in Längsaufstellung auf der Fahrbahn angeordnet werden. Außerdem wird die baulich vorhandene 3-Streifigkeit der jeweiligen Richtungsfahrbahn aufgegeben und durch eine 1-Streifigkeit ersetzt.

Des Weiteren werden Forderungen und Belange vom Denkmalschutzamt in die Gestaltung der Verkehrsanlage aufgenommen und baulich integriert. Außerdem wird die neue Verkehrsanlage in ihrer Gesamtheit als barrierefreie Verkehrsanlage geplant.

Weiterhin berücksichtigt die Planung den Neubau bzw. die Herstellung der U-Bahnlinie 5 mit seiner geplanten Station -City-Nord- im Überseering zwischen den beiden Einmündungen New-York-Ring. Hierzu wurden die geplanten Niedergänge und Aufzüge nachrichtlich in die Straßenplanung übernommen.

Auf der Linie M20 werden zurzeit Stadtbusse und Gelenkbusse eingesetzt und zukünftig ist auch der Einsatz von 4-achsigen Gelenkbussen mit einer Länge von ca. 21 m vorgesehen. Um einen reibungslosen Ablauf an den Haltestellen sicherzustellen, werden durch die Maßnahme an den genannten Haltestellen für die Linien M20, M23, M26, M28, 118 und 179 die notwendigen Aufstelllängen hergestellt.

Aufgrund der hohen Taktung und den damit verbundenen Fahrplanüberschneidungen soll durch die Baumaßnahme das Ziel erreicht werden, die Haltestellen entsprechend den technischen Vorgaben der ReStra und den Anforderungen der HOCHBAHN anzulegen und die notwendigen Aufstelllängen für ein zeitgleiches Anfahren der Busse zu schaffen.

Bei der Neugestaltung der Verkehrsanlage sind die Einrichtung von Buskaps bzw. Bussonderspuren vorgesehen, um ein zügiges Wiedereinfädeln der Busse in den fließenden Verkehr zu ermöglichen.

## 2. Vorhandener Zustand

Der Überseering ist eine Straße 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 (Ring 2) an. Es handelt sich bei dem Überseering um eine ursprünglich beidseitig 3-streifige Fahrbahn mit einem mittig trennenden Grünstreifen. Die gesamte Verkehrsanlage wurde seinerzeit großzügig bemessen, verfügt aber nach heutigen Bedürfnissen über ein deutlich zu geringes Angebot für den ruhenden Verkehr.

Es befinden sich am Überseering bzw. in der Geschäftsstadt Nord (City-Nord) überwiegend große Bürohochhäuser in denen überregional tätige Unternehmen ansässig sind und mit einer großen Anzahl von Mitarbeitern agieren. Außerdem befinden sich unter anderen Hotels, Einzelhandelsgeschäfte sowie Serviceunternehmen in der City-Nord.

Die Fußgängerverkehre bestehen im Wesentlichen aus den Mitarbeitern und Besuchern der ansässigen Unternehmen. Diese werden größtenteils über gesonderte selbstständig geführte Gehwege in Form von niveaufreien Zuwegungen zu den Bürogebäuden bzw. auch zu den Bushaltestellen geführt. Die Gesamtanlage der City-Nord verfügt über ein spezielles Gehwegenetz welches in großen Teilen niveaufrei angelegt und durch eine Vielzahl von Fußgängerbrücken verbunden wurde. Die jeweiligen Anschlüsse der Fußgängerbrücken an die Bushaltestellen werden mittels Treppenanlagen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen erreicht. Besondere technische Einrichtungen (Aufzüge/Fahrtreppen) stehen im öffentlichen Raum nicht zur Verfügung.

Im Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße sind keine straßenbegleitenden Gehwege vorhanden. Um die nachträglich eingerichteten Parkstände fußläufig erreichen zu können, müssen die Fußgänger bzw. Fahrzeugführerinnen/führer die jeweiligen Sicherheitstrennstreifen und die baulichen Radwege nutzen. In der Weiterführung des Straßenzuges, bis zum Anschluss an die Hebebrandstraße, befinden sich parallel zu den Radwegen beidseitig Gehwege in unterschiedlichen Breiten.

Für Radfahrer steht noch ein Netz von nichtbenutzungspflichtigen baulichen Radwegen im Überseering und an den angrenzenden Straßen innerhalb der City-Nord zur Verfügung. Die Führung der Radwege verläuft in der Regel hinter einem Sicherheitstrennstreifen parallel in der Nebenanlage zur Bordsteinlinie. Die baulichen Radwege sind gegenwärtig noch jeweils in beiden Richtungen für die Radfahrer nutzbar.

Die Straßenfläche mit einer Querschnittsbreite von ca. 45–55m zwischen den Straßenbegrenzungslinien ist großzügig bemessen und verfügt im Übergang zu den angrenzenden Privatflächen über breite Grünflächen.

Bedingt durch den hohen Parkdruck wurden zusätzlich zu den Parkgaragen der Unternehmen, öffentliche Parkstände beidseitig am rechten Fahrbahnrand eingerichtet. Durch die Einrichtung dieser Parkstände reduzieren sich die 3-streifigen Fahrbahnen de facto auf jeweils zwei Fahrstreifen.

Die Haltestellen Überseering (West), New-York-Ring Richtung S Rübenkamp, Sydneystraße Richtung S Rübenkamp und Richtung U-Alsterdorf und Kapstadtring sind als Busbucht ausgebildet.

Die Aufstellflächen der Busse an den Haltestellen New-York-Ring Richtung Bf. Altona, Sydneystraße Richtung Bf. Altona und die beiden Haltestellen Manilabrücke befinden sich am Fahrbahnrand auf dem rechten Fahrstreifen.

Der zum Umbau vorgesehene Bereich des ca. 1178 m langen Teilstückes der Straße Überseering befindet sich zwischen dem Jahnring (Ring 2) und der Hebebrandstraße. Außerdem wird die Sydneystraße auf einer Länge von ca. 100 m baulich angepasst.

Die Einmündung der Sydneystraße in den Überseering und die Anschlüsse an den Jahnring am Ausbauanfang sowie an den Überseering (Ost)/Hebebrandstraße am Ausbauende sind mittels Lichtsignalanlagen geregelt. Der zweimalige Anschluss der ringförmig angelegten Straße New-York-Ring und der Straße Halifaxweg sind über Beschilderungen mit Vorrang für den Überseering gelöst.

Die Straße Überseering verfügt baulich über drei Fahrstreifen je Richtung und ist durch eine begrünte Mittelinsel getrennt. In den Einmündungsbereichen der angrenzenden Straßen ist die Mittelinsel für die kreuzenden Verkehre unterbrochen. Für den fließenden Verkehr wurden die jeweils linken und mittleren Fahrstreifen eingerichtet und der jeweils rechte Fahrstreifen für den ruhenden Verkehr.

Einschränkungen für den Verkehr in Gewicht oder Größe sind nicht gegeben.

## 2.1 Allgemeines

Die Beschreibung der Verkehrsanlage erfolgt in Stationierungsrichtung.

## 2.2 Vorhandene Querschnitte

Straßenquerschnitt und Art der Befestigung im Stationsbereich:

(Die Stationen beziehen sich auf die jeweiligen Haltestellenschilder und sind auf volle Meter gerundet. Die Stationen und Breiten sind Circa Angaben.)

### Stat. 20+040 Hst. Überseering (West) Richtung S Rübenkamp

17,0-9,0 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord aus Beton
9,75 m Richtungsfahrstreifen (3-streifig)	Asphalt
3,00 m Busbucht auf der Fahrbahn	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/Wartefläche/HB	Platten aus Beton, Hochbord aus Beton
1,50 m baulicher Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot / Asphalt
1,50 m Gehweg/Wartefläche	Platten aus Beton

Stat. 10+029

17,0-9,0 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
13,0 m Abbiegestreifen (4-streifig, rechts/links)	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
2,00 m baulicher Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot, 10/20
7,0 m Grünstreifen	Rasenfläche mit Baumbestand
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+116

9,20/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,70 m Richtungsfahstreifen (3-streifig)	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen//HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Asphalt
7,50 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+118

9,20/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,70 m Richtungsfahstreifen(3-streifig)	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
2,00 m baulicher Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
6,90 m Grünstreifen	Rasenfläche mit Baumbestand
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+242 Hst. New-York-Ring Richtung S Rübenkamp

4,50/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,70 m Richtungsfahstreifen (3-streifig)	Asphalt
3,00 m Busbucht	Großpflaster mit Fugenverguss
0,15 m Hochbord	Hochbord
1,50 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
1,50 m baulicher Radweg	Asphalt
3,00 m Zugang Fußgängerbrücke	Gestaltungspflaster aus Beton
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+227 Hst. New-York-Ring Richtung Bf Altona

4,50/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
3,00 m Abbiegestreifen	Asphalt
6,70 m Richtungsfahrstreifen	Asphalt
3,00 m Bushaltestelle	Betonfeld
0,15 m Hochbord	Hochbord
3,25 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
2,00 m baulicher Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
2,00 m Treppenanlage	

Stat. 20+280

7,80/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,70 m Richtungsfahrstreifen (3-streifig)	Asphalt
0,15 m Hochbord	Hochbord
3,00 m Grundstückszufahrt	Großpflaster mit Fugenverguss
6,70 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+280

7,80/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,70 m Richtungsfahrstreifen(3-streifig)	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
2,00 m baulicher Radweg	Pflastersteine aus Beton, rot
7,90 m Grünstreifen	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+469

1,40/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,55 m Abbiegestreifen (2-streifig)	Asphalt
9,70 m Richtungsfahrstreifen (3-streifig)	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Asphalt
4,80 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+453 Hst. Sydneystraße Richtung Bf. Altona

1,40/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,70 m Richtungsfahstreifen(2-streifig)	Asphalt
3,00 m Bushaltestelle auf der Fahrbahn	Betonfeld
0,15 m Hochbord	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
1,50 m Gehweg	Platten aus Beton
7,50 m Grünstreifen	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+573 Hst. Sydneystraße Richtung S Rübenkamp

