



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

**Baumaßnahme: Bau und GI Straßen**

**Teilbaumaßnahme: Umbau von 6 Bushaltestellen in der Jarrestraße im Zuge der Metrobus-Linie 17**

**Erläuterungsbericht zur geänderten Kenntnisnahmeverschickung der Verkehrsplanung**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b>	<b>2</b>
1.1	Allgemeiner Anlass	2
1.2	Anlass der Umplanung	2
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeines	2
2.2	Verkehrssituation	3
<b>3</b>	<b>Geplanter Zustand</b>	<b>5</b>
3.1	Planungsansatz	5
3.2	Einzelheiten der Planung	6
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung</b>	<b>12</b>
5.1	Grunderwerb	12
5.2	Finanzierung	12
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	12
5.4	Realisierungstermin	12

## **1 Anlass der Planung**

### **1.1 Allgemeiner Anlass**

Die Bushaltestellen der Jarrestraße werden von den Buslinien 172 und 173 stadtein- und auswärts mit rund 5.800 Fahrgästen pro Tag<sup>1</sup> stark frequentiert.

Im Rahmen des Schnellbuskonzeptes wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die Metrobuslinie 17 eingeführt. Die Metrobuslinie 17 beginnt an der Haltestelle *U Feldstraße* und verkehrt entlang des Linienweges der Metrobuslinie 6 bis zur Semperstraße und von dort über die B5, die Jarrestraße und die Busanlage *U S Barmbek* bis zur U-Bahn Haltestelle *Berne*. Bei der neuen Metrobuslinie 17 werden Gelenkbusse eingesetzt, weshalb die Bushaltestellen der Jarrestraße, die im Bestand von Standardlinienbussen bedient werden, mit entsprechenden Längen für Gelenkbusse vorgesehen werden müssen.

### **1.2 Anlass der Umplanung**

Im Zuge einer Verkehrsbesprechung und Begehung der Haltestellen am 08.03.2022 wurden für drei der sechs Bushaltestellen neue Standorte festgelegt. Dabei handelt es sich um folgende Haltestellen:

- Jarrestraße (Kampnagel) – Richtung stadteinwärts
- Großheidestraße – Richtung stadtauswärts
- U Saarlandstraße – Richtung stadteinwärts

Durch die Verlegung der genannten Haltestellen können sowohl während der Bauzeit als auch in der späteren Nutzung Verkehrseinschränkungen an Einmündungen und Grundstückszufahrten vermieden werden. So muss während der Herstellung der Busverkehrsflächen aus Beton weder der Rambatzweg noch die Groothoffgasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.

Zudem wird die Anfahrbarkeit an die Haltestellen sowie der Ein- bzw. Ausstieg zum Bus erleichtert, da durch eine geänderte Bauweise Bussonderborde eingesetzt werden können.

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

Die Jarrestraße liegt in dem Stadtteil Winterhude im Bezirk Hamburg-Nord und ist eine zweistreifig ausgebaute Bezirksstraße, die parallel zum Osterbekkanal verläuft. Sie verläuft zwischen den Hauptverkehrsstraßen Saarlandstraße und Barmbeker Straße. Die Jarrestraße hat eine Erschließungs- und Sammelfunktion inne.

Die angrenzende Bebauung ist geprägt durch eine mehrgeschossige Bebauung mit Gewerbe, Einzelhandel, Kitas, Gastronomie im Erdgeschoss und Wohnbebauung in den obo-

---

<sup>1</sup> Gemäß Fahrgastzählung 2017

ren Geschossen. Im nördlichen Bereich des Knoten Jarrestraße / Großheidestraße befindet sich die Stadtteilschule Winterhude (ca. 1.300 Schüler/innen<sup>2</sup>) sowie die Kita Jarrestraße. Am südwestlichen Ende der Jarrestraße befindet sich die Veranstaltungsstätte *Kampnagel* mit einer Kapazität von bis zu 2.500 Gästen pro Veranstaltung<sup>3</sup>.

