

Diese Skizze stellt eine erste Überlegung dar, wie die von Arne Witte skizzierte BRT-Linie in Hamburg in den Straßenraum integriert werden könnte. Es sind beispielsweise weder alle Ampeln, Abbiegestreifen und Markierungen korrekt dargestellt, noch alle Schleppkurven berücksichtigt, alle Querungsmöglichkeiten und Führungen für Fuß- und Radverkehr und die Haltestellen zu Ende gedacht, alle Bäume und Grünflächen oder alle sonstigen Nutzungsansprüche mitgeplant. Es geht nur darum, das Konzept der Verkehrsführung in den Grundzügen darzustellen. Grundgedanke der Überlegungen war:

- die BRT-Trasse möglichst störungsfrei in den Straßenraum zu integrieren
- die Komplexität der signalisierten Knoten so gering wie möglich zu halten und damit Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Priorisierung des BRT-Systems zu erleichtern (daher gibt es kaum noch Linksabbiegemöglichkeiten, sondern Kreisverkehrrührungen)
- die Belange des Fuß- und Radverkehrs stärker als heute zu berücksichtigen
- alle heutigen Abbiegebeziehungen im Kfz-Verkehr weiterhin zu ermöglichen, soweit es die BRT-Trasse nicht behindert

Die Radien der BRT-Trasse sind überwiegend groß genug, um die Trasse auch für Stadtbahnfahrzeuge nutzen zu können. Die Haltestellen liegen in der Geraden und sind durchgehend länger als 50 Meter, um zwei Doppelgelenkbusse oder ein bis zu etwa 50 Meter langes Stadtbahnfahrzeug fassen zu können. Die BRT-Trasse hat bis auf wenige Ausnahmen eine Fahrstreifenbreite von 3,5 Metern, mindestens aber 3,25 Meter. Kfz-Fahrstreifen haben überwiegend eine Breite von 3,25 bis 3,5 Metern, mindestens aber 3,00 Meter. Radwege und Radfahrstreifen haben mindestens eine Breite von 2,00 Metern.

Legende:

- BRT-Trasse
- BRT-Haltestellenbereich
- sonstige Haltestelleneinrichtung (FGU, Fahrstuhl)
- Fahrbahn
- Grünfläche
- Radweg

Maßstab 1:500  
Gezeichnet von Arne Witte im Sommer 2020. Grundlegendaten Alkis Hamburg.

Fresse Bahnstrecke Hamburg - Lübeck, Zukünftig zusätzlich S1 Ost.

BRT-Haltestelle S Claudiusstraße in Lage heutiger Bestandshaltestelle "Ziesenisstraße". Fahrgastfreundlicher wäre Halt direkt auf Brücke mit Treppenabgängen zum S-Bahnsteig. Derzeit wegen zu geringem Brückenquerschnitt nicht möglich. Bei Ersatzneubau zu berücksichtigen.

