



## Steilshoop 11

### Ergänzende Stellungnahme zur verkehrsgutachterlichen Stellungnahme

Angebots-Nr.: 55 25 27

Anfragender: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
**Bezirksamt Wandsbek**  
**Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung**  
[REDACTED]  
Am alten Posthaus 2  
22041 Hamburg

Anbieter: **stadtraum**  
Gesellschaft für Raumplanung,  
Städtebau & Verkehrstechnik mbH  
Rotherstraße 22  
10245 Berlin


Kontaktperson: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]  
E-Mail: [REDACTED]

Datum: 22.04.2026

**Steilshoop 11**  
**Ergänzende Stellungnahme**  
**zur verkehrsgutachterlichen Stellungnahme**

*Auftraggeber:*

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
  
Am alten Posthaus 2  
22041 Hamburg

*Auftragnehmer:*

stadtraum  
Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH  
Rotherstraße 22  
10245 Berlin

*Bearbeiter:*


Datum: 22.04.2026

## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung.....	4
2	Sichtung zur Verfügung gestellter Unterlagen.....	6
3	Prüfung der Anforderung einer möglichen Bus-Andienung.....	8
3.1	Verkehrsablauf im Borcherting.....	8
3.1.1	Fahrbahnbreite.....	8
3.1.2	Parken auf der Fahrbahn.....	9
3.1.3	Ableitungen für den Verkehrsablauf.....	9
3.1.4	Vorfahrtregelung.....	10
3.2	Wendeanlage.....	10
3.2.1	Einfügen der Wendeanlage ins B-Plan-Gebiet.....	10
3.2.2	Ergänzende Hinweise.....	12
4	Zusammenfassung.....	13
5	Quellen.....	14
	Anlagen.....	14

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Auszug aus der Planzeichnung zum im Verfahren befindlichen Bebauungsplan "Steilshoop 11", Stand: August 2025, Quelle: Bezirksamt Wandsbek.....	4
Abb. 2:	Auszug aus dem Funktionsplan Steilshoop 11, Stand: August 2025, Quelle: Bezirksamt Wandsbek.....	5
Abb. 3:	Prognoseplanfall, Bemessungsverkehrsstärke in der Spitzenstunden [Kfz/h] (früh und spät), (SBI 2025: 27).....	7
Abb. 4:	Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen nach RAS 06 (FGSV: 2006: 26).....	8
Abb. 5:	Buswendeanlage Borcherting - Flächenprüfung, siehe Anlage 01, Zeichengrundlage: Bezirksamt Wandsbek.....	11

## Abkürzungsverzeichnis

B-Plan	Bebauungsplan
KP	Knotenpunkt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RBSV	Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen
ReStra	Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen
SV	Schwerverkehr
WE	Wohneinheiten

## 1 Aufgabenstellung

Grundlage für diese ergänzende Stellungnahme ist die bereits vorliegende „Verkehrsgutachterliche Stellungnahme, Erschließungs- und Mobilitätskonzept zu den Bebauungsplänen Steilshoop 11 + 12“ vom Juni 2025. Das Konzept wurde zur Beurteilung des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanverfahrens Steilshoop 11 erstellt.

Diese ergänzende Stellungnahme trifft ausschließlich Aussagen zum B-Plan Steilshoop 11, welches im benannten Gutachten von 2025 auch als Baufelder C und C.1 an der Ringstraße bzw. Erschließungs- und Bezirksstraße Borcherting bezeichnet wird.



Abb. 1: Auszug aus der Planzeichnung zum im Verfahren befindlichen Bebauungsplan "Steilshoop 11", Stand: August 2025, Quelle: Bezirksamt Wandsbek

Aufgrund des anstehenden Bauvorhabens wird in Erwägung gezogen, nach aktuellem Stand der Planung die vom Bahnhof Altona kommende Metrobuslinie 20 in den Borcherting hineinzuführen.

Diese endet bisweilen am S-Bahnhof Rübenkamp. Es soll untersucht werden, ob Busse der Metrobuslinie im nordöstlichen Borcherring verkehren können sowie ob sie im Geltungsbereich des Bebauungsplans wenden können. Eine Ringfahrt entlang des Borcherring oder eine Führung durch den westlichen Borcherring sind hierbei nicht zu betrachten. Eine weitergehende Verkehrsplanung für den Haltestellenbereich wird gegebenenfalls in einem nachgelagerten Verfahren, welches nicht Teil des Bebauungsplans ist, durchgeführt.