Ausgehend von der Randbebauung ist von einer ausgeprägten Fußgängernutzung sowie Liefer- und Ladeverkehr auszugehen.

Die vorliegenden Verkehrszahlen einer Knotenpunkterhebung am Knoten Barmbeker Straße / Jarrestraße / Gertigstraße vom 18.09.2018 zeigen eine Verkehrsbelastung von 6.733 Kfz in einem Zeitraum von 6:00 bis 19:00 Uhr mit einem Schwerverkehrsanteil von 6,3 %. In der Spitzenstunde (7:30 bis 8:30 Uhr) weisen die Zu- und Ausfahrt der Jarrestraße am Knoten eine Verkehrsbelastung von 561 Kfz / h mit einer Schwerverkehrsanteil von 5,3 % auf.

## 2.2 Verkehrssituation

Die Jarrestraße ist 2-streifig ausgebaut und besitzt eine Gesamtbreite von rund 10,0 m. Beidseitig sind befestigte Gehwege in variierenden Breiten von ca. 1,50 m bis 3,00 m ausgebildet. Der Radverkehr wird im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt. Beidseitig sind abschnittsweise Parkstände in Längsaufstellung in den Seitenräumen ausgebildet. Zum Teil werden Kraftfahrzeuge im Bereich der Baumscheiben am Fahrbahnrand abgestellt.

In den Knotenpunkten Jarrestraße / Barmbeker Straße, Jarrestraße / Großheidestraße und Jarrestraße / Saarlandstraße befinden sich Lichtsignalanlagen (LSA).

Eine Beleuchtung in Form von Auslegermasten ist überwiegend auf der Südseite vorhanden. Die Masten haben einen Abstand von ca. 20,00 bis 35,00 m.

Die Entwässerung erfolgt über beidseitige Wasserläufe und Trümmen am Fahrbahnrand, die in ein vorhandenes Mischwassersiel abgeführt werden.

Im derzeitigen Zustand sind die sechs zu überplanenden Bushaltestellen am Fahrbahnrand verortet und werden im weiteren Verlauf einzeln betrachtet. Bei den Parkständen sowie Haltverboten wurde der Zustand der Bestandsvermessung aus dem Juni 2022 zugrunde gelegt, in der die Verkehrsbeschilderung entsprechend des Fahrplanwechsels im Dezember 2018 angepasst wurde. Dazu zählen folgende Änderungen

- Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadteinwärts): VZ 315-66 wurde in Richtung Jollassestieg versetzt
- Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadtauswärts): VZ 315-66 wurde entfernt und das VZ 283-11 in Richtung Rambatzweg versetzt
- Haltestelle „Großheidestraße“ (stadtauswärts): VZ 315-67 wurde entfernt
- Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadtauswärts): VZ 283-10 und VZ 315-67 wurden in Richtung Haus-Nr. 88 versetzt

Zudem wurden bei allen Haltestellen die Haltemasten (VZ 224) entfernt und temporäre Haltemasten aufgestellt.

---

<sup>2</sup> Quelle: [www.hamburg.de/schulinfosystem/](http://www.hamburg.de/schulinfosystem/)

<sup>3</sup> Quelle: [www.kampnagel.de](http://www.kampnagel.de)

### **Jarrestraße (Kampnagel) - Stadteinwärts**

Die Bushaltestelle *Jarrestraße (Kampnagel)*, die von stadteinwärts fahrenden Bussen bedient wird, weist eine Länge von rund 20,00 m auf. Der Gehweg im Bereich der Bushaltestelle bemisst sich auf ca. 1,50 m. Die Breite der Wartefläche beträgt ca. 2,00 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“). In der Wartefläche sind fünf Pfosten angeordnet. Die Wartefläche wird zu beiden Seiten durch Straßenbäume mit Baumscheiben begrenzt. Innerhalb der Baumscheiben sind Baumschutzbügel angeordnet. Südwestlich der Wartefläche ist Gehwegparken durch das Verkehrszeichen 315 StVO angeordnet.