7,80/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,70 m Richtungsfahstreifen	Asphalt (einseitig verengte Fahrbahn)
3,00 m Bushaltestelle auf der Fahrbahn	Betonfeld
0,15 m Hochbord	Hochbord
5,00 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
2,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+558

7,80/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,70 m Richtungsfahstreifen(2-streifig)	Asphalt
3,65 m Abbiegestreifen	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,20 m baulicher Radweg	Asphalt
1,25 m Gehweg	Platten aus Beton
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+670

7,70/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
8,70 m Richtungsfahstreifen	Asphalt
2,40 m Parkstand auf der Fahrbahn	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
5,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+691

7,70/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
8,65 m Richtungsfahstreifen(2-streifig)	Asphalt
2,40 m Parkstand auf der Fahrbahn	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Asphalt
3,25 m Gehweg	Platten aus Beton
0,90 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+814

4,00/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
3,50 m Abbiegefahstreifen	Asphalt
7,30 m Richtungsfahstreifen	Asphalt
2,40 m Parkstand auf der Fahrbahn	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
5,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+845

4,00/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
7,20 m Richtungsfahstreifen(2-streifig)	Asphalt
2,40 m Parkstand auf der Fahrbahn	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Asphalt
3,00 m Gehweg	Platten aus Beton
1,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+903 Hst. Manilabrücke Richtung S Rübenkamp

4,00/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,60 m Richtungsfahstreifen	Asphalt
3,00 m Bushaltestelle	Betonfeld
0,15 m Hochbord	Hochbord
4,60 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
2,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 10+937 Hst. Manilabrücke Richtung Bf Altona

4,00/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
3,00 m Abbiegestreifen	Asphalt
7,30 m Richtungsfahrstreifen(2-streifig)	Asphalt
3,00 m Bushaltestelle	Betonfeld
1,65 m Fahrgastwartefläche/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Pflaster, rot
8,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 20+986

7,60/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
10,50 m Richtungsfahrstreifen(4-streifig)	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,60 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
5,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 11+012

7,60/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
8,70 m Richtungsfahrstreifen	Asphalt
2,40 m Parkstand auf der Fahrbahn	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
5,60 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 21+129

7,60/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,50 m Abbiegefahrestreifen(2-streifig)	Asphalt
6,50 m Richtungsfahrstreifen (2-streifig)	Asphalt
1,65 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
2,50 m Gehweg	Platten aus Beton
5,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie –	

Stat. 11+142 Hst. Kapstadtring Richtung Bf Altona

7,60/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
9,80 m Richtungsfahrestreifen	Asphalt
0,15 m Hochbord	Hochbord
2,85 m Busbucht	Betonfeld
4,00 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
1,50 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
1,75 m Gehweg	Platten aus Beton
1,20 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 50+047

6,70/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
6,90 m Abbiegefahrestreifen, links(2-streifig)	Asphalt
3,50 m Abbiegefahrestreifen, rechts(1-streifig)	Asphalt
1,15 m Sicherheitstrennstreifen/HB	Platten aus Beton, Hochbord
1,25 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
3,50 m Gehweg	Platten aus Beton/Kleinpflaster
5,00 m Grünfläche	Rasenfläche
- Straßenbegrenzungslinie -	

Stat. 50+042 Hst. Sydneystraße Richtung U Alsterdorf

6,70/2 m Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
7,00 m Richtungsfahrestreifen	Asphalt
0,15 m Hochbord	Hochbord
3,00 m Busbucht	Großsteinpflaster mit Fugenverguss
0,15 m Hochbord	Hochbord
1,25 m Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
2,00 m baulicher Radweg	Betonpflaster, rot
10,00 m Gehweg/Fahrgastwartefläche	Klinkerpflaster
- Straßenbegrenzungslinie -	

**2.3 Fahrbahn**

Der Jahnring führt von Westen zwei Linksabbiegestreifen und von Osten einen Rechtsabbiegestreifen in den Überseering. Auf einer Länge von ca. 75 m, bis zur ersten Grundstückszufahrt, bestehen drei Fahrstreifen in einer Gesamtbreite von ca. 9,50 m. Im weiteren Verlauf, bis zur südl. Einmündung New-York-Ring, reduzieren sich, durch die Einrichtung von Längsparkständen, die nutzbaren Fahrstreifen auf zwei.

In Richtung Süden stehen dem fließenden Verkehr zwei Rechtsabbiegestreifen und zwei Linksabbiegestreifen in den Jahnring zur Verfügung. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 13,0 m über die vier Abbiegestreifen. Die vorhandene Fahrbahn bleibt im Wesentlichen bis zur Haltestelle New-York-Ring in den bestehenden Bordanlagen und wird nur punktuell an den Haltestellen und an den Einmündungen angepasst. Die Fahrbahn besteht aus zwei aktiven Fahrstreifen je Fahrtrichtung und einem Linksabbiegestreifen in Richtung südl. New-York-Ring. Von Osten mündet bei Stat. 20+172 und bei Stat. 20+347 der New-York-Ring in den Überseering.

Der Überseering besteht auch im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße aus jeweils zwei Fahrstreifen und ist durch eine begrünte Mittelinsel mit Baumbestand voneinander getrennt. Für die kreuzenden Verkehre aus dem einmündenden Halifaxweg, bei Stat. 10 + 773, ist die Mittelinsel unterbrochen und mit einem Abbiegestreifen für eine Vor-Kopf-Wendung ausgestattet. Der östl. Überseering führt im geraden Verlauf zwei Fahrstreifen in den westl. Überseering und die einmündende Hebebrandstraße ebenfalls. Diese laufen auf die durchgehenden linken und mittleren Fahrstreifen. Außerdem befindet sich zwischen dem mittleren Fahrstreifen und der Busbucht ein weiterer Fahrstreifen. Dieser Fahrstreifen endet nach ca. 100 m bei einer Gehwegüberfahrt und geht in einen markierten Parkstandstreifen bei Stat. 11+060 über.

Die Sydneystraße schließt am östl. Ende bei Stat. 10+519 an den Überseering. In der Zuführung auf den Überseering sind zwei Linksabbiegestreifen und ein Rechtsabbiegestreifen vorhanden. Im Ablauf vom Überseering (Südseite) in die Sydneystraße stehen zwei Fahrstreifen in Richtung Hindenburgstraße und in Fahrtrichtung Hebebrandstraße stehen ebenfalls zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Die Gegenrichtung führt zwei Fahrstreifen in Richtung Jahnring und einen abbiegenden Fahrstreifen in die Sydneystraße.

## 2.4 Verkehrsbelastung

DTV-Werte liegen nicht vor.

Es bestehen für die Einmündung Sydneystraße/Überseering (Zst. 232600078) Daten aus einer Knotenzählung vom 25.09.2012. Nachstehende Querschnittssummen wurden ermittelt:

Überseering (Nord)	11.248	Kfz
Überseering (Süd)	9.763	Kfz
Sydneystraße	6.655	Kfz

## 2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Haltestelle Überseering (West) Richtung S Rübenkamp Linien M20, M26, 118  
Stat. 20+040

Die Haltestelle ist in Richtung S Rübenkamp als Busbucht in einer nutzbaren Länge von ca. 60 m mit Asphalt befestigt. Hinter der Hochbordanlage aus Granitsteinen befindet sich ein ca. 1,0 m breiter

Sicherheitstrennstreifen aus einer weißen und einer grauen Gehwegplatte. Parallel hierzu verlaufen der Radweg und ein ca. 1,50 m breiter Gehweg in dem sich ein FGU befindet.

Haltestelle New-York-Ring Richtung S Rübenkamp Linien M20, M26, 118  
Stat. 20+248

Die vorh. Haltestelle ist als Busbucht hergestellt und in einer Länge von ca. 60 m mit Großsteinpflaster befestigt. Die Nutzlänge bzw. die Busaufstelllänge beträgt ca. 25,0 m und ist somit für 2 Standardbusse oder einen Gelenkbus ausreichend. Am Kopfende der Busbucht befindet sich eine Ausfahrt aus einer Parkgarage des benachbarten Bürogebäudes. Dadurch kann es beim Ausfahren aus der Busbucht zu Behinderungen kommen.

Die Ausfahrt ist ebenfalls mit Großsteinpflaster befestigt.

Ein 4,0 m breiter Fahrgastunterstand befindet sich am nördlichen Ende auf der Zugangsfläche ca. 80 cm von der Radweglinie entfernt.

Haltestelle New-York-Ring Richtung Bf Altona Linien M20, M26, 118  
Stat. 10+227

Die Haltestelle ist am Fahrbahnrand eingerichtet, mit einer 42,50 m langen Busstandfläche in Betonbauweise ausgebildet und die Einfassung besteht aus Granitbordsteinen 12/15/25 cm.

Auf der Fahrgastwartefläche befindet sich ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand mit seiner Rückseite unmittelbar am Radweg.

Haltestelle Sydneystraße Richtung S Rübenkamp Linien M20, M23, M28, 179  
Stat. 20+572

Die Hst. 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.

Haltestelle Sydneystraße Richtung Bf Altona Linien M20, M26, 118  
Stat. 10+453

Die Haltestelle befindet sich südl. der Einmündung Sydneystraße in den Überseering.

Sie ist am Fahrbahnrand eingerichtet, mit einer 42,50 m langen Busstandfläche in Betonbauweise ausgebildet und die Einfassung besteht aus Granitbordsteinen 12/15/25 cm. Auf der Fahrgastwartefläche befindet sich ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand mit seiner Rückseite unmittelbar am Radweg.

Haltestelle Sydneystraße Richtung U Alsterdorf Linien M23, M26, M28, 118, 179  
Stat. 50+042

Die Haltestelle in Richtung U Alsterdorf befindet sich an der nördlichen Seite der Sydneystraße im unmittelbaren Anschluss der Einmündung in den Überseering. Die Haltestelle ist als Busbucht ausgebildet und verfügt über eine nutzbare Länge von ca. 30,00 m. Die Befestigung besteht aus Großsteinpflaster mit einer beidseitigen Einfassung aus Granitbordsteinen.