Abb. 2: Auszug aus dem Funktionsplan Steilshoop 11, Stand: August 2025, Quelle: Bezirksamt Wandsbek

## 2 Sichtung zur Verfügung gestellter Unterlagen

Der Umgriff des Geltungsbereiches ist primär von Wohngebäuden verschiedener Gebäudetypologien sowie wohnnahen Nutzungen, insbesondere Schulen, geprägt. Nördlich des Projektgebietes schließt der Bramfelder See sowie der Hauptfriedhof Ohlsdorf an. Hinsichtlich weiterer Analyseergebnisse wird auf das abgeschlossene Erschließungs- und Mobilitätskonzept (SBI 2025) verwiesen.

Mit dem Planrecht soll ergänzend zur Planung die Möglichkeit einer verbesserten Bus-Erschließung geschaffen werden.

Auf dem Bau Feld C.1 besteht darüber hinaus die Möglichkeit, dass Gewerbe mit einem dreigeschossigen Parkdeck integriert wird.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber ist von folgenden Gegebenheiten auszugehen:

- Regulärer Einsatz von Standard-Gelenkbussen mit einer Länge von bis zu 18,75 m
- Es fährt nach aktuellem Stand der Planung von der Haltestelle Borcherring zum Geltungsbereich künftig voraussichtlich die Metrobuslinie 20 in der heutigen Taktung.
- Bus-Bus-Begegnungen im Borcherring können nicht ausgeschlossen werden.
- Entlang des Borcherringes wird im Regelfall von mind. 6,5 m verfügbarer Fahrbahnbreite ausgegangen.

Nachfolgend werden wichtige Erkenntnisse (Analyse, Verkehrsprognose, verkehrstechnische Bewertung) aus dem Gutachten festgehalten (SBI 2025), welche für diese ergänzende Stellungnahme von Belang sind:

- Bauvorhaben liegt innerhalb von Tempo-30-Zonen (Borcherring) mit teils zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr (SBI 2025: 09). In der Gründgensstraße gilt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie temporär 30 km/h (SBI 2025: 17).
- Der Radverkehr wird im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (SBI 2025: 09ff.), wodurch alltägliche Ziele erreichbar sind. Zudem gibt es einen nicht benutzungspflichtigen Radweg, welcher vom Geltungsbereich nach Südwest entlang der Schulanlagen führt und als teilweise sanierungsbedürftig beschrieben wird. Auf der nahegelegenen Gründgensstraße (Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung bzw. Hauptverkehrsstraße nach RIN) und der Straße Leeschenblick stehen Radfahrstreifen zur Verfügung, welche Teil des großräumigen Radverkehrsnetz sind (SBI 2025: Abbildung 11ff.).
- Entlang der Gründgensstraße sind die nächsten ÖPNV-Zugangspunkte mit einer guten Angebotsqualität an Busverkehr vorzufinden, welche jedoch zu weit vom Plangebiet entfernt liegen und somit die ÖPNV-Erschließung nicht sichergestellt wäre (SBI 2025: 13).
- Die Erschließungsqualität des Geltungsbereichs wird mit dem Bau der U-Bahnlinie 5 zwar großräumig, jedoch nicht kleinräumig verbessert.
- Die Bushaltstelle „Borcherring“ ist derzeit die nächstgelegene zum Projektgebiet. Dort halten die MetroBus-Linie 7, die StadtBus-Linie 218 sowie die NachtBus-Linie 617 (SBI 2025: 14ff.).
- Entlang der Gründgensstraße trifft das Gutachten die Aussage, dass ausreichend Kapazitätsreserven vorhanden sein sollten, „weshalb eine detaillierte verkehrstechnische Untersuchung jedes Knotenpunktes nicht als notwendig erachtet wird“ (SBI 2025: 17). Es konnten

jedoch deutliche Verkehrszunahmen in benannter Straße festgestellt werden (ebd.). Im Gutachten ist in Tabelle 1 eine Übersicht zu DTVw- und DTV-Werten an ausgewählten Querschnitten im betroffenen Straßennetz vorzufinden (SBI 2025: 18). Außerdem zeigt die Tabelle 2 des Gutachtens die Spitzenstunden unter anderem für den KP Gründgensstraße / Borcherring / Leeschenblick (SBI 2025: 19).

