

S-Bahnstation Tiefstack
Trasse S21
Trasse Bahnstrecke Berlin-Hamburg

Tunnel Zugang S-Bahn Bestand

Endhaltestelle S Tiefstack mit
Kehre und Treppenabgängen
zum Zugang S-Bahn.
Gelände muss neu modelliert
und abgefangen werden.

Brücke Tiefstackkanal zu schmal für
Eigeitrasse und Radverkehrsanlage.
Notgedrungen kurzer Abschnitt gemeinsame Führung
Unproblematisch, da geringe Verkehrsstärken und signalisiert

Wechsel von Seitenlage in Mittenlage.
Unterführung Bahntrasse zu schmal, hier nur
gemeinsamer Geh-/Radweg auf Länge von
ca. 50 m möglich. Geringe Einschränkungen
für Radverkehr zu erwarten, da kaum
Fußverkehr in diesem Gebiet.







Tiefstackkanal

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 Schlepplinien 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 Kreisverkehrsführungen)
- 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. Grundlagendaten Alkis Hamburg.

Bestandshaltestelle
Metrobus 3
Kraftwerk Tiefstack
Kehre über neuen Kreisverkehr
Überlieger gemäß Bestand