Ein 4,0 m breiter Fahrgastunterstand befindet sich ca. 80 cm von der Radweglinie entfernt.

Haltestelle Manilabrücke Ri S Rübenkamp Linien M20, M23, M28, 118, 179  
Stat. 20+903

Die Haltestelle befindet sich auf dem Überseering gegenüber der Einmündung der Straße Halifaxweg bzw. im Kreuzungsbereich der Fußgängerbrücke „Manilabrücke“. Die Haltestelle liegt am Fahrbahnrand und verfügt über eine Busstandfläche aus Beton mit einer nutzbaren Länge von 63,0 m.

Ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand befindet sich auf der Fahrgastwartefläche.

Haltestelle Manilabrücke Ri Bf Altona Linien M20, M23, M28, 118, 179  
Stat. 10+937

Die Haltestelle befindet sich an der nördlichen Straßenseite vom Überseering vor der Einmündung der Straße Halifaxweg bzw. teilweise unterhalb der Fußgängerbrücke „Manilabrücke“. Sie liegt am Fahrbahnrand und verfügt über eine Busstandfläche aus Beton mit einer Länge von 58,0 m.

Auf der Fahrgastwartefläche befindet sich ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand mit seiner Rückseite unmittelbar am Radweg.

Haltestelle Kapstadtring Ri Bf Altona Linien M20, M23, M26, M28, 118, 179  
Stat. 11+143

Die Haltestelle befindet sich am Ausbauende im westl. Überseering in unmittelbarer Nähe zur Einmündung der Hebebrandstraße. Die Haltestelle ist als Busbucht ausgebildet und mit Beton befestigt. Die beidseitige Einfassung besteht aus Granitbordsteinen. Die nutzbare Länge beträgt ca. 30 m.

Auf der Fahrgastwartefläche befindet sich ein ca. 4,0 m breiter Fahrgastunterstand mit seiner Rückseite unmittelbar am Radweg.

## 2.6 Lichtsignalanlagen

Der gesamte Einmündungsbereich Überseering in den Jahning (Ring2) ist mit einer Lichtzeichensignalanlage ausgestattet.

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.

Der Anschluss an den Überseering (Ost) und die Hebebrandstraße ist mit einer LSA geregelt.

Lichtsignalanlagen im Planungsbereich:

Jahnring / Überseering (Wes)	Nr. 959
Überseering / Sydneystraße	Nr. 1490
Überseering / Hebebrandstraße	Nr. 630

## 2.7 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr stehen im Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße beidseitig jeweils auf dem rechten Fahrstreifen Parkstände in Längsaufstellung zur Verfügung. Entsprechende Fahrbahnmarkierungen oder Beschilderung der Parkstände sind nicht vorhanden. Eine Ausnahme bildet im Einmündungsbereich Sydneystraße bei Stat. 20+497 eine Ausweisung von Parkständen bis ca. 5,0 m über die Haltelinie hinaus durch ein Verkehrszeichen (VZ 283).

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

In der Sydneystraße, zwischen der Busbucht und der ersten Gehwegüberfahrt, wird am Fahrbahnrand geparkt. Gleiches gilt sinngemäß für die andere Fahrrichtung. Hier wird bis zum Rechtsabbiegestreifen auf der Fahrbahn und im weiteren Verlauf, bis an die LSA, halbseitig auf dem Fahrstreifen und auf dem Sicherheitstrennstreifen geparkt.

Es stehen im gesamten Planungsabschnitt etwa 205 Parkstände zur Verfügung.

## 2.8 Radverkehre

Für Radfahrer stehen im gesamten Straßenzug Überseering (West) und Sydneystraße in beiden Fahrrichtungen nichtbenutzungspflichtige bauliche Radwege mit unterschiedlichen Befestigungen und Breiten zur Verfügung.

Die übliche Breite beträgt ca. 1,50 m und die Befestigung besteht streckenweise aus Asphalt oder roten Betonpflaster. Es ist davon auszugehen, dass Im Zuge von Anpassungs- und Reparaturmaßnahmen auf die ursprüngliche Wiederherstellung mit Asphalt verzichtet und stattdessen rotes Betonpflaster eingebaut wurde.

Grundsätzlich ist die bestehende Radwegführung hinter einem Sicherheitstrennstreifen angeordnet. An den Einmündungen New-York-Ring, Sydneystraße und Halifaxweg ist die Radweglinie nach hinten geführt.

Im New-York-Ring und in dem Halifaxweg sind keine baulichen Radwege vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt.

Bei Stat. 20+527 schließt von Osten der von Radfahrern nutzbare Singapurweg an den Überseering an.

## 2.9 Fußgängerverkehre

Im Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße sind keine straßenbegleitenden Gehwege vorhanden. Für Fußgängerverkehre stehen die Fußgängerbrücken Osakabrücke über den südl. New-York-Ring, die Yokohamabrücke über den Überseering bei Stat. 20+200, die Bombaybrücke über den nördl. New-York-Ring und die Kalkuttabrücke über den Überseering bei Stat. 20+376 zur Verfügung.

Im weiteren Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße bestehen beidseitig Gehwege in einer Regelbreite von 2,50 m. Als Querungsmöglichkeiten für Fußgänger stehen die Fußgängerbrücken bei Stat. 20+552- und die Manilabrücke bei Stat. 20+927 zur Verfügung. Außerdem bestehen die niveaugleichen Querungsmöglichkeiten an der Einmündung Sydneystraße und direkt am Ausbauende zum Anschluss an die Hebebrandstraße/Überseering(Ost).

In der Sydneystraße sind beidseitig Gehwege vorhanden. Als Querungsmöglichkeit besteht eine Fußgängerfurt über die Mittelinsel der Sydneystraße bei Stat. 50+020. Weiterhin steht eine Fußgängerbrücke bei Stat.50+038 zur Verfügung.

Der New-York-Ring verfügt über keine straßenbegleitenden Gehwege.

Im Halifaxweg sind beidseitig 3,0 m breite Gehwege vorhanden.

## 2.10 Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über die Querneigung der Fahrbahn und Nebenflächen. Das Oberflächenwasser wird in Gussasphaltwasserläufen gesammelt, zu den Trummen am Fahrbahnrand geführt und über Anschlussleitungen in ein Regenwassersiel von Hamburg Wasser geleitet.

Gegenwärtig besteht, im Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße, noch keine abschließende Erkenntnis zu der Funktion von Schächten und den damit im Zusammenhang stehenden Entwässerungssystem unmittelbar hinter der südlichen Hochbordanlage im Sicherheitstrennstreifen sowie hinter der südlichen Hochbordanlage der Mittelinsel. Möglicherweise handelt es sich um Schächte von Trummensammelleitungen oder Drainageleitungen mit sporadischen Anschlüssen an das in der Straßenmitte liegende Regenwassersiel.

## 2.11 Öffentliche Beleuchtung

Die Lichtmasten der öffentlichen Beleuchtung befinden sich im gesamten Straßenzug auf der Mittelinsel der Straße Überseering.

## 2.12 Straßenbegleitgrün

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

### 2.13 **Straßenmöblierung**

Jede Bushaltestelle ist mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet. Weitere Straßenmöblierungen sind nicht vorhanden.

### 2.14 **Leitungen**

Im Planungsbereich befinden sich die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kabelanlagen von Kommunikationsunternehmen. Die Schmutz- und Regenwassersieie liegen in der Linie der Mittelinsel.

### 3. Geplanter Zustand

#### 3.1 Allgemeines, Planungsansatz

Die bezirkliche Straße Überseering verläuft rechtwinkelig zum Jahnring (Ring 2) und ab der Einmündung Sydneystraße in uneinheitlicher Bogenform bis zum Anschluss Hebebrandstraße. Die Richtungsfahrbahnen sind durch eine Mittelinsel geteilt. Die bestehende Linienführung bleibt vollumfänglich erhalten und wird durch die geplante Maßnahme nicht verändert.

Bedingt durch die vorgenannte Bogenform und Teilung der Straße in mehrere Fahrtrichtungsstreifen, wurden zur Planung zwei Hauptachsen gebildet. Außerdem eine Hauptachse der Straße Sydneystraße und drei untergeordnete Achsen der Straßen New-York-Ring und Halifaxweg.

Die Hauptachsen 10 und 20 sind an den jeweiligen, vorhandenen Hochbordverlauf angelehnt und stellen eine idealisierte Linie dar.

Die Achsbezeichnungen lauten:

Achse 10	Überseering (Außenkurve der Mittelinsel)
Achse 20	Überseering (Innenkurve der Mittelinsel)
Achse 30	südl. New-York-Ring
Achse 40	nördl. New-York-Ring
Achse 50	Sydneystraße
Achse 60	Halifaxweg

Durch die Maßnahme sollen die nachstehend aufgeführten Verbesserungen, Modernisierungen und veränderte Anforderungen an der Verkehrsanlage zusammengeführt und umgesetzt werden:

- Busbeschleunigung, MetroBuslinie 20, Busfahrstreifen, Buskaps
- Herstellung von Gehwegen an der gesamten Strecke
- Führung von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau
- Erneuerung der Verkehrsanlage
- Berücksichtigung von Belangen des Denkmalschutzamtes der Behörde für Kultur und Medien
- Anpassung und Ergänzungen von Lichtsignalanlagen
- Einrichtungen für den ruhenden Verkehr
- Integration der gepl. U-Bahn-Station -City-Nord- der U5 in der Verkehrsanlage

- Herstellung von barrierefreien Verkehrsanlagen
- Gehwegüberfahrten

### Buskaps / Busfahrstreifen

Um zum einen die Abfertigungszeiten der Busse zu beschleunigen und zum anderen ausreichend Aufstelllänge für Gelenkbusse zu schaffen, werden die bestehenden Haltestellen New-York-Ring, Sydneystraße und Manilabrücke zu Haltestellen am Fahrbahnrand (Buskaps) umgebaut oder angepasst. Grundsätzlich wird die Lage der Haltestellen beibehalten.