- Das öffentliche Parkraumangebot im gesamten Borcherring umfasst 148 Parkstände, welche meist beidseitig entweder in Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung vorhanden sind. Dazu kommen 64 Stellplätze auf Schul- und Vereinsparkplätzen (SBI 2025: 20). Außerdem gibt es eine Parkpalette am Borcherring mit einer Kapazität von 160 bis 170 Stellplätzen, welche direkt an den Geltungsbereich angrenzt.
- Eine verkehrliche Untersuchung von 2018 besagt, dass morgens und mittags eine moderate Auslastung, jedoch abends und nachts der Parkraum hoch- und teils überlastet ist, jedoch soll es laut Gutachten noch freie Kapazitäten im privaten Raum gegeben haben. Daher wird derzeit nicht von einem maßgeblichen Parkdruck ausgegangen (SBI 2025: 21).
- Prognoseplanfall für B-Plan Steilshoop 11 siehe Tabelle 6. An Werktagen werden im „Borcherring Ost“ bis zu 1.490 Kfz in 24 h erwartet, hiervon 1.350 Kfz zwischen 6 bis 22 Uhr. Ein höherer DTV ist im Leeschenblick und Gründgensstraße anzunehmen.

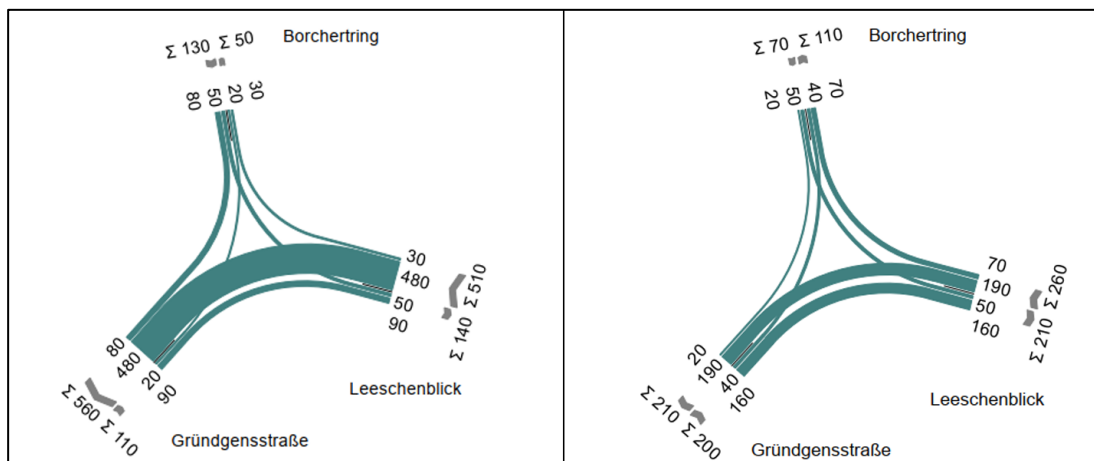


Abb. 3: Prognoseplanfall, Bemessungsverkehrsstärke in der Spitzenstunden [Kfz/h] (früh und spät), (SBI 2025: 27)

- Zum Prognoseplanfall sind erhebliche Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Gründgensstraße / Leeschenblick / Borcherring vorhanden. Es liegt eine Verkehrsqualität von QSV = A vor (SBI 2025: 32).

### 3 Prüfung der Anforderung einer möglichen Bus-Andienung

Die verkehrsgutachterliche Stellungnahme schlägt vor, dass die Buslinie von der Gründgenstraße über den Borcherring eine Schleife fährt (SBI 2025: 45). In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde entschieden, dass Busse nur auf dem nordöstlichen Teil des Borcherrings verkehren sollen. Aus diesem Grund wird keine Variantenbetrachtung des Linienweges zum Geltungsbereich durchgeführt, da es nur eine in Frage kommende Route gibt.