### **Jarrestraße (Kampnagel) - Stadtauswärts**

Die Bushaltestelle *Jarrestraße (Kampnagel)*, die sich in dem südöstlichen Nebenraum der Jarrestraße befindet, ist rund 26,00 m lang. Der Gehweg im Bereich der Bushaltestelle bemisst sich auf ca. 3,00 m. In der Wartefläche, welche sich über eine Breite von ca. 1,90 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“) erstreckt, ist ein Fahrgastunterstand (FGU) verortet. Die Wartefläche wird zu beiden Seiten durch Straßenbäume mit Baumscheiben begrenzt.

### **Großheidestraße - Stadteinwärts**

Die Bushaltestelle *Großheidestraße*, die von den Bussen der stadteinwärts verkehrenden Linien bedient werden, erstreckt sich über eine Länge von rund 36,00 m und ist knapp 20 m nordöstlich des Knotens Jarrestraße / Großheidestraße verortet. Die Breite des Gehweges im Bereich der Bushaltestelle bemisst sich auf ca. 2,00 m. Die Wartefläche erstreckt sich über eine Breite von ca. 1,90 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“). Die Wartefläche wird von beiden Seiten durch Straßenbäumen mit Baumscheiben begrenzt. Innerhalb der Baumscheiben sind Baumschutzbügel angeordnet. Am nordwestlichen Rand befinden sich ein Fahrgastunterstand sowie eine Sitzbank. Die Flurstückgrenze verläuft durch den FGU, sodass dieser, zusammen mit der Sitzbank, in etwa zur Hälfte auf Privatgrund verortet ist.

### **Großheidestraße - Stadtauswärts**

Unmittelbar südwestlich des Knotens Jarrestraße / Großheidestraße befindet sich die Bushaltestelle *Großheidestraße*, welche von den stadtauswärts fahrenden Buslinien bedient wird. Sie ist mit einer Länge von rund 22,00 m dimensioniert. Der Gehweg im Bereich der Bushaltestelle ist ca. 1,50 m breit. Zusätzlich befinden sich in diesem Abschnitt 3,50 m Gehwegfläche auf öffentlich genutztem Privatgrund. An den Gehweg anschließend ist eine Wartefläche mit einer Breite von ca. 2,00 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“) ausgebildet. Innerhalb des Wartebereiches ist mittig ein Fahrgastunterstand angeordnet. Darüber hinaus befindet sich innerhalb der Wartefläche ein Auslegermast der öffentlichen Beleuchtung. Im Nordosten wird die Wartefläche durch einen Straßenbaum inkl. Baumscheibe und Schutzbügel begrenzt.

### U Saarlandstraße - Stadteinwärts

Die Bushaltestelle *U Saarlandstraße*, die von den stadteinwärts verkehrenden Bussen angefahren wird, befindet sich gegenüber der Einmündung Jarrestraße / Flüggestraße. Sie ist mit einer Länge von rund 19,00 m dimensioniert und ist unmittelbar nordöstlich einer Tiefgaragenzufahrt angeordnet. Der im Bereich der Bushaltestelle verlaufende Gehweg ist mit einer Breite von ca. 1,50 m ausgebildet. Die angrenzende Wartefläche erstreckt sich über eine Breite von ca. 1,90 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“) und wird im Südwesten durch einen Straßenbaum mit Baumscheibe und Schutzbügel sowie einen Verteilerkasten (Stromnetz Hamburg) begrenzt. Am nordwestlichen Rand der Straßenbegrenzungslinie befindet sich ein Fahrgastunterstand.

### U Saarlandstraße - Stadtauswärts

Rund 10,0 m südwestlich der Einmündung Jarrestraße / Flüggestraße befindet sich die Bushaltestelle *U Saarlandstraße*, die von den stadtauswärts fahrenden Buslinien angefahren wird und mit einer Länge von rund 30,00 m dimensioniert ist. Der entlang der Bushaltestelle verlaufende Gehweg ist mit einer Breite von ca. 1,50 m bemessen. An den Gehweg anschließend ist eine Wartefläche mit einer Breite von ca. 1,90 m (inkl. Hochbordstein „Hamburger Kante“) ausgebildet. Innerhalb der Wartefläche ist ein Fahrgastunterstand angeordnet. In Richtung Nordosten wird die Wartefläche durch einen Beleuchtungsmast begrenzt. Im Südwesten schließt ein Straßenbaum mit Baumscheibe und Schutzbügel an die Wartefläche an.

