
Baumaßnahme: Busbeschleunigung Metrobuslinie 6

Teilbaumaßnahme: Hst. Michaeliskirche (Süd)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand.....	2
2.1	Allgemeines	2
2.2	Ausbauzustand	3
2.3	Verkehrsbelastung	3
2.4	Rad- und Fußgängerverkehre	3
2.5	Ruhender Verkehr.....	3
2.6	Entwässerung	3
2.7	Straßenbegleitgrün.....	4
2.8	Straßenmöblierung.....	4
2.9	Öffentliche Beleuchtung	4
2.10	Lichtsignalanlagen	4
2.11	ÖPNV.....	4
2.12	Leitungen	4
3	Geplanter Zustand.....	4
3.1	Planungsansatz.....	4
3.2	Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigungen	5
3.3	Rad- und Fußgängerverkehre	5
3.4	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	5
3.5	Ruhender Verkehr.....	6
3.6	Entwässerung	6
3.7	Straßenbegleitgrün.....	6
3.8	Straßenmöblierung.....	6
3.9	Öffentliche Beleuchtung	6
3.10	Lichtsignalanlagen	7
3.11	ÖPNV.....	7
3.12	Leitungen	7
4	Planungsrechtliche Grundlagen.....	7
5	Umsetzung der Planung	7
5.1	Grunderwerb	7
5.2	Finanzierung und Wirtschaftlichkeit	7
5.3	Kampfmittelräumdienst.....	8
5.4	Lärmschutz	8
5.5	Umweltverträglichkeitsprüfung	8
5.6	Entwurfs- und Baudienststelle	8
5.7	Realisierungstermin.....	8

1 Anlass der Planung

Die Anzahl der Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen, ist in Hamburg stark gestiegen. Aus diesem Grunde soll im Rahmen des von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) betriebenen Busbeschleunigungsprogramms die Beförderungskapazität auf wichtigen Metrobuslinien in Hamburg ausgebaut und das Bussystem optimiert werden. Im Zuge des Busbeschleunigungsprogramms zur Metrobuslinie 6 plant der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer den Umbau der Bushaltestelle Michaeliskirche (Süd) in der Ludwig-Erhard-Straße im Stadtteil Hamburg Neustadt.

Die Bushaltestelle Michaeliskirche Süd befindet sich auf der südlichen Straßenseite und ist als Busbucht ausgebildet. Sie ist Teil einer 100 m langen Bucht, die durch eine bauliche "Nase" in 2 Bereiche unterteilt ist. Die in Knotenpunktnähe gelegene Haltestelle war ursprünglich dem Linienverkehr und den Stadtrundfahrtsunternehmen vorbehalten. Die weiter östlich gelegene Haltestelle hinter der baulichen "Nase" auf der Südseite der Ludwig-Erhard-Straße war für Reisebusse ausgewiesen.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde aufgrund der Linienverlängerung der Metrobuslinie 6 die provisorische Umlegung der Haltestelle Michaeliskirche Süd veranlasst. Im Zuge dessen wurde die östliche Haltestelle aufgrund der zur Verfügung stehenden Länge für Linienbusse ausgewiesen. Die westliche Haltestelle in Knotenpunktnähe dient zur An- und Abfahrt von Stadtrundfahrten. Die Plätze für Reisebusse sind entfallen.

Es ist geplant, die Haltestelle in ihrer ursprünglichen Lage barrierefrei herzustellen und einen Einsatz von Großraumbussen auf der Metrobuslinie 6 zu ermöglichen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die betrachtete Bushaltestelle Michaeliskirche befindet sich an der südlichen Straßenseite der Ludwig-Erhard-Straße im Bereich des Bezirksamtes Hamburg-Mitte, Stadtteil Hamburg-Neustadt. Die Haltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe der St. Michaelis Kirche. Sie ist die bekannteste Kirche Hamburgs und gilt als Wahrzeichen der Hansestadt.