Die Verortung einer Wendefläche für den Busverkehr ist aus Gründen der Flächenverfügbarkeit potenziell jeweils in Höhe der beiden vorhandenen Kurven des Borcherrings denkbar, die am nördlichen bzw. südlichen Ende der im Funktionsplan gezeigten Wohn-Blockbebauung liegen. Die südliche Option würde zwar möglicherweise mit einem geringeren Bedarf an Flächenversiegelung und Baumfällungen einhergehen (sofern die im Funktionsplan ohnehin vorgesehene Verkehrsfläche in Teilen mit der Wendefahrbahn überlagert werden könnte) und einen Teil der südlich angrenzenden Wohnbebauung mit erschließen, jedoch wären die Unterschiede zur nördlichen Option nach gutachterlicher Abschätzung voraussichtlich nicht erheblich. Außerdem spricht gegen die südliche Option, dass hier mehr und höhere frequentierte Wegeverbindungen die Wendefahrten des Busses kreuzen würden – insbesondere der Hol-/Bringverkehr der Kita und die Zu-/Ausfahrten der Parkhäuser –, und die vom Linienverkehr zu befahrende Strecke wäre länger.

Daher wird hier die nördliche Option favorisiert und in der nordöstlichen Ecke des Geltungsbereiches (s. Abb. 1) verortet, im Kurvenbereich nach dem KP Borcherring / Otto-Burrmeister-Ring.

#### 3.1 Verkehrsablauf im Borcherring

##### 3.1.1 Fahrbahnbreite

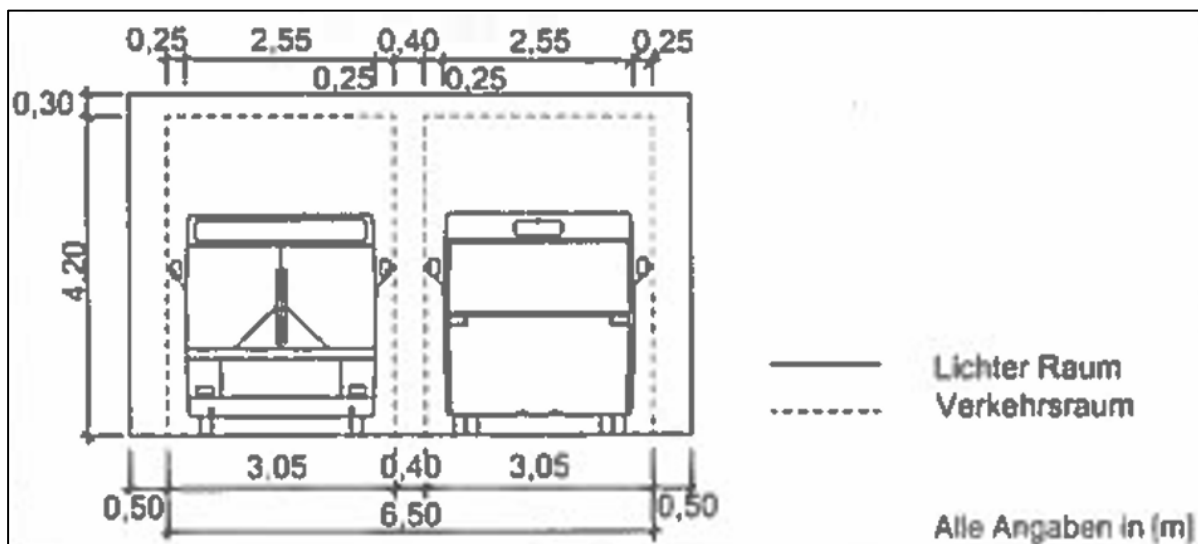


Abb. 4 Grundmaße für Verkehrsräume und lichte Räume von Linienbussen nach RAS 06 (FGSV: 2006: 26)

Gemäß den RAS 06, Bild 15, wird für den hier anzusetzenden Bemessungsfall Bus-Bus eine Fahrbahnbreite von mind. 6,5 m erforderlich. Damit sind auch alle anderen Begegnungsfälle des SV abgedeckt. Im Grundsatz könnte in der hier vorhandenen Tempo-30-Zone der Ansatz für eingeschränkte

Bewegungsspielräume verwendet werden, hiervon sollte aber im Sinne einer zügigen ÖPNV-Beförderung und angesichts der nicht geringen Taktung abgesehen werden.

Gemäß Abstimmung mit dem Bezirksamt Wandsbek kann von mind. 6,5 m Fahrbahnbreite ausgegangen werden, sodass diesbezüglich die Anforderungen des ÖPNV erfüllt werden.