Die vom HVV bereitgestellten Fahrgastzahlen der Linien 172 und 173, die derzeit innerhalb der Jarrestraße verkehren, sind in der folgenden Tabelle aufgezeigt und basieren auf einer Fahrgastzählung aus dem Jahr 2017.

Haltestelle	Fahrgäste pro Tag					
	Richtung stadteinwärts			Richtung stadtauswärts		
	Ein	Aus	Gesamt	Ein	Aus	Gesamt
<b>Jarrestraße (Kampnagel)</b>	599	811	<u>1.410</u>	778	523	<u>1.301</u>
<b>Großheidestraße</b>	308	778	<u>1.086</u>	800	347	<u>1.147</u>
<b>U Saarlandstraße</b>	235	132	<u>367</u>	178	313	<u>309</u>

## 3 Geplanter Zustand

### 3.1 Planungsansatz

Ziel der Planung ist es, die vorhandenen Bushaltestellen in der Jarrestraße umzugestalten, um die Anfahrbarkeit der Bushaltestellen für Gelenkbusse der Metrobuslinie 17 zu ermöglichen. Darüber hinaus beinhaltet die Planung eine Umgestaltung der Bushaltestellen unter den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit und den Erhalt der Straßenbäume.

Im Wesentlichen handelt es sich bei der Planung um eine Verlängerung der Haltestellenbereiche für den Gelenkbus sowie den Einbau von in der Oberflächenbefestigung eingelassenen Bodenindikatoren als Orientierungshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen.

Im Zuge der Planung werden sowohl die abgestimmten Maßnahmen des Bereisungsprotokolls der Linie 17 in der Jarrestraße vom 21.03.2018 eingebunden als auch die Ergebnisse der Verkehrsbesprechung im Rahmen einer Begehung am 09.03.2022.

An den drei Haltestellen mit neuem Standort wird die Breite der Wartefläche durch das Ausbilden eines Haltestellenkaps um 1,50 m aufgeweitet, während die Aufteilung und Abmessung des Bestandsquerschnittes an den drei weiteren Haltestellen unberührt bleibt.

### **3.2 Einzelheiten der Planung**

Bedingt durch den größtenteils stark spurgeführten Verkehr und durch das Auftreten hoher Brems- und Anfahrkräfte sowie durch langsam fahrende und teils stehende Schwerverkehre werden die Bushaltestellen gemäß ReStra in Betonbauweise hergestellt. Hierbei werden jeweils die Endfelder bewehrt. Die 3,00 m breiten Betonoberflächen im Bereich der Fahrbahn werden zur Aufnahme von Schubkräften im Anfahrbereich jeweils um 15,00 m verlängert. Für die Bemessung der Länge der Betonfläche wird der Einsatz eines 19,00 m langen Gelenkbusses angenommen, sodass die Länge der Busverkehrsfläche insgesamt 34,00 m beträgt. Um das Halteverbot an den Haltestellen gem. StVO § 41 zu verdeutlichen, werden zusätzlich zu dem Haltestellenschild auf der Fahrbahn Markierungen (VZ 299 und "BUS") aufgebracht.

An den drei Haltestellen mit unveränderten Standorten ist aufgrund der im Bestand ausgebildeten geringen Querneigungen in den Nebenflächen im Hinblick auf eine ReStra konforme Entwässerung der Nebenflächen von dem Einbau eines Bussonderbords abzusehen. Im Zuge der Verlängerung dieser Haltestellen werden die vorhandenen Bordanlagen unter Berücksichtigung der Querneigung in der Nebenfläche sowie des Wurzelbestandes der Straßenbäume angepasst. Dies wird nach Vorlage des Baumgutachtens verifiziert und die Planung diesbezüglich spezifiziert.