Die Einrichtung eines Buskaps in der jeweils mit zwei Fahrstreifen eingerichteten Straße Überseering ermöglicht es den Busfahrern problemlos wieder in den fließenden Verkehr zu gelangen ohne dass der motorisierte Individualverkehr stark beeinträchtigt wird.

Die Haltestellen werden für eine gleichzeitige Nutzung durch zwei Gelenkbusse entsprechend den Vorgaben der HOCHBAHN und der ReStra angelegt. Baulich bedingt, wird an mehreren Buskaps auf die Herstellung eines Schubfeldes verzichtet oder es nur in verkürzter Form eingerichtet.

Die Haltestellen Überseering (West) und Kapstadtring werden als Bussonderfahrstreifen ausgelegt und ermöglichen es daher, dass dem nachlaufenden Verkehr eine ausreichende Verpflechtungslänge von zwei auf einen Fahrstreifen bleibt und die Busse ungehindert auf ihrer Sonderspur sich der Haltestelle nähern können. Außerdem wird ein Bussonderfahrstreifen ab Stat. 21+040 im Zulauf auf die LSA 630 Einmündung Hebebrandstraße, auf dem rechten Fahrstreifen angeordnet.

### Gehweganlagen

Es sind an beiden Straßenseiten durchgängige Gehwege mit einer Regelbreite von 2,00 m bis 2,50 m geplant. Die Oberflächenbefestigung ist grundsätzlich mit Betonplatten 50/50 bzw. 50/75 cm in grau vorgesehen. Um die Belange des Denkmalschutzamtes zu berücksichtigen werden die alten Trassen der baulichen Radwege mit Betonplatten 50/50 bzw. 50/75 in Anthrazit befestigt und dienen als Gehweg.

### Radverkehrsanlagen

Der Radverkehr wird von der Nebenanlage auf die Fahrbahn verlegt und als Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand geführt. Die Breite des Radfahrstreifens ist im gesamten Maßnahmenbereich mit einer Breite von mindestens 2,25 m vorgesehen.

Die Anschlüsse an die bestehenden baulichen Radwege werden an den Einmündungen in den Jahning, an der Einmündung Hebebrandstraße und in der Sydneystraße mittels Radwegaufleitungen bzw. Radwegableitungen hergestellt.

Zur Vermeidung von verkehrlichen Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr und den in die Haltestelle laufenden Linienbussen, wird der Radverkehr vor der Haltestelle Sydneystraße in Richtung Rübenkamp, kommend von Süden aus dem Überseering und kommend aus dem Westen aus der Sydneystraße, jeweils durch eine Radwegaufleitung in die Nebenanlage zwischen dem Wartebereich und dem Gehweg geführt. Oberhalb der Haltestelle wird der Radverkehr wieder mittels einer Radwegableitung auf den Radfahrstreifen geführt.

### Erneuerung Verkehrsanlage

Grundsätzlich verbleibt die vorhandene Linienführung der Fahrbahn bzw. der Bordanlagen erhalten. In Teilbereichen, in Einmündungen und an Haltestellen werden Anpassungen der Hochbordführungen erforderlich oder müssen durch veränderte Verkehrsführungen umgebaut werden.

Es ist vorgesehen, den bestehenden Fahrbahnaufbau bis auf eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht im Bestand zu belassen. Die durch Anpassungen in der Bordsteinlinie entstehenden Zwickel und Streifen, zwischen Hochbord und vorhandenem Fahrbahnaufbau, werden entsprechend den Einbauvorschriften mit einem Komplettaufbau geschlossen. Abschließend wird über die gesamte Fahrbahn eine neue Asphaltdeckschicht aus Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) eingebaut. Außerdem werden an den Hochborden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 30 cm hergestellt.

### Denkmalschutz

Die Belange des Denkmalschutzamtes werden dahingehend berücksichtigt, dass die alten Trassen der baulichen Radwege und die Flächen der alten großzügig angelegten Einmündungen visuell erkennbar bleiben. Hierzu werden Flächen der alten baulichen Radwege, welche zukünftig als Gehwege ausgewiesen werden, mit anthrazitfarbenen Betonplatten versehen. Die rückzubauenden Asphaltflächen der Fahrbahn erhalten in den Einmündungen und in der Sydneystraße ebenfalls eine Befestigung aus anthrazitfarbenen Betonplatten. Um einen farblichen Bezug herstellen zu können, ist es grundsätzlich vorgesehen ehemalige Asphaltflächen der Fahrbahn und des Radweges mit Platten oder Pflaster aus anthrazitfarbenen Material zu befestigen.

Außerdem sollen oberflächenbündig Streifen aus grauen Betonpflastersteinen bereichsweise den alten Verlauf der Bordanlagen zeigen.

### Lichtsignalanlagen

Die bestehenden Lichtsignalanlagen müssen baulich und technisch angepasst, ergänzt oder neu hergestellt werden. Eine zusätzliche F-LSA ist an der Haltestelle New-York-Ring über den Überseering geplant.

### Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind an der gesamten Ausbaustrecke Parkstände in Längsaufstellung in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Die Mindestbreite beträgt netto 2,20 m. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radfahrstreifen und den Parkständen beträgt ohne Fahrbahnmarkierung 1,00 m. Die Parkstände werden auf der Asphaltbefestigung eingerichtet und markiert.

### U5

Im westl. Überseering, im Abschnitt zwischen Jahnring und Sydneystraße, ist gegenwärtig die Trasse der neuen U-Bahnlinie 5 geplant. Die Planung der U-Bahntrasse sieht die Umsetzung im Bereich Überseering in offener Bauweise vor. Eine Station (City-Nord) ist in etwa zwischen den

beiden Einmündungen New-York-Ring vorgesehen. Die seitens der HOCHBAHN geplanten Aufzüge und Niedergänge wurden nachrichtlich in die Planung der Verkehrsanlage übernommen.

### Barrierefreie Verkehrsanlage

Die gesamte neue Verkehrsanlage wird entsprechend den in Hamburg geltenden Vorgaben als Barrierefreie Verkehrsanlage hergestellt und mit Bodenindikatoren versehen. Im Bereich der Haltestellen sind Bussonderborde vorgesehen.

### Gehwegüberfahrten

Sämtliche Gehwegüberfahrten bleiben nahezu in ihrer Größe und Form erhalten und werden mit Wabenpflaster oder Großsteinpflaster in den Nebenanlagen befestigt. Erforderliche Änderungen und Anpassungen durch den Entfall des baulichen Radweges und an neue Bordsteinführungen werden durchgeführt.

## 3.2 Geplante Querschnitte

(Querschnittbreiten sind Circa Angaben)

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. Überseering West

### Richtung S Rübenkamp

12,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten aus Beton und Hochbord
3,25 m	Richtungsfahrstreifen	Asphalt
3,25 m	Richtungsfahrstreifen	Asphalt
0,25 m	Breitstrich	VZ 295
3,00 m	Busfahrstreifen	Beton
3,75 m	Fahrgastwartefläche inkl. Leitstreifen	Platten aus Beton
2,125 m	baulicher Radweg inkl. Leitstreifen	Pflastersteine aus Beton, rot
2,50 m	Gehweg	Platten aus Beton

### Richtung Jahnring

12,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten aus Beton und Hochbord
6,50 m	Linksabbiegestreifen	Asphalt
6,50 m	Rechtsabbiegestreifen	Asphalt
1,15 m	Sicherheitstrennstreifen	Platten aus Beton
2,00 m	Radweg	Pflaster aus Beton, rot, 25/25 cm
3,00 m	Grünstreifen mit Baumstandorten	Rasenfläche
2,00 m	Gehweg	Platten aus Beton

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. New-York-Ring

Richtung S Rübenkamp

9,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten und Hochbord
3,50 m	Richtungsfahrstreifen	Asphalt
1,75 m	Radfahrstreifen/Buskap	Asphalt
3,00 m	Busstandfläche	Beton
4,00 m	Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
3,00 m	Gehweg	Platten aus Beton
	Zugangsfläche Fußgängerbrücke	Gestaltungspflaster aus Beton

Richtung Jahnring

9,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten und Hochbord
3,25 m	bereichsweise Abbiegestreifen	Asphalt
3,50 m	Fahrstreifen	Asphalt
1,75 m	Radfahrstreifen / Buskap	Asphalt
3,00 m	Busstandfläche	Beton
6,40 m	Fahrgastwartefläche / Gehweg	Platten aus Beton

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. Sydneystraße

Richtung S Rübenkamp Stat. 20+572,60

4,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten und Hochbord
4,00 m	Fahrstreifen	Asphalt
1,53 m	in der Kurve (1,28+0,25)	Asphalt
3,00 m	Busstandfläche	Beton
5,00 m	Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
2,50 m	Radweg, inkl. Leitstreifen	Pflaster aus Beton, rot, 25/25cm
3,30 m	Gehweg	Platten aus Beton

Richtung Jahnring

4,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Sicherheitstrennstreifen/Bordstein	Platten und Hochbord
0,0 – 3,0 m	Abbiegestreifen (Wendehilfe)	Asphalt
3,50 m	Fahrstreifen	Asphalt
1,75 m	Radfahrstreifen / Buskap	Asphalt
3,0 m	Buskap	Betonbefestigung
4,20 m	Fahrgastwartefläche / Gehweg	Platten aus Beton

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. Manilabrücke.