Die Ludwig-Erhard-Straße besitzt die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und ist eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen in Hamburg. Sie verbindet als Bestandteil der Bundesstraße 4 die Stadtteile Hammerbrook / Rothenburgsort und die östlich davon liegenden Stadtteile St. Pauli und Altona.

Der Straßenzug ist Bestandteil der Streckennetze für Großraum- und Gefahrguttransporte sowie des militärischen Straßennetzes und wird als Bedarfsumleitung der BAB 7 (U 7 Flensburg) genutzt.

Die Ludwig-Erhard-Straße ist in dem hier betrachteten Bereich eine 6-streifige Straße, welche sich westlich des Kreuzungsbereiches Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße / Englische Planke auf 7 Fahrstreifen aufweitet.

Der östliche Teil der Haltestelle Michaeliskirche Süd wird von den Buslinien 6 (U Borgweg), 37 (Bramfelder Dorfplatz, Heukoppel) und den Nachtbussen 601 (Rathausmarkt) und 609 (S Nettelburg) genutzt. Die Stadtrundfahrtsunternehmen benutzen die Haltestelle in Knotenpunktnähe (max. 4 Busse pro Stunde).

2.2 Ausbauzustand

Der hier betrachtete Bereich der Ludwig-Erhard-Straße verläuft unmittelbar von der Kreuzung Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße / Englische Planke ca. 50 m in östliche Richtung.

Die Fahrbahn in Fahrtrichtung Osten weist im Bereich der Bushaltstelle eine Fahrbahnbreite von ca. 9,80 m (3 Fahrstreifen) auf und besitzt eine Oberflächenbefestigung aus Asphalt.

Die Bushaltstelle Michaeliskirche Süd ist Teil einer 100 m langen Bucht, die durch eine bauliche "Nase" in 2 Bereiche unterteilt ist. Der westliche Teil der Busbucht ist mit einer Länge von ca. 35 m dem Ursprung nach für Standardbusse im Linienverkehr (12 m) ausgelegt, der östliche Teil war mit einer Länge von ca. 65 m den Reisebussen vorbehalten.

Im Zuge der Linienverlängerung der Metrobuslinie 6 ist die östliche Haltestelle aufgrund der zur Verfügung stehenden Länge derzeit vorübergehend für Linienbusse ausgewiesen. Die westliche Haltestelle in Knotenpunktnähe dient provisorisch zur An- und Abfahrt von Stadtrundfahrten. Die Plätze für Reisebusse entfallen.

Auf der gesamten Länge besitzt die Busbucht eine Breite von ca. 3,0 m und eine Oberflächenbefestigung aus Großpflaster. Die vorhandenen Bordsteine bestehen aus Granit und weisen eine Ansicht von ca. 12 cm auf.

Die südlichen Nebenflächen teilen sich vom Fahrbahnrand aus wie folgt auf:

Bereich der vorhandenen Busbucht (Station 0+030):

- | | |
|----------------------------------|---|
| - ca. 3,00 m Busverkehrsfläche | Großpflaster |
| - ca. 2,60 m Fahrgastwartefläche | Platten aus Beton unterbrochen durch Bauminseln |
| - ca. 1,50 m Radweg | Pflastersteine aus Beton, rot |
| - ca. 4,20 m Gehweg | Platten aus Beton |

2.3 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung der Ludwig-Erhard-Straße beträgt gem. DTVw aus dem Jahre 2010 im Querschnitt ca. 59.000 Kfz/24 Std. bei ca. 8% Schwerlastverkehr.

Der Knotenpunktbereich Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße / Englische Planke ist lichtsignalgeregelt.

2.4 Rad- und Fußgängerverkehre

Im Bereich der südlichen Nebenflächen befindet sich ein ca. 1,50 m breiter Radweg; dieser unterliegt der Radwegbenutzungspflicht. An den Radweg schließt ein Gehweg mit einer Breite von ca. 4,20 m an.

2.5 Ruhender Verkehr

Innerhalb des Planungsgebietes sind keine Parkstände für Kraftfahrzeuge eingerichtet.