### **3.1.2 Parken auf der Fahrbahn**

Wie die vorausgehende verkehrsgutachterliche Stellungnahme bereits beschreibt, ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Borcherring erforderlich (SBI 2025: 44). Zwischen den Einmündungen Hans-Mahler-Straße und Schurekstraße wird auf der westlichen Fahrbahnseite geparkt, sodass die verbleibende Fahrbahnbreite zirka 4,00 bis 4,50 m eingeengt wird. Darüber hinaus ist verkehrswidriges Parken zu beobachten, was schon im Begegnungsfall Bus – Pkw nicht ausreichend ist und im Begegnungsfall Bus – Fahrrad kritisch zu bewerten ist.

Bei einem vorfahrtberechtigten Verkehrsstrom von etwa 2 Kfz/min (110 Kfz/Sp-h, s. Abb. 3) und einer eingeengten Strecke von annähernd 150 m ist es möglich, dass jede Busfahrt Richtung Gründgensstraße durch entgegenkommende Fahrzeuge so behindert werden könnte, dass eine Weiterfahrt für mehrere Minuten nicht erfolgen könnte – oder das entgegenkommende Fahrzeug sogar aus der Engstelle rückwärts herausfahren müsste, weil der Begegnungsfall aufgrund der Kurvensituation unter Umständen nicht rechtzeitig erkannt wird. Ein Beibehalten der gegenwärtigen Parkregelung ist vor allem für den ÖPNV, aber auch für den übrigen Fahrverkehr nicht hinnehmbar.

Dem könnte begegnet werden, indem das Parken auf der Fahrbahn vollständig untersagt wird. Alternativ könnten abschnittsweise Begegnungsstellen eingeplant werden, an welchen ein Halteverbot gilt. Es kann dadurch evtl. zu einem Anstieg der gefahrenen Geschwindigkeit im Borcherring kommen, was aber nicht bedeutet, dass mit einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu rechnen ist. Dem kann, falls erforderlich, mit punktuellen Einschränkungen der Fahrbahnbreite begegnet werden (Gehwegvorstreckungen oder Parken/Liefern in der Ausdehnung von bis zu 10-15 m). Der Maßnahmenumfang ist im Rahmen nachfolgender Planungen zu konkretisieren.

### **3.1.3 Ableitungen für den Verkehrsablauf**

Nach dem aktuellen Fahrplan des hvv verkehrt die Metrobuslinie 20 in der Hauptverkehrszeit im 10-min-Takt (hvv o. J.). Es wird angenommen, dass dieses Fahrtenangebot auf die Linienverlängerung bis zur hier betrachteten Wendestelle zu übertragen ist.

Im 10-min-Takt kommt es etwa alle fünf Minuten zu einer Begegnung der Busse einer Linie. Da die befahrene Strecke zwischen Gründgensstraße und der Wendestelle nur etwa 500 m lang ist, ist von höchstens einer Begegnung Bus/Bus auszugehen. Zusätzlich kann es zu weiteren Begegnungsfällen mit dem SV kommen, beispielsweise Müllabfuhr, Paketdienste oder andere Belieferung. Unter der Randbedingung eines zielführenden Umgangs mit dem Parken auf der Fahrbahn (s. vorstehendes Unterkapitel) ist dies nicht mit Problemen verbunden.

Die Leistungsfähigkeit der Einmündungen entlang des Borcherrings wird in Anbetracht der sehr geringen Verkehrsmengen durch den Busverkehr nicht oder nicht erheblich und vor allem nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Am Knotenpunkt Gründgensstraße – Leeschenblick / Borcherring verstärken die zusätzlichen Busfahrten zwei wartepflichtige Ströme, nämlich geradeaus fahrend aus der Gründgensstraße und geradeaus fahrend aus dem Borcherring. Da im Prognose-Planfall die Qualitätsstufe A für den Gesamtknoten angegeben wird, ist nicht mit einer wesentlichen Beeinträchtigung zu rechnen, zumal die Fahrten nicht im Pulk auftreten können, sondern einzeln abgewickelt werden im Abstand von jeweils zehn Minuten (je nach Fahrplanlage ggf. etwas differierend, verkehrstechnisch betrachtet aber in praktisch jedem Fall unabhängig).