Richtung S Rübenkamp

4,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
0,65 m	Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
3,50 m	Fahrstreifen	Asphalt
1,75 m	Radfahrstreifen / Buskap	Asphalt
3,00 m	Busstandfläche	Betonbefestigung
3,00 -7,4 m	Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton/Hochbord
4,00 m	Gehweg	Platten aus Beton

Richtung Jahnring

ca. 4,00 m	Mittelinsel/Grünfläche	Rasenfläche mit Baumbestand
ca. 0,65 m	Mittelinsel/Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
ca. 3,50 m	Abbiegestreifen (Wendehilfe)	Asphalt
ca. 3,50 m	Fahrstreifen	Asphalt
ca. 1,75 m	Radfahrstreifen / Buskap	Asphalt
ca. 3,00 m	Busstandfläche	Beton
ca. 0,43 m	Kasseler Sonderbord	Beton
ca. 4,00 m	Gehweg / Fahrgastwartefläche	Pflaster aus Beton/Bänderung Kleinpfl.

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. Kapstadtring.

Richtung Jahnring

6,00 m	Mittelinsel / Grünfläche	Rasen
0,65 m	Mittelinsel / Plattenstreifen mit HB	Platten aus Beton, Hochbord
6,50 m	Fahrstreifen (2-streifig)	Asphalt
0,25 m	Breitstrich	Z295
3,00 m	Busfahrstreifen	Betonbefestigung
0,43 m	Kasseler Sonderbord	Beton
5,00 m	Fahrgastwartefläche	Platten aus Beton
2,50 m	baulicher Radweg inkl. taktiler Leitstreifen	Betonpflaster, rot
2,50 m	Gehweg	Platten aus Beton

Der Straßenquerschnitt erhält nachstehende Aufteilung: Bereich Hst. Sydneystraße

Richtung U Alsterdorf

6,60 m	Mittelinsel / Grünfläche	Rasen
0,65 m	Mittelinsel / Plattenstreifen mit Bordstein	Platten aus Beton, Hochbord
3,50 m	Fahrstreifen	Asphalt
1,75 m	Radfahrstreifen / Buskap	Asphalt
3,00 m	Busstandfläche	Betonbefestigung
0,43 m	Kasseler Sonderbord	Hochbord
3,25 m	Fahrgastwartefläche / Gehweg	Platten aus Beton

### 3.3 Fahrbahn

Die grundsätzliche geplante Querschnittsgestaltung weist in die jeweilige Fahrtrichtung eine Einstreifigkeit mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m aus und die Linienführung folgt der vorhandenen Mittelinsel am gesamten Straßenzug. Jeweils rechtsseitig wird ein Radfahrstreifen durch einen Breitstrich (VZ 295) von der Fahrbahn getrennt und in einer lichten Breite von 2,25 m geführt. Hinter einem Sicherheitsstreifen werden Parkstände mittels Fahrbahnmarkierung eingerichtet.

Die vorhandenen Bordanlagen am Fahrbahnrand und der trennenden Mittelinseln bleiben im Wesentlichen erhalten. Somit bleibt auch die bestehende Asphaltbefestigung erhalten und muss nur punktuell an den Einmündungen und Haltestellen baulich angepasst werden.

Die komplette Asphaltdeckschicht wird durch Abfräsung entfernt und mit einer neuen Asphaltdeckschicht (SMA 8 Hmb) und neuen Gussasphaltwasserläufen ersetzt.

Am Ausbauanfang laufen zwei Fahrstreifen aus westlicher Richtung als Linksabbieger und ein Fahrstreifen aus östlicher Richtung als Rechtsabbieger vom Jahnring in den Überseering. Diese Abbiegestreifen werden im Überseering auf einer Länge von ca. 70 m in zwei Fahrstreifen von je 3,25 m Breite geführt. Ab ca. Stat. 20 + 060 beginnt die auch vom Bus zu nutzende Verflechtungsstrecke und engt sich im weiteren Verlauf auf einem Fahrstreifen ein.

Um die Verkehrsmenge der beiden Linksabbiegestreifen aus dem Jahnring aufnehmen zu können, sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, zwei Fahrstreifen parallel zur Bushaltestelle erforderlich. Nur durch zwei Fahrstreifen im Überseering und einer Verflechtungsstrecke kann der Ablauf aus den Linksabbiegern in einer Grünphase aufgenommen werden.

In Richtung Jahnring weitet sich der Fahrstreifen ab der Radwegaufleitung auf 3,75 m zwischen den Hochborden auf und verbleibt in dieser Breite bis hinter der Gehwegüberfahrt erhalten. Im weiteren Verlauf weitet sich die Fahrbahn auf zwei Links- und zwei Rechtsabbiegestreifen auf und schließt wie im Bestand mit jeweils 3,25 m breiten Fahrstreifen an den Jahnring an. Die Fahrstreifenlänge wurde für die Linksabbieger mit 2x 40 m und für die Rechtsabbieger mit 2 x 30 m ermittelt. Die genannten Längen entsprechen der Bestandssituation.

In der Gegenrichtung ist sinngemäß eine gleiche Aufweitung auf 3,75 m zwischen den Hochborden bis zur Stat. 20 + 102 vorgesehen. Nach der Radwegableitung erfolgt auf einer Länge von ca. 20,0 m eine Einengung auf die Regelbreite von 3,50 m.

Im Einmündungsbereich New-York-Ring, bei Stat. 20+172, werden die bestehenden Eckausrundungen entfernt und der Einmündungsbereich durch eine neue Bordsteinführung eingengt. Die so entstehenden Sonderflächen hinter der neuen Bordsteinführung und dem geplanten Gehweg werden aus Denkmalschutzgründen farblich abweichend vom geplanten Gehwegbelag mit anthrazitfarbenen Gehwegplatten 50/50 cm befestigt. Die gewählte Farbgebung weist auf die alte Flächenfunktion hin und schließt in der Regel an den Pflasterstreifen zur Kenntlichmachung des alten Bordverlaufes an.

Bei Stat. 20+198 ist eine Querung über den Überseering mittels LSA geplant. Die Querung nutzt die vorhandene Mittelinsel und nimmt die beiden Ausstiege der Aufzüge zum geplanten U-Bahnhof auf.

In Fahrtrichtung Jahnring, bei Stat. 10+250, setzt der bestehende Linksabbiegestreifen ein und führt bis zur Haltelinie an der geplanten F-LSA.

An der Haltestelle New-York-Ring, Fahrtrichtung Rübenkamp und Fahrtrichtung Altona, läuft jeweils ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m zwischen der Mittelinsel und dem durch einen Breitstrich (VZ 295) getrennten Radfahrstreifen.

Bei Stat. 20+346 mündet der nördliche Anschluss der Straße New-York-Ring in den Überseering. Auch an dieser Einmündung werden die Eckausrundungen entfernt und durch eine neue Bordsteinführung ersetzt. Von Norden führt ab Stat. 10+420 ein bestehender Linksabbiegestreifen in den New-York-Ring.

In Fahrtrichtung Norden beginnt bei ca. Stat. 20+370 eine Aufweitung für einen Linksabbiegestreifen in die Sydneystraße. Die Aufstelllänge beträgt ca. 60 m und verläuft an der linksseitigen Mittelinsel.

Zwischen dem genannten Linksabbiegestreifen und dem Fahrstreifen ist für Linksabbieger ein Radfahrstreifen angeordnet.

Die großzügig bemessene Einmündung Sydneystraße, bei ca. Stat. 10+519, in den Überseering bleibt in seiner Geometrie im Wesentlichen erhalten und wird nur an den Eckausrundungen sowie im Stationsbereich 20+480 bis 20+520 baulich angepasst und verengt.

Der Geradeausstreifen im Überseering in Richtung Norden führt in Richtung S Rübenkamp und der Linksabbiegestreifen in die Sydneystraße in Richtung U Alsterdorf. In der Gegenrichtung stehen ein Fahrstreifen mit einer Breite von 3,50 m in Richtung Süden und ein Rechtsabbiegestreifen in die Sydneystraße, in gleicher Breite, zur Verfügung. Zwischen den Fahrstreifen ist ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25m in Richtung Süden geplant.

Ab Stat. 20+558 beginnt mit wechselnden Radien eine bogenförmige Trassierung bis zum Anschluss an die Hebebrandstraße. Die zur Verfügung stehenden Breiten zwischen den Bordanlagen des Fahrbahnrandes und des Mittelstreifens berücksichtigt bereits notwendige Aufweitungen zur Sicherstellung der Schleppkurven. In beiden Fahrtrichtungen sind die Fahrstreifen zwischen 3,50 m und 4,14 m breit.

Ein ca. 60,0 m langer Linksabbiegestreifen in den Halifaxweg beginnt bei ca. Stat. 20+785 und ist mit einer Breite von 3,25 m geplant. Die Abmessungen entsprechen der Bestandssituation. Gegenüber der Einmündung Halifaxweg verbleibt die Haltestelle Manilabrücke Richtung S Rübenkamp nahezu am vorhandenen Standort. In Richtung Bahnhof Altona wird die Haltestelle ca. 40,00 m weiter an die Einmündung Halifaxweg geschoben und ermöglicht dem Bus direkt in den Halifaxweg einzubiegen. Bei Stat. 10+935 wird ein bestehender Linksabbiegestreifen für eine Fahrtrichtungswende erhalten.

Die Einmündung Halifaxweg bleibt sinngemäß erhalten und es werden nur die Eckausrundungen angepasst.

In Fahrtrichtung Hebebrandstraße wird bei ca. Stat. 21+030 eine Radwegaufleitung hergestellt und der Fahrstreifen in einer Breite von 4,15m zwischen den Hochborden angelegt.

Im Anschluss an den Überseering (Ost) / Hebebrandstraße werden die Fahrstreifen dahingehend aufgeteilt, indem der rechte Fahrstreifen zum Bussonderstreifen umfunktioniert wird und die drei verbleibenden Fahrstreifen in zwei Linksabbiegestreifen verbleiben auf einen Geradeausfahrstreifen reduziert werden. Somit läuft ein Fahrstreifen in südliche Richtung in den Überseering (Ost) und zwei Fahrstreifen als Linksabbieger in Richtung Osten, in die Hebebrandstraße. Jeder Fahrstreifen ist mit einer Breite von 3,25 m ausgelegt.