In den Nebenflächen im Bereich der Station 0+010 befinden sich 3 Fahrradanhängerbügel.

2.6 Entwässerung

Die Ludwig-Erhard-Straße weist im betrachteten Abschnitt ein einseitiges Gefälle in Richtung Süden auf. Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe am Straßenrand. Sie leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in ein vorhandenes Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn.

2.7 Straßenbegleitgrün

In den Nebenflächen sind Grünflächen mit Baumbestand vorhanden.

2.8 Straßenmöblierung

Im Planungsgebiet befindet sich eine Werbetafel und ein Fahrgastunterstand. Des Weiteren sind in den Nebenflächen diverse Verkehrszeichen und ein Schutzgitter vorhanden.

2.9 Öffentliche Beleuchtung

Im Planungsabschnitt befinden sich beidseitig der Ludwig-Erhard-Straße Auslegermasten mit Langfeldleuchten in den Nebenflächen. Zusätzlich befindet sich auf der Mittelinsel im Knotenpunktbereich ein Beleuchtungsmast (Großflächenleuchte).

2.10 Lichtsignalanlagen

Innerhalb der Planungsgrenzen befindet sich die Lichtsignalanlage Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße / Englische Planke (LSA 0092). Die derzeitige Schaltung der LSA erfolgt mittels Festzeit-Steuerung.

2.11 ÖPNV

Aufgrund der provisorischen Umverlegung der Haltestellen haben die Busse des HVV und die Busse der Stadtrundfahrtsunternehmen keinen gemeinsamen Haltepunkt. Die Buslinie 6 (U Borgweg) und 37 (Bramfelder Dorfplatz, Heukoppel) sowie die Nachtbusse 601 (Rathausmarkt) und 609 (S Nettelburg) halten provisorisch an der östlich gelegenen Haltestelle, hinter der baulich Nase. In den Spitzenzeiten ist mit einem Anfahren von bis zu 12 Bussen in der Stunde zu rechnen.

Die Unternehmen "Stadtrundfahrt Hamburg - Die Gelben Doppeldecker" (Hamburger Rundfahrtverband) mit der Linie D sowie [REDACTED] mit der Linie "Blaue Linie" benutzen die Haltestelle in Knotenpunktnähe (max. 4 Busse pro Stunde).

2.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Um einen geregelten Betriebsablauf für den Linienbusverkehr des ÖPNV zu schaffen wird die Bushaltestelle Michaeliskirche Süd nach der provisorischen Umlegung im Dezember 2012 aufgrund der Linienerweiterung der Metrobuslinie 6 in ihrer ursprünglichen Lage wiederhergestellt und zugleich für die zukünftige Nutzung von Großraumbussen verlängert.

Somit halten die Busse des Linienverkehrs zukünftig an dem einst ursprünglich vorgesehen Haltepunkt in Knotenpunktnähe. Die Touristenbusse fahren die Bushaltestelle östlich der baulichen "Nase" an. Die Busse halten zukünftig nicht mehr wie ursprünglich an einem gemeinsamen Haltepunkt, sondern an eigenen und baulich getrennten Orten.

Durch den Umbau der Bushaltestelle Michaeliskirche Süd wird für die Busse des Linienverkehrs eine gerade Einfahrt aus dem Knotenpunktbereich und somit ein erhöhter Fahrkomfort für die Fahrgäste geschaffen. Weiter verkürzen sich die Wege von und zu den gesicherten Querungen

im Knotenpunktbereich. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten ergeben sich keine Nachteile, da der Vorplatz der Michaeliskirche frei bleibt.

Die Erweiterung (Verlängerung) der Bushaltestelle findet fast ausschließlich im Bereich der derzeitigen Nebenflächen statt. Ein Eingriff in die vorhandene Fahrbahn bzw. in den angrenzenden Kreuzungsbereich ist nicht geplant.