Die zusätzlichen sechs Busfahrten je Stunde und Richtung werden also für die zum Prognoseplanfall ermittelten Spitzenstunden (s. Abb. 3) als unproblematisch bewertet.

Eine kurzzeitige Beeinträchtigung des Fußverkehrs über den Borcherring kann entstehen, wenn der auf die Gründgensstraße fahrende Bus unmittelbar vor dem Knoteninnenraum noch einmal warten muss. Aufgrund der Fahrzeuglänge wird dann der FGÜ blockiert. Angesichts der grundsätzlich kurzen mittleren Wartezeiten (QSV A, s. o.) wird dieser Effekt aber nicht als erheblich eingeschätzt. Ebenso kann es zu einer kurzzeitigen Blockade der Knotenpunktzufahrt Leeschenblick kommen, wenn der Richtung Endstelle fahrende Bus am FGÜ über den Borcherring warten muss. Angesichts der geringen Querungslänge dieses FGÜ wird dieser Effekt ebenfalls nicht als erheblich eingeschätzt. Auch wird hierin kein Sicherheitsrisiko gesehen, da ein Bus gut und aus ausreichender Entfernung sichtbar ist und auch über eine seitliche Kenntlichmachung gemäß § 51a StVZO verfügt.

Die in den vorherigen Unterkapiteln ermittelten Fahrbahnbreiten müssen auf der gesamten Länge des Borcherrings eingehalten werden, um einen zuverlässigen Busbetrieb gewährleisten zu können.

#### **3.1.4 Vorfahrtregelung**

Derzeit gilt die Vorfahrtregelung „rechts-vor-links“ im Borcherring in Fahrtrichtung zum Geltungsbe-  
reich des B-Plans. Zur Wahrung einer zügigen und komfortablen Abwicklung des Busverkehrs, insbe-  
sondere einer Metrobuslinie, wird empfohlen, die Vorfahrtsregelung zugunsten des Kfz-Verkehrs auf  
dem Borcherring auszuweisen. Dies betrifft vier Einmündungen, an denen die Vorfahrt positiv je-  
weils mit Zeichen 301 StVO (das zwingende Erfordernis nach VwV-StVO Punkt IV. zu Zeichen 301 StVO  
wird hier als gegeben angesehen) und negativ mit Zeichen 205 StVO gekennzeichnet werden würde.

Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Vorfahrtregelung zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwin-  
digkeit im Borcherring führen kann, was aber nicht bedeutet, dass mit einer Überschreitung der  
zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu rechnen ist. Zu Gegenmaßnahmen, falls erforderlich, siehe oben  
Kapitel 3.1.2.

### **3.2 Wendeanlage**

#### **3.2.1 Einfügen der Wendeanlage ins B-Plan-Gebiet**

Laut ReStra ist bei der Dimensionierung für das Wenden von Bussen grundsätzlich ein „15 m-Stan-  
dardbus“ zu verwenden. Nach diesem Regelwerk entspricht dessen Flächenbedarf für die Schlep-  
kurve auch Standardbusse und Standard-Gelenkbusse (Hamburg 2022: 16). Vorgabe des AG ist in  
diesem Fall jedoch das Wenden von Gelenkbussen. Für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen  
mit Gelenkbussen sieht die Richtlinie RBSV 2020 der FGSV Gelenkbusse mit einer Länge von 18 m  
vor, die folglich auch von den Software-Anbietern für die Konstruktion dynamischer Schleppekurven

zur Verfügung gestellt werden. Die Darstellung erfolgt dementsprechend hier mit dem von der RBSV 2020 vorgesehenen Standard-Gelenkbus.

Nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung müssen Kraftfahrzeuge so gebaut werden, dass deren Kreisfahrt von 360 Grad einen äußeren Radius von max. 12,50 m hat. Hierbei wird nach § 32d Abs. 1 StVZO von der äußersten Begrenzung des Kraftfahrzeuges ausgegangen. Folglich müssen Liniensebusse jedweder Bauart auf einer Kreisfläche von 25 m Durchmesser wenden können. Sofern also – wie hier – ein Wendekreis mit 12,5 Radius dargestellt werden kann, ist der Nachweis der Wendemöglichkeit für alle Bustypen erbracht. In späteren Planungsstufen kann die Breite der Wendefahrbahn (also die Dimensionierung der Insel innerhalb der Wendeanlage) ggf. für bestimmte Bustypen modifiziert werden; die Außenabmessungen der Wendeanlage wären davon nicht betroffen.