Die Fahrstreifenlängen sind in Richtung Überseering (Ost) mit je 20,00 m und in Richtung Hebebrandstraße mit je 50,00 m ermittelt worden. Das entspricht in etwa der bestehenden Situation. Das Ausbauende ist mit der Stat. 21+152,829 festgelegt und befindet sich hinter der Radwegfurt.

In Fahrtrichtung Sydneystraße laufen zwei Fahrstreifen von der Hebebrandstraße als Rechtsabbieger und zwei Fahrstreifen aus dem Überseering (Ost) in den Überseering.

Diese Fahrstreifen werden im Überseering auf einer Länge von ca. 55 m in zwei Fahrstreifen geführt. Die Breite beträgt jeweils 3,25 m. Die Verflechtung beginnt hinter der Bushaltestelle ca. bei Stat. 11+120 und verengt sich auf einen Fahrstreifen bei Stat. 11+075 mit einer Breite von 4,00 m.

Um die Verkehrsmenge der beiden Rechtsabbiegestreifen aus der Hebebrandstraße in der Spitzenstunde aufnehmen zu können, sind aus Gründen der Verkehrssicherheit zwei Fahrstreifen parallel zur Bushaltestelle notwendig. Nur durch die beschriebene Zweistreifigkeit kann der Ablauf aus den beiden Rechtsabbiegestreifen in einer Grünphase erreicht werden.

In die Sydneystraße führt ein Fahrstreifen an dem Buskap vorbei und bleibt, durch das auf dem rechten Fahrstreifen vorherrschende Parken, auf dem linken Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen ist de facto für den fließenden Verkehr nicht nutzbar.

Die gleiche Situation besteht sinngemäß auch in der anderen Fahrtrichtung. Auch hier wird auf dem rechten Fahrstreifen geparkt.

Da bei Stat. 50+092 eine Radwegableitung vorgesehen ist, engt sich der zur Verfügung stehende Verkehrsraum auf einen Fahrstreifen ein. In Fahrtrichtung hinter der Radwegableitung weitet sich die Asphaltfläche auf und teilt sich in einen 3,25 m breiten Linksabbiege- und einen 3,25 m breiten Rechtsabbiegestreifen. Zwischen den Abbiegestreifen ist ein Linksabbiegestreifen von 2,25 m Breite zuzüglich beidseitiger Breitstrichmarkierung für den Radverkehr vorgesehen.

### **3.4 Verkehrsbelastung**

Prognosen zur Verkehrsbelastung wurden gegenwärtig nicht erstellt.

### **3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Die Haltestellen werden als Buskap bzw. als Bussonderfahrstreifen mit Betonstandflächen in einer Breite von 3,0 m hergestellt. Die Länge wird den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Gleiches gilt für die Schubfelder.

Sämtliche Haltestellen werden mit Bussonderborden mit einer Ansicht von 18 cm ausgestattet und erhalten einen Fahrgastunterstand. In der Regel ist dieser vorhanden, muss jedoch an der bestehenden Position abgebaut und an neuer Stelle wieder aufgebaut werden. Außerdem werden

die Haltestellen mit zwei Haltestellenschilder (Vz 224-40), Fahrausweisautomat und DFI-Anzeigern ausgestattet. Weiterhin werden Bodenindikatoren entsprechend den Vorgaben vorgesehen.

Haltestelle Überseering(West) Richtung S Rübenkamp Stat.20+059 Linien M20, M26, 118

Die als Bussonderspur vorgesehene Haltestelle erhält eine Aufstelllänge von 44,00 m und ist in Betonbauweise mit einem Schubfeld von ca. 14,50 m vorgesehen.

Haltestelle New-York-Ring Richtung S Rübenkamp Stat.20+248 Linien M20, M26, 118

Die Haltestelle ist mit einer Aufstelllänge von 45,00 m in Betonbauweise geplant. Durch die Einrichtung einer F-LSA bei Stat. 10+200/20+200 wird auf die Herstellung eines Schubfeldes verzichtet.

Haltestelle New-York-Ring Richtung Bf. Altona Stat.10+216 Linien M20, M26, 118

Die Haltestelle ist in Betonbauweise mit einer Aufstelllänge von 45,0 m und einem Schubfeld von ca. 8,0 m vorgesehen.

Haltestelle Sydneystraße Richtung S Rübenkamp Stat.20+590 Linien M20, M23, M28, 179

Die Haltestelle in Richtung S Rübenkamp liegt im Kurvenbereich und ist mit einer Aufstelllänge von 44,5m geplant. Die Haltestelle ist in ihrer Geometrie gerade und als Buskap konzipiert und kann von den Bussen in einer geraden Linie angefahren werden. Das Ausfahren des Busses aus der Haltestelle in den sich anschließenden Kurvenbereich ist für die Busse, durch die Kurvenaufweitung problemlos möglich. Die Befestigung erfolgt in Betonbauweise. Auf ein Schubfeld wurde aufgrund der Nähe zur Fußgängerfurt verzichtet.

Eine Fahrkurve für einen Gelenkbus aus der Sydneystraße in Richtung Norden wird in dem Detailplan „Schleppkurve“ dargestellt.

Haltestelle Sydneystraße Richtung Bf. Altona Stat.10+421 Linien M20, M26, 118

Die Haltestellenlänge ist mit 45,00 m geplant und wird nach einer Aufstelllänge von ca. 36,0 m durch eine Grundstückszufahrt unterbrochen.

Hierzu wurden umfangreiche Untersuchungen seitens der Investoren des Büroneubaus IPANEMA vorgenommen und im Einvernehmen mit den Genehmigungsbehörden, dem LSBG und der HOCHBAHN die Positionen der Grundstückszufahrten bestimmt.

Die Busstandfläche wird in Betonbauweise erstellt und erhält ein Schubfeld von ca. 15,0 m Länge.

Auf einer Länge von ca. 36,0 m plus 14,0 m wird ein Bussonderbord im Bereich der Haltestelle eingesetzt.

Haltestelle Sydneystraße Richtung U Alsterdorf Stat.50+066 Linien M23, M26, M28, 118, 179

Die Haltestelle in der Sydneystraße in Richtung U Alsterdorf wird als Buskap in Betonbauweise und ohne Schubfeld hergestellt. Die Aufstelllänge beträgt 45,0 m.

Haltestelle Manilabrücke Richtung S Rübenkamp Stat.20+906 Linien M20, M23, M28, 118, 179

Die Haltestelle erhält eine Aufstelllänge von 48,5 m und ein Schubfeld von 15,0 m.

Haltestelle Manilabrücke Richtung Bf. Altona Stat.10+898 Linien M20, M23, M28, 118, 179

In Richtung Altona wird die Haltestelle in einer Länge von 48,5 m hergestellt und mit einem 15,0 m langen Schubfeld versehen.

Haltestelle Kapstadtring Richtung Bf. Altona Stat. 11+121 Linien M20, M23, M26, M28, 118,179

Die Haltestelle Kapstadtring Ri Bf. Altona befindet sich am Ausbauende, unmittelbar vor dem Anschluss an die Hebebrandstraße/Überseering (Ost). Die geplante Aufstelllänge beträgt 43,50 m. Sie ist als Bussonderfahrstreifen in Betonbauweise vorgesehen. Auf die Herstellung eines Schubfeldes wurde durch die angrenzende LSA verzichtet

### 3.6 Lichtsignalanlagen

Die bestehenden Lichtsignalanlagen sind an den Einmündungen Jahnring, Sydneystraße und Hebebrandstraße an die Erfordernisse der neuen Verkehrsanlage baulich und technisch anzupassen, zu ergänzen oder neu herzustellen.

Zusätzlich ist eine F-LSA nahe der südl. Einmündung New-York-Ring über den Überseering bei Stat.10+200/20+200 mit der Nr. 2593 geplant. Diese F-LSA ermöglicht außer der Straßenquerung einen direkten Zugang zu den Personenaufzügen der geplanten U-Bahnstation.

Weiterhin wird eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger bei ca. Stat. 10+490/20+490 vorgesehen. Hier ist die bestehende LSA um die Funktionen einer zusätzlichen Querung zu ergänzen.

An sämtlichen LSA sind akustische Signalgeber vorzusehen.

### 3.7 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr werden mittels Markierung auf der Asphaltfläche beidseitig Parkstände in Längsaufstellung hinter dem Radfahrstreifen vorgesehen. Da die bestehenden Bordanlagen erhalten bleiben und die neue Verkehrsanlage im Bestand eingerichtet wird, ergeben sich unterschiedlich breite Parkstände.

Im Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße werden die Parkstände in einer nahezu einheitlichen Breite von 2,45 bis 2,50 m angelegt.

Der im Bogenverlauf bestehende Abschnitt Sydneystraße bis Hebebrandstraße weist unterschiedliche Asphaltbreiten zwischen den Bordanlagen auf. Insofern ergeben sich unterschiedliche Breiten für die an der bestehenden Bordanlage einzurichtenden Parkstände mit Breiten zwischen 2,20 und 3,56 m.

Rechnerisch ermitteln sich für die gesamte Strecke ca. 154 Parkstände. Gegenüber dem Bestand reduziert sich die Anzahl um 51 Parkständen.

Zusätzlich sind an den nachstehenden Stationen Parkstände für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer vorgesehen:

Station	10+140
	20+270
	10+350
	20+450
	10+670
	20+740
	11+050

Des Weiteren werden Parkstände für Motorräder angelegt. Vorgesehen sind 6 Parkstände nördlich der Einmündung New-York-Ring bei Stat. 20 + 185 und 3 Parkstände westlich der Einmündung Halifaxweg, bei Stat. 10 + 860. Jeder Parkstand wird in den Maßen 2,75 x 1,50 m angelegt. Eine Zufahrt von der Fahrbahn ist gewährleistet und der Hochbord ist auf 3cm abzusenken.

### 3.8 Radverkehr

Der Radverkehr wird in beiden Fahrtrichtungen als Radfahrstreifen in einer einheitlichen Breite von 2,25m am rechten Fahrbahnrand zwischen dem Fahrstreifen und einem Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen auf der Fahrbahn geführt. Ausnahmen bilden die Anschlussbereiche an die baulichen Radwege und der Bereich an der Haltestelle Sydneystraße in Richtung Rübenkamp.