3.2 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigungen

Es ist geplant, die vorhandene Bushaltestelle Michaeliskirche Süd für die Nutzung von Großraumbussen zu verlängern. Dafür wird der Bestandsbord aus Granit in seiner Lage verändert und zurückgebaut. Der Einfahrbereich der Haltestelle wird in Richtung Westen verlängert und bis in den Knotenpunktbereich hinein verschoben. Der Halte- sowie der Ausfahrbereich bleibt in seiner Lage bestehen.

Die vorhandene Bushaltestelle ist derzeit in Großpflaster befestigt. Die neue Haltestelle erhält entsprechend der technischen Regeln eine Oberflächenbefestigung aus frühhochfestem Straßenbeton. Die Einfassung erfolgt im Haltebereich mit einem Kasseler Sonderbord und im Ein- und Ausfahrbereich mit Hochbordsteinen aus Granit. Der neue Einfahrbereich wird gem. PLAST ausgebildet.

Die neue Gesamtlänge der Bushaltestelle beträgt ca. 50 m. Die erforderliche Gesamtlänge ergibt sich aus durchgeführten Schleppkurvenuntersuchungen.

Zudem ändert sich durch die Rückverlegung der Hochborde in Richtung Nebenflächen die Oberflächenbefestigung im Querungsbereich Ludwig-Erhard-Straße - Englische Planke. An der westlichen Seite der Bushaltestelle wird ein Teil der Oberfläche des Radweges mit Pflastersteinen aus Beton (25 x 25 cm, rot) neu befestigt.

Die östlichen Nebenflächen teilen sich vom Fahrbahnrand aus wie folgt auf:

Bereich der geplanten Busbucht (Station 0+020):

- | | |
|---|---|
| - 3,00 m Busverkehrsfläche | frühhochfester Straßenbeton |
| - 2,61 m Fahrgastwartefläche
(inkl. 0,25 m Begrenzungstreifen) | Pflastersteine aus Beton, 25/25/7cm, grau
Noppenplatte, 25/25/7 cm, weiß |
| - 1,50 m Radweg | Pflastersteine aus Beton, 25/25/7 cm, rot |
| - 4,13 m Gehweg
(inkl. 0,25 m Begrenzungstreifen) | Platten aus Beton, 50/50/7cm, grau
Noppenplatte, 25/25/7 cm, weiß |

Um die Querung über die Ludwig-Erhard-Straße (Station 0+000) insbesondere für Menschen mit Sehbehinderung zu erleichtern, wird die gesamte Querung (südliche und nördliche Nebenfläche sowie Mittelinsel) gem. PLAST 10 mit taktilen Elementen ausgestattet. Zusätzlich erhält die Haltestelle des Linienverkehrs taktile Leiteinrichtungen.

3.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Die Fußgänger- und Radwegführung bleibt erhalten.

An der westlichen Seite der Bushaltestelle wird im Querungsbereich die Geometrie des Radweges an die neue Planung angepasst und die Oberfläche umgelegt.

3.4 Barrierefreie Verkehrsanlagen

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der PLAST 10 (Barrierefreie Verkehrsanlagen) durchgeführt.

Im Bereich der Bushaltestellen, insbesondere aber in den Ein- und Ausstiegsbereichen, wird soweit möglich auf Einbauten verzichtet. Um die Nutzbarkeit des Fahrgastwartebereiches zu verbessern und den Wurzelbereich der Bäume zu schützen, werden begehbbare Baumscheiben

hergestellt. Zusätzlich ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen vorgesehen.

Dafür wird zwischen dem Geh- und Radweg ein Begrenzungstreifen aus taktilen Elementen hergestellt. Im Haltestellenbereich sind ein Auffangstreifen und ein Einstiegsfeld im Bereich der ersten Bustür geplant.

Im Bereich der geplanten Bushaltestellen werden Kasseler Sonderborde eingebaut. Sie erhalten einen Vorstand von 16 cm. Hierdurch wird das Ein- und Aussteigen für mobilitätseingeschränkte Menschen erleichtert. Der neu geplante Hochbord wird im Bereich der geplanten Querung abgesenkt.