Bei drei in Kap-Bauweise herzustellenden Haltestellen wird jeweils auf einer Länge von 21,00 m ein Bussonderbord eingebaut. Die Länge wird gewählt um die Möglichkeit zu haben die Haltestellen mit dem 21,00 m langen Bus-Modell „CapaCity L“ anzufahren.

Die Entwässerung findet teilweise in den Nebenflächen statt, da aufgrund der Höhenentwicklung im Bestand keine Entwässerung zur Fahrbahn gewährleistet werden kann.

Im Bereich der Haltestellen mit unverändertem Standort befinden sich insgesamt 7 Bäume. Neben verschiedenen Linden-Arten gibt es auch eine Eiche und eine Platane. Jeder dieser Bäume wurde im Rahmen eines Baumgutachtens aus dem Jahr 2019 als erhaltenswert oder besonders erhaltenswert eingestuft. Eine Beurteilung der Bäume an den neuen Standorten steht noch aus.

Während der Bauzeit wird der vorhandene Baumbestand gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Eine baumpflegerische Begleitung wird während der Baumaßnahme stattfinden.

Die Bilanz der Straßenbäume innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadtauswärts)	3 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadteinwärts)	2 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadtauswärts)	2 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadteinwärts)	3 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadtauswärts)	2 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadteinwärts)	3 St.	0 St.	0 St.	0 St.
<b>Summe</b>	<b>15 St.</b>	<b>0 St.</b>	<b>0 St.</b>	<b>0 St.</b>

An den Bestandshaltestellen wurden bereits Bohrkernuntersuchungen durchgeführt. Zu großen Teilen befindet sich unter einer Asphaltdecke von bis zu 11 cm Dicke eine Großsteinpflasterschicht aus Naturstein. An den Haltestellen in Richtung stadtauswärts fehlt das Großsteinpflaster in einem Streifen von etwa 1,50 bis 1,70 m Breite. Stattdessen ist die Asphaltbefestigung in diesen Bereichen etwa 30 cm mächtig. Der unterschiedliche Aufbau lässt sich auf Leitungsarbeiten zurückführen.

Es wird davon ausgegangen, dass der Fahrbahnaufbau in den Bereichen der umgesetzten Haltestellen ähnlich zu den untersuchten Flächen ist.

An den Kaphaltestellen in Richtung stadteinwärts wird aufgrund des neuen Bordverlaufs jeweils ein vorhandener Straßenablauf entfernt und östlich des hervorgezogenen Bords jeweils eine neue Trumme inkl. Anschlussleitung gesetzt.

Die übrigen Straßenabläufe werden in ihrer Lage stellenweise angepasst und die Anschlussleitungen entsprechend der Trummenuntersuchung saniert.

Bei allen Bushaltestellen ist im Zuge der Barrierefreiheit auf Höhe der ersten Tür des Gelenkbusses ein Einstiegsfeld mit Auffindestreifen aus Rippenplatten parallel zum Bord, analog zum Leitfaden für barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund, vorgesehen. Im Bereich der Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadtauswärts) wird der Auffindestreifen hinter der Straßenbegrenzungslinie bzw. Flurstücksgrenze auf Privatgrund geplant. Aufgrund eines Eigentümerwechsels bei Haus mit der Haus-Nummer 92 muss eine erneute Einverständniserklärung für den Einbau der taktilen Elemente auf Privatgrund eingeholt werden.

Dynamische Fahrgastinformation (DFI) sind bei den Bushaltestellen mit unverändertem Standort nicht vorgesehen. An den drei neu geplanten Haltestellen kann aufgrund der zusätzlich generierten Fläche jeweils eine DFI aufgestellt werden.