#### Einmündung Sydneystraße

Im Einmündungsbereich Sydneystraße wird im Überseering in Fahrtrichtung Norden für den Radverkehr ein markierter 2,25 m breiter Linksabbiegestreifen eingerichtet und in die Sydneystraße geführt.

In der Gegenrichtung steht für den Radverkehr in südliche Richtung ein markierter Radfahrstreifen von 2,25 m Breite zur Verfügung. Dieser ist zwischen dem Fahrstreifen und dem Rechtsabbiegestreifen vorgesehen. Der rechtsabbiegende Radverkehr wird vom Radfahrstreifen in den Mischverkehr auf den Rechtsabbiegestreifen geführt.

Der aus der Sydneystraße kommende Radverkehr wird nach der Radwegableitung bei Stat. 50+092 auf einem 2,25 m breiten linksabbiegenden Radfahrstreifen geführt. Vor der LSA wird für den Radfahrer ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet

Der rechtsabbiegende Radverkehr wird über den Rechtsabbiegestreifen im Mischverkehr, in den Radfahrstreifen vom Überseering geführt.

Der aus dem Osten zulaufende Radverkehr aus dem Singapurweg wird über die Gehwegüberfahrt und dem herzustellenden baulichen Radweg geführt.

### Anschlüsse an bauliche Radwege

Die Anschlüsse an die baulichen Bestandsradwege werden über Auf- und Ableitungen am Ausbauanfang, Ausbauende und in der Sydneystraße hergestellt. Des Weiteren ist ein baulicher Radweg im Bereich der Haltestelle Sydneystraße in Richtung Rübenkamp vorgesehen.

Bei Stat. 20 + 497 wird der von Süden kommende Radverkehr aufgeleitet und in die Nebenanlage geführt. Zusätzlich wird bei Stat. 20 + 520, mittels einer weiteren Aufleitung, der Radverkehr aus der Sydneystraße aufgenommen und an den vorgenannten baulichen Radweg in der Nebenanlage angeschlossen. Dieser führt über die Gehwegüberfahrt vom Singapurweg und im weiteren Verlauf zwischen der Fahrgastwartefläche und dem Gehweg durch. Der Anschluss an den Radfahrstreifen erfolgt über eine Radwegableitung bei Stat. 20 + 615.

Die Aufleitungen zum Jahnring sind in einer Breite von anfänglich 2,25 m bei Stat. 10+095 vorgesehen. Im weiteren Verlauf verringert sich die Radwegbreite auf 2,0 m und nutzt die Trasse des bestehenden baulichen Radweges bis zum Anschluss an den Jahnring zwischen der Bordanlage und einer vorhandenen Baumreihe.

Die Ableitung des baulichen Radweges vom Jahnring ist hinter der Haltestelle geplant. Der Radweg wird wie im Bestand zwischen der Fahrgastwartefläche und dem Gehweg in einer Breite von 1,625 m geführt. Im weiteren Verlauf schwenkt der Radweg zwischen der Bordanlage und dem geplanten Treppenniedergang in Richtung Fahrbahn und schließt mit einer Breite von 2,25 m an die Fahrbahn mit einer Radwegableitung bei Stat. 20 + 102 an.

Die bestehenden baulichen Radwege der Straße Überseering (Ost) und Hebebrandstraße werden mittels Auf- und Ableitungen an die geplanten Radfahrstreifen angeschlossen. Die Aufleitung in Fahrtrichtung Überseering (Ost) ist bei Stat. 21+027 geplant und führt mit einer anfänglichen Breite von 2,25 m in die Nebenanlage zwischen Sicherheitstrennstreifen und Gehweg bis zum Ausbauende bei Stat. 21+152. Die Breite des baulichen Radweges verengt sich nach der Aufleitung auf 2,0 m. Die geplante Radwegableitung in Richtung Sydneystraße führt von der Einmündung Hebebrandstraße als baulicher Radweg zwischen der Fahrgastwartefläche der Haltestelle Kapstadtring und dem Gehweg. Die Breite ist durchgängig mit 2,00 m vorgesehen und wird beidseitig mit taktilen Leitsteinen eingefasst. Die direkte Radwegableitung erfolgt hinter zwei kreuzenden Gehwegüberfahrten bei Stat. 11+075 und wird in einer Breite von 2,25 m angelegt. Bei den Gehwegüberfahrten handelt es sich um eine getrennte Zu- und Ausfahrt.

In der Sydneystraße, bei Stat. 50+080, ist in Fahrtrichtung Westen eine Radwegaufleitung vorgesehen. Da der bauliche Radweg als nichtbenutzungspflichtig eingestuft ist, wird dem Radfahrer auch die Möglichkeit gegeben im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu fahren.

In Fahrtrichtung Osten wird der bauliche Radweg bei Stat. 50+092 mittels einer Radwegableitung auf die Fahrbahn geführt. Der aus dem Bestand kommende bauliche Radweg von ca. 1,20 m Breite wird bis zum Anschluss an die Fahrbahn auf 2,25 m aufgeweitet. Für den Radfahrer aus dem Mischverkehr ist eine entsprechende Fahrbahnmarkierung vorgesehen.

## Radbügel

An den Haltestellen werden 114 Radbügel an nachstehender Station und Anzahl vorgesehen:

Überseering (West)	Richtung S Rübenkamp	Stat. 20+090	15
		Stat. 10+060	8
New-York-Ring	Richtung S Rübenkamp	Stat. 20+215	11
	Richtung Bf. Altona	Stat. 10+170	10
Sydneystraße	Richtung S Rübenkamp	Stat. 20+610	7
	Richtung Bf. Altona	Stat. 10+470	12
	Richtung U Alsterdorf	Stat. 10+550	9
Manilabrücke	Richtung S Rübenkamp	Stat. 20+855	10
	Richtung Bf. Altona	Stat. 10+855	10
	Richtung Bf. Altona	Stat. 11+955	10
Kapstadtring	Richtung Bf. Altona	Stat. 11+160	12

## **StadtRAD**

Bei Stat. 20 + 150 wird eine StadtRAD Station mit 15 Duo-Stellplätzen, in der Nebenanlage unmittelbar am Radfahrstreifen, südlich der Einmündung New-York-Ring eingerichtet.

### 3.9 Fußgängerverkehr

Die Fußgängerverkehre werden beidseitig über die gesamte Ausbaulänge auf straßenbegleitenden Gehwegen geführt. Zum Gehweg gehören trotz einer farblichen Abweichung auch die Flächen des aufgegebenen baulichen Radweges. In Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt der Behörde für Kultur und Medien sind diese als Gehweg auszuweisenden Flächen mit anthrazitfarbenen Betonplatten 50/50 bzw. 50/75 zu versehen. Diese Farbgebung soll möglichst durchgängig den Verlauf des alten Radweges zeigen. Um einer möglichen Fehleinschätzung dieser Flächen zu begegnen, sind an den Anfang- und Endpunkten die Plattenbeläge im wechselnden Einsatz von grau und anthrazit zu verlegen.

Im Abschnitt Jahnring bis Sydneystraße werden zwei niveaugleiche Querungen zusätzlich eingerichtet. Zu der bestehenden Querung, unmittelbar an der Einmündung Überseering in den Jahnring, werden bei Stat. 10+200/20+200 und bei 10+490/20+490 zusätzliche gesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen. Die durch Lichtsignalanlagen gesicherten Querungsstellen werden über die vorhandene Mittelinsel geführt.

Bei Stat. 10+200/20+200 sind seitens der HOCHBAHN zwei Aufzüge aus dem geplanten Untergrundbahnhof der U5 mit Anschluss an das Gehwegniveau und an die bestehende Yokohamabrücke vorgesehen. Somit sind die Aufzüge vom U-Bahnhof, von der Mittelinsel auf Gehwegniveau und von der Fußgängerbrücke aus erreichbar. Die geplante Querungsstelle wird unmittelbar unterhalb der Yokohamabrücke eingerichtet und mit einer neuen F-LSA ausgestattet.

Die bei Stat. 10+490/20+490 zusätzlich vorgesehene Querung für Fußgänger ist als Ergänzung der bestehenden Lichtsignalanlage (1490) an der Einmündung der Sydneystraße in den Überseering vorgesehen. Sie wird ebenfalls über die vorhandene Mittelinsel als niveaugleiche Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe ausgebildet.

Der Gehweg verläuft in der Regel an einem 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von 2,50 m. Die Gehwegbreite setzt sich aus einem 1,00 m breiten Streifen aus grauen Betonplatten und einem 1.50 m breiten anthrazitfarbenen Plattenbelag zusammen.

Im Abschnitt Sydneysstraße bis Hebebrandstraße wird die bei Stat. 10+538/20+535 bestehende niveaugleiche Querung für Fußgänger und Radfahrer baulich und signaltechnisch angepasst. Die bauliche Ausbildung erfolgt ebenfalls als gesicherte Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen.

Am Ausbauende bei Stat. 11+173/21+148 wird die bestehende niveaugleiche Querung für Fußgänger und Radfahrer an der durch eine LSA gesteuerten Einmündung der Hebebrandstraße in den Überseering baulich und signaltechnisch angepasst. Auch diese Querung wird als gesicherte Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen hergestellt.

Bei Stat. 50+020 wird die bestehende Querung der Sydneysstraße für Fußgänger entsprechend den vorgenannten Querungen baulich und signaltechnisch angepasst.

Für den Fußgängerverkehr stehen weiterhin alle Fußgängerbrücken über den Überseering bzw. über der Sydneysstraße zur Verfügung.

Auch im Abschnitt Sydneysstraße bis Hebebrandstraße verläuft der Gehweg an einem Sicherheitstrennstreifen von 0,65 m. Der Gehweg setzt sich aus einem Streifen aus grauen Betonplatten von 1,00 m Breite, den 1,50 m Streifen des ehemaligen baulichen Radweges aus anthrazitfarbenen Betonplatten und einem 2,50m breiten Streifen aus grauen Betonplatten zusammen. Somit ergibt sich eine nutzbare Gehwegbreite von 5,00 m. Die geplante Gehweghinterkante liegt auf der Linie der vorhandenen Gehweghinterkante.