Richtungsfelder, Einstiegsfelder und Leitstreifen werden in Rippenplatten 25/25/7 cm ausgeführt. Die Begrenzungs- und Auffangstreifen werden in Noppenplatten 25/25/7 cm ausgeführt.

3.5 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Radverkehr werden im Bereich der derzeitigen Bushaltestelle zwei Fahrradlehnenbügel versetzt. Ein Weiterer entfällt im Zuge der Umbaumaßnahme. Die Fahrradbügel werden zu den Gehwegen mit Noppenplatten abgegrenzt.

3.6 Entwässerung

Das Quergefälle der Fahrbahn wird beibehalten. Die Nebenflächen werden wie im Bestand zur Fahrbahn hin entwässert. Das Quergefälle im Bereich der Bushaltestelle wird auf RegelmäÙ angepasst.

Durch die grundhafte Instandsetzung der Bushaltestelle und des damit erforderlichen Rückschnittes im Bereich der Fahrbahn ist es erforderlich, die vorhandenen Trummen zu erneuern.

Die Abdeckungen der vorhandenen Trummen werden entsprechend der neuen Höhen reguliert.

An den Fahrbahnrändern werden die Wasserläufe in 30 cm Breite aus Gussasphalt neu hergestellt.

3.7 Straßenbegleitgrün

Der Baumbestand in der Nebenfläche ist Bestandteil einer Achse und während der Baumaßnahme zu schützen. Die Wurzelbereiche der Bäume, die sich im Ein- und Ausstiegsbereich der Busse befinden, sollen entsprechend der gegenüberliegenden Haltestelle, mit begehbaren Baumschutzrosten geschützt werden. Im Zuge dessen vergrößert sich der nutzbare Fahrgastwartebereich.

3.8 Straßenmöblierung

Durch die Verlängerung der Haltestelle Michaeliskirche Süd müssen die Verkehrszeichen der neuen Situation angepasst werden.

Das Haltverbotsschild wird mit dem LSA-Mast zusammen versetzt. Auch das vorhandene Haltestellenschild wird versetzt und ein Weiteres ergänzt.

Die im Bereich des derzeitigen Hochbordes und im zukünftigen Erweiterungsbereich der Bushaltestelle befindlichen Schutzgitter müssen zurückgebaut werden.

3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist von der Maßnahme nicht betroffen.

3.10 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße / Englische Planke (LSA 0092) ist von der Maßnahme betroffen. Der LSA-Mast wird aus Gründen der Bordumlegung nach hinten versetzt.

Es erfolgt eine Anpassung der LSA-Schaltung. Die Einrichtung einer Vorrangschaltung ist nicht Bestandteil dieses Haltestellenumbaus.

3.11 ÖPNV

Durch die Herstellung der Haltestelle Michaeliskirche Süd in ihrer ursprünglichen Lage halten die Busse des Linienverkehrs zukünftig an der Bushaltestelle in Knotenpunktnähe. Die Busse der Stadtrundfahrtsunternehmen halten in der östlich gelegenen Bucht. Die beiden Haltestellen sind durch eine Nase baulich voneinander getrennt.

3.12 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Zuge der Arbeiten neu verlegt bzw. umgelegt. Die Übernahme der Kosten richtet sich nach den gesetzlichen Vorschriften bzw. vertraglichen Vereinbarungen.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Der Umbau findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Im hier betrachteten Bereich der Ludwig-Erhard-Straße gelten die Bebauungspläne Neustadt 7 (19.10.1962) und Hamburg - Altstadt 47 - Neustadt 49 (05.07.2011).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für diese Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

5.2 Finanzierung und Wirtschaftlichkeit

Die Finanzierung des Straßenbaus erfolgt aus dem Haushaltstitel XXXXXXXXXX, „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms“. Die Maßnahme wird entsprechend der „Planungshinweisen für Stadtstraßen“ sowie den „Entwurfsrichtlinien“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht den technischen Anforderungen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und das Bussystem zu optimieren. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge und Service verbessert werden. Durch die Maßnahme wird der Einsatz von größeren und damit effizienteren Busfahrzeugen zukünftig ermöglicht.