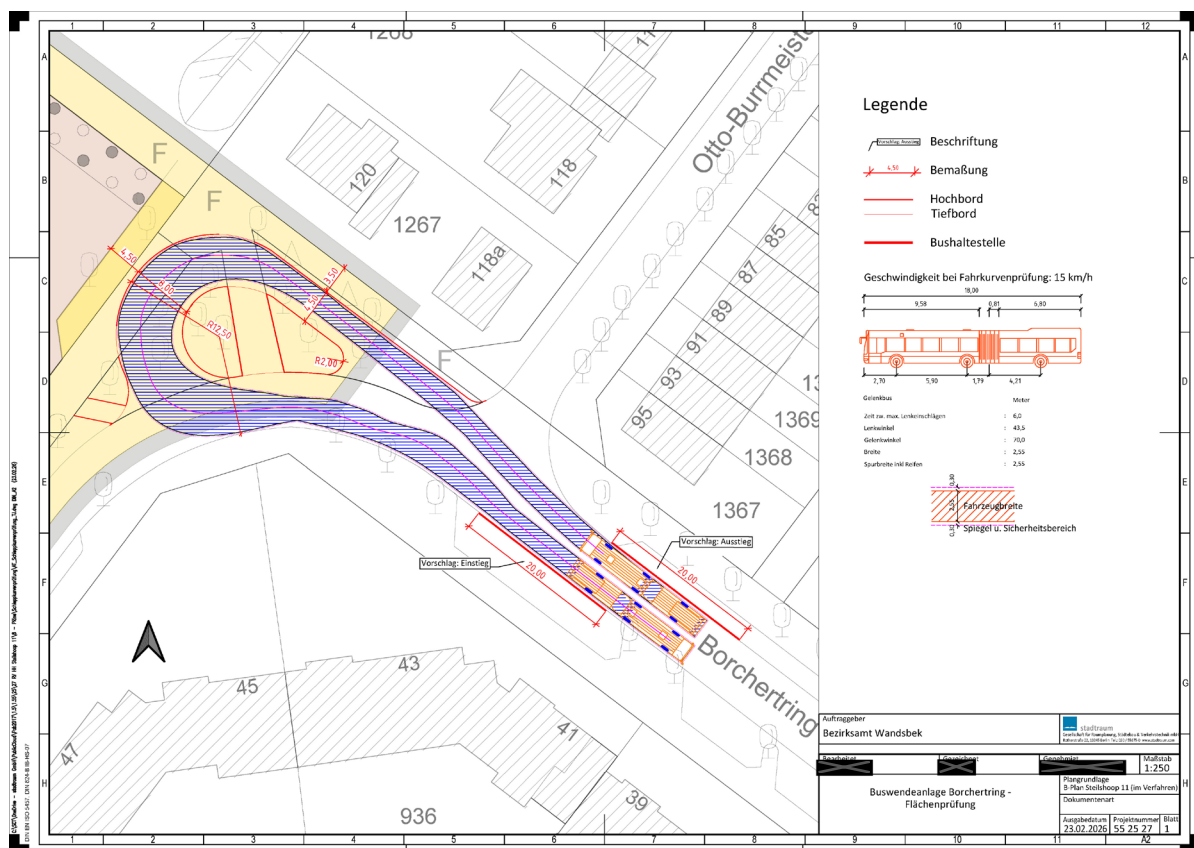


Abb. 5: Buswendeanlage Borcherring - Flächenprüfung, siehe Anlage 01, Zeichengrundlage: Bezirksamt Wandsbek

Dementsprechend wird die in Abb. 5 dargestellte Anordnung der Wendeanlage innerhalb des Geltungsbereiches vorgeschlagen. Dabei sind Optionen für eine Ausstiegs- und eine Einstiegshaltestelle außerhalb des Geltungsbereiches eingearbeitet. Diese stellen jedoch nur unverbindliche Vorschläge dar, die verkehrlich-betrieblichen Belange können auch anders berücksichtigt werden.