Im Folgenden werden die Planungen der Bushaltestellen einzeln betrachtet:

### **Jarrestraße (Kampnagel) - Stadteinwärts**

Die Haltestelle wird um etwa 50 m nach Osten verlegt, sodass sich der Haltestellenmast in Fahrtrichtung auf Höhe der Baumscheibe östlich der Einmündung Jarrestraße/Rambatzweg befindet. Durch die Verlegung kann einerseits eine Teil-Sperrung des Rambatzwegs vermieden werden. Andererseits wird der Ein- bzw. Ausstieg an der Haltestelle vereinfacht, da sich die Haltestelle zwischen der bereits beschriebenen Baumscheibe östlich des Rambatzwegs und der Baumscheibe vor dem Haus mit der Haus-Nummer 17 befindet und somit kein Baum das Ein- und Aussteigen an der 2. Tür beeinträchtigt, wie es am ursprünglichen Standort der Fall gewesen wäre.

Die Haltestelle wird in Kap-Bauweise hergestellt. Dafür wird auf einer Länge von 21 m der Bordverlauf um 1,50 m Richtung Fahrbahn versetzt, sodass für die Fahrbahn eine restbreite von 8,50 m verbleibt. Als Bord wird ein Bussonderbord mit 18 cm Ansichtshöhe eingebaut.

Um diese Bordhöhe zu erreichen, kann aufgrund der Zwangspunkte im Bestand, nicht zur Fahrbahn entwässert werden, wodurch im Bereich der Haltestelle eine Trumme in die Nebenflächen eingesetzt wird. Die genaue Lage des Straßenablaufs ergibt sich in der Ausführungsplanung. Die Trumme westlich der Haltestelle wird gemäß den Ergebnissen der Trummenuntersuchung saniert, während der Straßenablauf im Bereich der Baumscheibe vor der Haus-Nr. 17 im Zuge des Umbaus durch einen neuen, östlicher liegenden ersetzt wird.

Um eine gerade An- und Abfahrt an die Haltestelle zu gewährleisten, wird sowohl vor als auch hinter dem ausgebildeten Kap eine Markierung zur Kenntlichmachung des Park- und Haltverbots auf die Fahrbahn aufgebracht (VZ 299).

Durch die Kap-Bauweise entstehen zusätzliche Flächen. Dadurch kann ein Fahrgastunterstand (FGU) im Haltestellenbereich errichtet werden. Die Entscheidung darüber, ob an dieser Haltestelle ein FGU errichtet wird und wenn ja, in welcher Größe, liegt bei der Hamburger Hochbahn. Gegebenenfalls wird der Unterstand im Anschluss an die Straßenbaumaßnahme errichtet.

Die Parkstände, die sich im Bestand am neu geplanten Standort befinden, entfallen. Im Bereich der Bestandshaltestelle können hingegen zwei neue Parkstände entstehen.

Im Bereich der neuen Haltestelle werden zwei neue Fahrradanhänger in Schrägaufstellung eingebaut, wodurch vier Fahrradstellplätze entstehen.

### **Jarrestraße (Kampnagel) - Stadtauswärts**

Der Haltestellenmast wird mittig vor das Gebäude der Haus-Nr. 6 gesetzt, so dass sich der Straßenbaum zwischen der ersten und zweiten Tür des Gelenkbusses befindet.

Der im Bestand befindliche Längsparkstand nordöstlich der Baumscheibe wird aufgrund der Verlängerung der Haltestelle in Fahrtrichtung aufgehoben. Auf dieser Fläche sind vier Fahrradanhänger in Schrägaufstellung vorgesehen.

Der Fahrgastunterstand verbleibt wie im Bestand.

### **Großheidestraße - Stadteinwärts**

Der Haltestellenmast wird circa 13,00 m vor den LSA-Mast gesetzt, so dass sich der im Bestand befindliche Straßenbaum zwischen der ersten und zweiten Tür eines Gelenkbusse befindet.

In der nordwestlichen Nebenflächen, zwischen der Baumscheibe und der Lichtsignalanlage, sind drei Fahrradbügel in Längsaufstellung vorgesehen.

Der Fahrgastunterstand verbleibt wie im Bestand.