Insbesondere wird durch einen barrierefreien Umbau der Haltestelle dem gesetzlichen Auftrag durch das Personenbeförderungsgesetz Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass von einer barrierefreien Erreichbarkeit der Hauptkirche St. Michaelis nicht nur sog. Menschen mit Handicap profitieren, sondern auch weiten Teilen einer alternden Gesellschaft eine erleichterte Teilnahme am ÖPNV und damit am öffentlichen Leben ermöglicht wird. Dieser Nutzen der Maßnahme ist monetär im Sinne einer Kosten-Nutzen-Analyse nur schwer zu bewerten.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen sowie technischen Ausführungsregeln ist die vorliegende Planung eine wirtschaftliche Lösung.

5.3 Kampfmittelräumdienst

Bei der zu überplanenden Fläche handelt es sich um eine Kampfmittelverdachtsfläche. Es ist zu prüfen, ob eine baubegleitende Sondierung erforderlich ist.

5.4 Lärmschutz

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

5.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

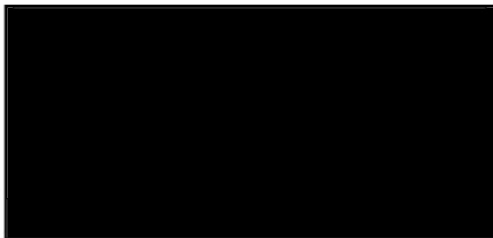
5.6 Entwurfs- und Baudienststelle

Der Entwurf erfolgt durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung - GF / PB. Die Bauausführung erfolgt durch den LSBG, S 3

5.7 Realisierungstermin

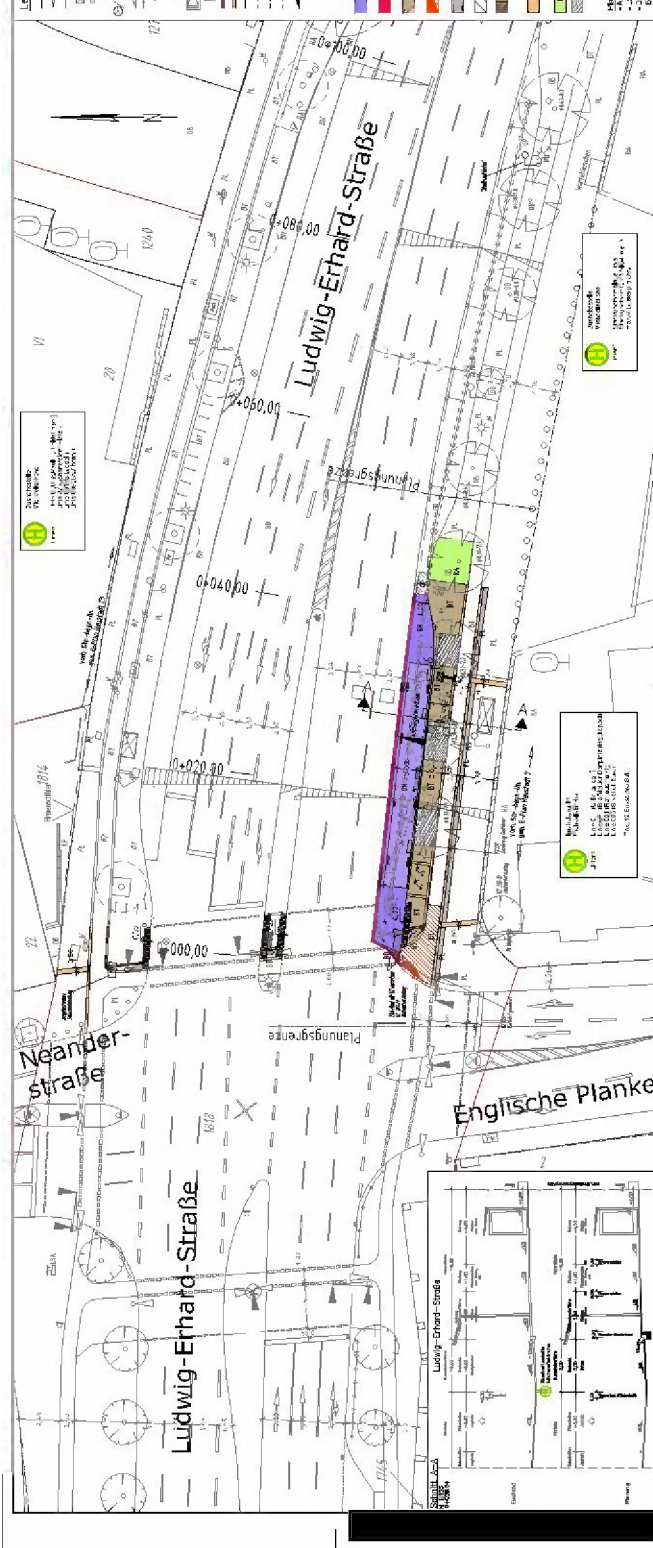
Die Realisierung dieser Baumaßnahme ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Verfasst:



Hamburg, den 16.12.2014





Legende

- 0,3 m über dem Gelände, 100 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 100 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 200 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 1000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 1500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 2000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 2500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 3000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 3500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 4000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 4500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 5000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 5500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 6000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 6500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 7000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 7500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 8000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 8500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 9000 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 9500 Jahre
- 0,5 m über dem Gelände, 10000 Jahre

Maßstab
1:1.250

Titel
Architectural site plan
Ludwig-Erhard-Strasse

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesamt für Bau-, Arbeits-, Energie- und Grünflächenmanagement
Bauhauptstadt
Hamburg

Projektname
Bauhauptstadt
Hamburg
Ludwig-Erhard-Strasse

Informations
Hauptstadt
Hamburg
Ludwig-Erhard-Strasse

Maßstab
1:1.250

Blatt
1:1.250

Blattgröße
1:1.250

Blattanzahl
1:1.250



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

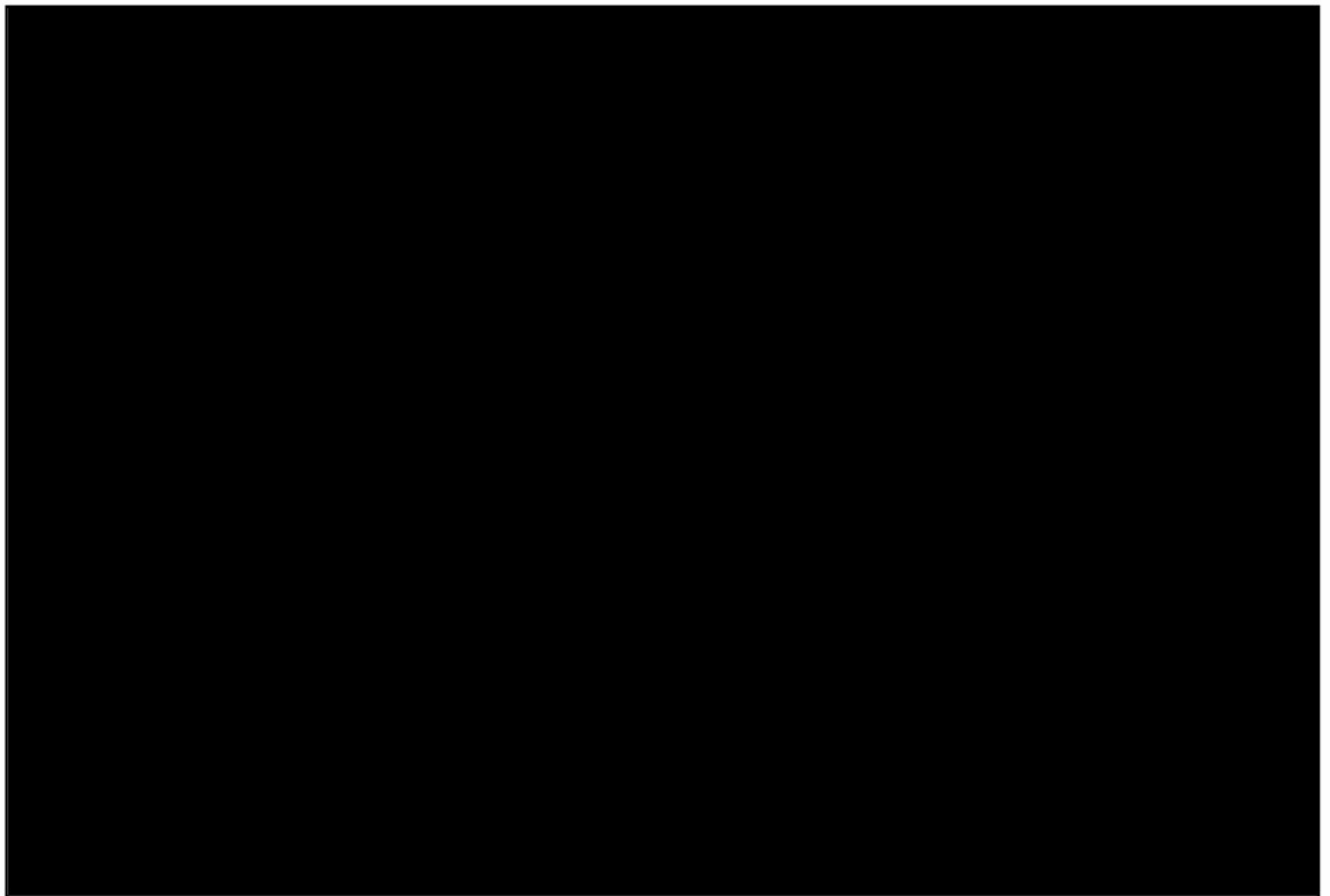
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, [REDACTED]

Projekt Bubeschleunigung
GF/PB

Sachsenfeld 3-5