Folgt man diesen Vorschlägen, würde die Linienfahrt vom südöstlichen Borcherring kommen und vor dem Otto-Burrmeister-Ring die Ausstiegshaltestelle erreichen (20 m gerade Bordkante, kein Fahrgastunterstand erforderlich). Für die Ausstiegshaltestelle müsste der an diesem Ort bestehende Parkhafen teilweise rückgebaut werden. Zur Rückfahrt erfolgt das Durchfahren der Wendefahrbahn

mit anschließendem Linkseinbiegen in den Borcherring. Aufgrund der etwa mittigen Lage in der Kurve ist eine ausreichende Sichtweite gegeben. Hinter der Kurve, schräg gegenüber der Einmündung Otto-Burrmeister-Ring, ist der Umbau des Parkhafens zu einer Einstiegshaltestelle vorgeschlagen (wiederum 20 m gerade Bordkante), hier könnte alle erforderliche Infrastruktur einschl. Fahrgastunterstand und Fahrradabstellung untergebracht werden.

Der Radverkehr, der den heute hinter Otto-Burrmeister-Ring beginnenden baulich angelegten, nicht benutzungspflichtigen Radweg entlang des Borcherrings erreichen will, fährt zunächst auf dem Borcherring weiter und sollte den Radweg über eine Auffahrt hinter der Wendestelle erreichen können. Alternativ sollte das Durchfahren der Wendeanlage angeboten werden, von der aus die Auffahrt auf den Radweg vorzusehen wäre.

Der Fußverkehr nutzt die Gehwege wie im Bestand. Bei Nutzung des schräg durch die Grünanlage verlaufenden Weges Richtung Seeufer/Park wird ein Überqueren der Wendefahrbahn erforderlich, dass aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens, zumal mit professionellem Fahrpersonal, als unkritisch eingeschätzt wird.

### **3.2.2 Ergänzende Hinweise**

Im umzubauenden Bereich ist die Straßenbeleuchtung anzupassen.

Im Zuge der Errichtung der Wendeanlage werden Baumfällungen erforderlich, die genaue Anzahl und nach Möglichkeit die Option von Ersatzpflanzungen ist im Verlauf der weiteren Planung zu prüfen.

Die öffentliche Beleuchtung ist an die neue Verkehrsanlage anzupassen, hierzu wird das Versetzen und Neuerrichten von Lichtmasten erforderlich.

Neben den Haltestellen selbst sollen auch die Zuwegungen zu den neuen Haltestellenstandorten barrierefrei hergestellt werden (Bordabsenkungen bzw. Querungsstellen herrichten).

Es wird empfohlen, im Kontext der neuen Haltestelle Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

## 4 Zusammenfassung

Eine Führung des Buslinienverkehrs zum B-Plan-Gebiet über den östlichen Borcherring ist möglich. Die erforderliche Wendestelle kann auf dem B-Plan-Gebiet hergerichtet werden.

Die Führung des Fußverkehrs und des Radverkehrs ist in allen bestehenden Relationen weiterhin möglich, angeregt wird hierfür die teilweise Nutzung bzw. Querung der Wendefahrbahn.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte des Borcherrings ist auch mit dem zusätzlichen Busverkehr gegeben. Zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Strecke bzw. zur Minimierung von Störungen sind in weiteren Schritten Maßnahmen, wie z. B. die Einschränkung des Parkens auf der Fahrbahn, zu prüfen.

Hindernde Bedenken zur Verkehrssicherheit bestehen nicht.

Ergänzende Hinweise zur möglichen Lage von Haltestellen, Anpassung der Vorfahrtregelung, Erfordernis von Baumfällungen u. a. m. werden im Bericht gegeben.

## 5 Quellen

- **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006):** Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06.
- **Freie und Hansestadt Hamburg (Hamburg) (2022):** Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen. ReStra.
- **hvv Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (o. J.):** Linienfahrplan. URL: <https://www.hvv.de/de/linienfahrplan> [Stand: 23.01.2026].
- **SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH (2025):** Verkehrsgutachterliche Stellungnahme, Erschließungs- und Mobilitätskonzept zu den Bebauungsplänen Steilshoop 11 + 12.
- **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012** (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 191) geändert worden ist.

## Anlagen

1. Buswendeanlage Borcherring – Flächenprüfung, s. Abb. 5