In der Sydneysstraße orientieren sich die geplanten Gehwegbreiten an den Bestandsbreiten. Aus dieser Situation heraus ergeben sich sehr unterschiedliche Breiten die auf der südlichen Straßenseite auch noch die Fläche des ehemaligen baulichen Radweges beinhaltet.

### 3.10 **Entwässerung**

An der gesamten Ausbaustrecke wird an dem bestehenden Entwässerungssystem grundsätzlich nichts geändert. Die teilweise veränderte Linie der Hochborde in den Bereichen der Bushaltestellen und der Einmündungen macht Anpassungen bzw. den Neubau von Trümmen erforderlich. Diese werden wieder an die bestehenden Anschlussleitungen angeschlossen.

### 3.11 **Öffentliche Beleuchtung**

Die Standorte nachstehender Leuchten sind durch die Maßnahme zu versetzen:

von Stat. 10+199 nach 10+191

von Stat. 10+539 nach 10+549

Eine weitere Ergänzung oder ein Neubau der öffentlichen Beleuchtung wird durch die Maßnahme nicht erforderlich.

### 3.12 **Straßenbegleitgrün**

Die bestehenden Grünflächen der Mittelinsel und der Grünstreifen an den äußeren Rändern bleiben bis auf wenige Ausnahmen unverändert erhalten.

An nachstehenden Stationen wird eine Reduzierung der Grünflächen durch bauliche Einrichtungen geplant:

#### Mittelinsel

Stat.20+198

- niveaugleiche Fußgängerquerung an der Haltestelle New-York-Ring, beide Fahrtrichtungen

Stat.20+490

- niveaugleiche Fußgängerquerung an der Haltestelle Sydneystraße Richtung Bf. Altona

Stat.21+147

- niveaugleiche Fußgänger-und Radfahrquerung an der Haltestelle Kapstadtring Richtung Bf. Altona

#### Seitliche Grünstreifen

Stat.10+000 - 10+111

Gehweg

Stat. 20+000 - 20+120

Gehweg Haltestelle Überseering (West) Richtung S Rübenkamp

Stat. 20+200

Gehweg

Stat. 20+240

Treppenniedergang U5

Stat. 20+300

Gehweg um Treppenniedergang U5

Stat. 10+320

Treppenniedergang U5

Stat. 20+370

Gehweg

Stat. 50+100

Radwegaufleitung, Südseite

Stat. 30+017 - 30+040

Gehweg, Südseite

Stat. 40+015 - 40+055

Gehweg, Südseite

Stat. 40+032 - 40+050

Gehweg, Nordseite

Am Kopf der Mittelinsel Überseering (West) ist ein Ersatzstandort für einen zu entnehmenden Baum bei der Stat. 21+150 geplant. Der geplante Standort liegt ca. 10,0 m von dem jetzigen Baumstandort entfernt.

### 3.13 **Straßenmöblierung**

Über die Einrichtung von Fahrgastunterständen an den Haltestellen hinaus sind keine weiteren Elemente von Straßenmöblierung vorgesehen.

### 3.14 **Leitungen**

Ergänzende oder Neuverlegungen von Leitungen sind gegenwärtig nicht bekannt.

### 3.15 **Barrierefreiheit**

Den Forderungen nach Herstellung bzw. Einrichtung einer barrierefreien Verkehrsanlage wird entsprechend die Vorgaben der ReStra 12 nachgekommen.

Sämtliche Fußgängerfurten an den Lichtsignalanlagen werden als gesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe hergestellt. Die Absenkungen für Sehbeeinträchtigte wird auf 6 cm und für mobilitätseingeschränkte Personen auf 0 cm gesetzt. In diesen Bereichen werden die geforderten Bodenindikatoren in die Gehwegbefestigung eingearbeitet.

Die Querungen an den beiden Einmündungen New-York-Ring und am Halifaxweg werden als ungesicherte Querungen mit differenzierter Bordhöhe hergestellt und mit Bodenindikatoren ausgestattet.

Die Bushaltestellen werden mit Bodenindikatoren in Form von Einstiegsfeldern, Aufmerksamkeitsstreifen und Begrenzungsstreifen vorgesehen. Außerdem kommen im unmittelbaren Haltestellenbereich Bussonderborde mit einer Ansicht von 18 cm zum Einsatz.

Des Weiteren werden Bodenindikatoren zu den Treppenniedergängen der geplanten U5 integriert.

Zur Abgrenzung der in Teilbereichen herzustellenden baulichen Radwege, Aufstellflächen für Radbügel und weiteren Einbauten wie z.B. Treppenniedergänge sind Begrenzungsstreifen vorgesehen.

### 3.16 **Anleiterbarkeit Feuerwehr**

Da es gegenüber der Bestandssituation keine Veränderungen hinsichtlich der Anleiterbarkeit geben wird, werden keine neuen Einrichtungen oder Maßnahmen erforderlich.

### 3.17 **Änderungen gegenüber der Schlussverschickungsunterlagen vom 18.05.2020**

Es wird ein Bussonderfahrstreifen ab Stat. 21+040 im Zulauf auf die LSA 630 Einmündung Hebebrandstraße, auf dem rechten Fahrstreifen angeordnet. Die Aufstelllängen für die zwei Linksabbiegestreifen in die Hebebrandstraße wurden verlängert und der Individualverkehr in südliche Fahrtrichtung wird auf einen Geradeausfahrstreifen reduziert. Jeder Fahrstreifen ist mit einer Breite von 3,25 m ausgelegt. Aufgrund der Neusortierung der Fahrstreifen wird die Radwegaufleitung in Stat. 21+027 verschoben.

Der linksabbiegende Radverkehr aus der Sydneystraße als auch der von Süden aus dem Überseering kommende Radverkehr werden vor der Haltestelle Sydneystraße jeweils durch eine Radwegaufleitung in die Nebenanlage zwischen dem Wartebereich und dem Gehweg geführt. Mittels einer Radwegableitung wird der Radverkehr nach passieren des Haltestellenbereiches wieder auf einen Radfahrstreifen geführt. Dies ist erforderlich um Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr und den linksabbiegenden Busverkehr aus der Sydneystraße zu vermeiden.

Die Standorte der Fahrradanhängbügel wurden im gesamten Planungsgebiet auf die Erreichbarkeit aus dem Radfahrstreifen optimiert.

Bei Stat. 20 + 150 wird eine StadtRAD Station mit 15 Duo-Stellplätzen, in der Nebenanlage unmittelbar am Radfahrstreifen, südlich der Einmündung New-York-Ring eingerichtet.

Es werden 6 Parkstände für Motorräder nördlich der Einmündung New-York-Ring bei Stat. 20 + 185 und 3 weitere Motorradparkstände westlich der Einmündung Halifaxweg bei Stat. 10 + 860 eingerichtet. Jeder Parkstand wird in den Maßen 2,75 x 1,50 m angelegt und die Zufahrt ist von der Fahrbahn durch eine Absenkung des Hochbords auf 3 cm gewährleistet.

Auf die Einrichtung von taktilen Elementen an den Grundstückszufahrten wird entgegen den schlussverschickten Unterlagen verzichtet. Diese sind gemäß den geltenden Richtlinien nicht erforderlich. Des Weiteren wird das Großsteinpflaster/Natursteinpflaster ungeschnitten neu verlegt und die Fugen neu vergossen, um eine ausreichende Ebenheit zu erzielen.

## **4. Umsetzung der Planung**

### **4.1 Planrechtliche Grundlagen**

Der gesamte Maßnahmenbereich liegt innerhalb des Bebauungsplan Winterhude 7.

Für den Bereich der ehemaligen Oberpostdirektion (Überseering/Sydneystraße) besteht ein Vorhabenbezogener Bebauungsplan Winterhude 71.

### **4.2 Grunderwerb**

Zur Umsetzung der Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

### **4.3 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit**

Die Finanzierung des Straßenbaus erfolgt aus dem Ortsprodukt 1-269.02.01.004.001 (Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms).

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge und Service verbessert werden. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen lässt sich nicht darstellen. Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die auftragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

### **4.4 Kampfmittel**

Der Kampfmittelräumdienst wird seitens des Bauherrn mit einer Prüfung auf Kampfmittel beauftragt. Abhängig vom abschließenden Ergebnis werden gegebenenfalls geeignete Maßnahmen im Rahmen der Baumaßnahme vorgesehen.

### **4.5 Lärmschutz**

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV dar.

Der Überseering wird weder um einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert, noch wird der vor Ort vorliegende Beurteilungspegel der Lärmimmissionen durch die Umsetzung dieser Maßnahme erhöht.

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen auf die Fahrbahn wird der Kfz-Verkehr auf den jeweils linken Fahrstreifen pro Richtung reduziert. Hierdurch wird der Abstand zu den schutzbedürftigen Räumen erhöht und gleichzeitig der Lärmpegel verringert.

Durch die hier vorliegende Umbaumaßnahme sowie durch die vorgesehenen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen im den Knotenpunkten kann der Verkehr zukünftig flüssiger abgewickelt werden. Dies führt zu einer Verringerung der Abbrems- und Anfahrvorgänge und in Folge zu verringerter Lärmbelastung.

Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

#### 4.6 **Umweltverträglichkeit**

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

#### 4.7 **Planungs- und Entwurfsdienststelle**

Entwurf und Bauausführung erfolgt durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, S1 – Planung Infrastruktur ÖPNV.

Dem Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude wurde die Planung am 18.03.2019 vorgestellt und dort zur Kenntnis genommen.

#### 4.8 **Realisierungstermin**

Gegenwärtig wird ein Realisierungstermin nach der Fertigstellung der Arbeiten für die U5 vorgesehen.

**Verfasst:**

**Aufgestellt am**