### **Großheidestraße - Stadtauswärts**

Die Haltestelle Großheidestraße (stadtauswärts) wird in Fahrtrichtung hinter den Knotenpunkt Jarrestraße/Großheidestraße verlegt, sodass sich der Haltestellenbereich im Bereich der Gebäude mit der Haus-Nummern 62 und 64 befindet. Der Haltestellenmast wird an die Baumscheibe vor der Haus-Nr. 64 gesetzt.

Durch die Verlegung der Haltestelle können Einschränkungen im Bereich der Gehwegüberfahrt vor Haus-Nr. 50, die als Hinterhof- und Tiefgarageneinfahrt sowie Feuerwehrezufahrt genutzt wird, umgangen werden. Außerdem ist keine kostenintensive provisorische LSA während der Bauzeit erforderlich.

Aufgrund des vorgesehenen taktilen Auffindestreifens und Einstiegsbereichs, wird der Mast der öffentlichen Beleuchtung entgegen der Fahrtrichtung um ca. 7,00 m versetzt.

Wie bei der Haltestelle Jarrestraße (Kampnagel) stadteinwärts wird die Haltestelle in Kapbauweise mit einem Versatz des Bordverlaufs von 1,50 m hergestellt. Mittels der Fahrbahnmarkierung (VZ 299) wird das Park- und Haltverbot angrenzend an das Kap verdeutlicht.

Östlich der westlichen Baumscheibe ist ein Fahrradanhängerbügel in Längsaufstellung vorgesehen.

Die vorhandenen Parkstände im Bereich des neuen Haltestellen-Standorts entfallen.

Ein Fahrgastunterstand ist vorgesehen. Die genaue Lage und Größe wird im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit der Firma Wall GmbH festgelegt.

### **U Saarlandstraße - Stadteinwärts**

Die Haltestelle, die sich im Bestand zwischen der Einmündung Jarrestraße/Groothoffgasse und einer Tiefgarageneinfahrt befindet, wird um etwa 46 m in Richtung Osten verlegt, sodass sich die Haltestelle in Fahrtrichtung vor der Einmündung Jarrestraße/Groothoffgasse befindet.

Durch die Verlegung der Haltestelle kann die Vollsperrung der Groothoffgasse während der Bauphase umgangen werden. Zudem liegt die Bushaltestelle zukünftig näher an der namensgebenden U-Bahn-Haltestelle „U Saarlandstraße“.

Analog zu den beiden anderen verlegten Haltestellen wird auch hier ein Haltestellenkap ausgebildet. Die Breite der Fahrbahn beträgt in diesem Bereich nach dem Umbau etwa 8,60 m.

Die Ansichtshöhe des Bussonderbords beträgt 18 cm. Um bei dieser Bordhöhe die Entwässerung der Nebenflächen gewährleisten zu können, ist eine Trumme im Haltestellenbereich vorgesehen.

Da es sich bei der nördlich angrenzenden Bebauung um ein denkmalgeschütztes Ensemble der Jarrestadt handelt, wird aus denkmalschutztechnischen Gründen die vorhandene Bordanlage (größtenteils „Hamburger Kante“) in der Wartefläche verbleiben und lediglich gemäß der Deckenhöhenplanung reguliert, sodass der ursprüngliche Bordverlauf weiterhin sichtbar ist.

Ein Fahrgastunterstand ist vorgesehen. Aufgrund der angrenzenden, denkmalgeschützten Bebauung ist von einem FGU mit Werbefläche abzusehen. Der Standort und die Art des Unterstandes wird im Verlauf der weiterführenden Planung festgelegt und sowohl mit der Firma Wall GmbH als auch mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt.

Östlich des ausgebildeten Kaps werden im Bereich der Nebenfläche zwei Fahrradanhänger eingebaut, wodurch 4 Fahrradstellplätze entstehen.

### **U Saarlandstraße - Stadtauswärts**

Der Haltestellenmast wird auf Höhe der Gebäudeecke von Haus-Nr. 92 gesetzt.