D - 20097 Hamburg
Zimmer [REDACTED]

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)
Gz.: GF/PB

Hamburg, den 18.12.2014



Verkehrsplanung: **Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms**

Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 -

Hst. Michaeliskirche (Süd)

1 . V e r s c h i c k u n g

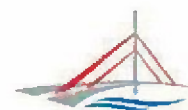
Anlagen :

1. Erläuterungsbericht
2. Lageplan mit Übersichtskarte i. M. 1:250, Zeichn.-Nr.: [REDACTED]



Öffentliche Verkehrsmittel:

S 3, S 31 Hammerbrook
Bus 25, 112 Hammerbrook/City-Süd



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Verschickung der Verkehrsplanung der Maßnahme

**„Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms,
Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 – Hst. Michaeliskirche (Süd)“.**

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) und dem Lageplan (Anlage 2) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen. Die vorliegende Planung wird hiermit

erstverschickt.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Haushaltstitel [REDACTED] „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms“.

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projektteam Busbeschleunigung – GF/PB – bzw. Fachbereich Baudurchführung – S3.

Die Realisierung ist für das Jahr 2015 vorgesehen.

Die angeschriebenen Dienststellen werden gebeten, Ihre Stellungnahme bis spätestens zum

30.01.2015

an den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer LSBG, GF/PB, zu senden. In jedem Fall senden Sie bitte die Stellungnahmen auch per E-Mail an [REDACTED]
[REDACTED]

Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme vorliegen, gehen wir davon aus, dass Sie keine Bedenken oder Anregungen zu dieser Planung haben.

Der Bezirksamt Hamburg-Mitte wird gebeten, eine einheitliche Stellungnahme abzugeben und die jeweiligen politischen Ausschüsse zu beteiligen.