Die im Bestand vorhandenen Absperr- und Fahrradbügel im nordöstlichen Bereich der Nebenfläche werden ausgebaut.

Das vorhandene Halteverbot entgegen der Fahrtrichtung wird bis zum ÖB-Mast vor der Haus-Nr. 88 verlängert.

Der Lichtmast der öffentlichen Beleuchtung auf Höhe der Haus-Nr. 92 wird um etwa 3,50 m in Fahrtrichtung hinter den Haltestellenmast versetzt, damit dieser außerhalb des Schwenkbereichs des Busses liegt, wenn die Haltestelle aufgrund von Falschparkern schlecht angefahren werden kann.

Der im Bestand befindliche Fahrgastunterstand (FGU) ist ausgehend von der begrenzten Flächenverfügbarkeit in dem südöstlichen Seitenraum der Haltestelle, mit einer circa 1,90 m breiten Wartefläche und einem rund 1,50 m breiten Gehweg, nicht vorgesehen und wird daher entfernt. Bezüglich der Errichtung eines FGU auf privatem Grund wird angefragt, dass eine privatrechtliche Einigung zwischen der Hamburger Hochbahn und den Eigentümern getroffen wird.

## Stellplatzbilanzierungen

Durch die Verlängerung der Haltestellenbereiche und die Verlegung von drei Haltestellen entfallen im Bereich der geplanten Haltestellen mehrere Parkstände. Jedoch entstehen an den ursprünglichen Standorten Flächen, die zum Parken genutzt werden können, sodass sich die Bilanz der Parkstände wie folgt darstellt:

Abschnitt	vorhanden	geplant	Bilanz
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadtauswärts)	~2 St.	0 St.	-2 St.
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadteinwärts)	~3,5 St.	2 St.	-1,5 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadtauswärts)	~4,5 St.	2 St.	-2,5 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadteinwärts)	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadtauswärts)	~1 St.	0 St.	-1 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadteinwärts)	4 St.	1 St.	-3 St.
<b>Summe</b>	<b>~15 St.</b>	<b>5 St.</b>	<b>-10 St.</b>

*Die Bilanz berücksichtigt die geltenden Verkehrszeichen und die damit verbundene Anzahl der Parkstände im August 2022.*

Im Bereich der Haltestellen in der Jarrestraße werden je nach Haltestelle bis zu vier neue Fahrradanhänger eingebaut. Insgesamt werden 12 neue Bügel vorgesehen, wodurch 24 Fahrradstellplätze entstehen. Die an den Kaphaltestellen gewählten Standorte müssen im Zuge des Baumgutachtens bestätigt werden.

Die Bilanz der Fahrradanhänger innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadtauswärts)	0 St.	0 St.	4 St.	+4 St.
Haltestelle „Jarrestraße (Kampnagel)“ (stadteinwärts)	0 St.	0 St.	2 St.	+2 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadtauswärts)	0 St.	0 St.	1 St.	+1 St.
Haltestelle „Großheidestraße“ (stadteinwärts)	0 St.	0 St.	3 St.	+3 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadtauswärts)	0 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Haltestelle „U Saarlandstraße“ (stadteinwärts)	0 St.	0 St.	2 St.	+2 St.
<b>Summe</b>	<b>0 St.</b>	<b>0 St.</b>	<b>12 St.</b>	<b>+12 St.</b>

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Baustufenplan Winterhude, festgestellt am 14.01.1955
- Teilbebauungsplan 288, festgestellt am 29.07.1958
- Bebauungsplan Winterhude 17, festgestellt am 08.10.1986

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

### **5.2 Finanzierung**

Die Finanzierung erfolgt über die PSP-Elemente 2-22003010-10003.51 (investiv) und 3-22003010-100027.41 (konsumtiv) der Rahmenduweisung Grundinstandsetzung von Straßen sowie durch Sondermittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

### **5.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

### **5.4 Realisierungstermin**

Die Umsetzung der Maßnahme ist im 2. und 3. Quartal 2023 geplant.

Bearbeitet:

Verfasst: Hamburg, den 01.09.2022

---