



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner  
Beratende Ingenieure mbB  
Ein Unternehmen der BPRGruppe

**ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

# **Alster Fahrradachsen**

## **Abschnitt 2b:**

### **Bellevue bis Schwanenwik**

**- Schlussverschickung -**

im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg,  
Landesbetrieb Straße, Brücken und Gewässer



**LSBG**  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

**Auftraggeber:**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg



**Aufsteller:**



ARGUS



## INHALTSVERZEICHNIS

1.	VORBEMERKUNG .....	1
2.	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG.....	1
3.	VORHANDENER ZUSTAND .....	2
3.1	Allgemeines .....	2
3.2	Vorhandene Querschnitte .....	4
3.3	Verkehrsbelastung.....	6
3.4	Lichtsignalanlagen .....	6
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	6
3.6	Ruhender Verkehr.....	7
3.7	Lieferverkehr.....	8
3.8	Radverkehr .....	8
3.9	Fußverkehr .....	9
3.10	Entwässerung.....	11
3.11	Öffentliche Beleuchtung.....	11
3.12	Straßenbegleitgrün .....	11
4.	GEPLANTER ZUSTAND .....	11
4.1	Allgemeines .....	11
4.2	Geplante Querschnitte .....	12
4.3	Verkehrsbelastung.....	15
4.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	15
4.5	Stadtrundfahrten .....	16
4.6	Ruhender Verkehr.....	16
4.7	Lieferverkehr.....	17
4.8	Radverkehr .....	17
4.9	Fußverkehr .....	17
4.10	Straßenbegleitgrün .....	17
4.11	Maßnahmen zum Schutz des Baumbestandes .....	18
4.12	Entwässerung.....	19
4.13	Öffentliche Beleuchtung.....	19
4.14	Möblierung .....	19
4.15	Barrierefreiheit .....	19
4.16	Anleiterbarkeit Feuerwehr.....	20
5.	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT .....	20
6.	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN .....	20
7.	LÄRMSCHUTZ .....	20

8.	UMSETZUNG DER PLANUNG .....	20
8.1	Gründerwerb.....	20
8.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung .....	21
8.3	Kampfmittel.....	21
8.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle .....	21
8.5	Bautermine .....	22

## 1. **VORBEMERKUNG**

Das Projekt Alster Fahrradachsen steht seit seinem Beginn im Interesse der Öffentlichkeit. Daher gehört auch zum Planungsprozess des Abschnitts 2 eine planungsbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Im September 2016 wurde vor Beginn der Planungen eine Passantenbefragung durchgeführt, die gemeinsam mit der Planung am 02.03.2017 im Literaturhaus der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Bei dieser Feedback-Veranstaltung wurden von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern viele Anregungen für die Planung gegeben und der Wunsch formuliert, bei einer weiteren Informationsveranstaltung die finale Planung vorgestellt zu bekommen. Im Mai 2017 wurde die Planung mit dem Planungsstand, der am 02.03.2017 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, erstverschickt. Nach Eingang der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger von der Infoveranstaltung wurde die Planung entsprechend des Abwägungsprozesses angepasst. Im Nachgang zur ersten Verschickung erfolgte eine weitere Bürgerinformationsveranstaltung am 17.07.2017, um die finale Planung vorzustellen.

Der Abschnitt 2 besteht aus verwaltungstechnischen Gründen aus zwei Baumaßnahmen (Abschnitt 2a und Abschnitt 2b). Die vorliegende Planung des Abschnitts 2b wird mit den Anpassungen aufgrund von Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger von der 2. Infoveranstaltung sowie der Bauausschüsse schlussverschickt.

## 2. **ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG**

Entlang der Außenalster sind die vorhandenen Verkehrsflächen knapp, so dass es unter den verschiedenen Nutzern, wie Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer, Sportler und Erholungssuchende öfter zu Konflikten kommt. Aufgrund dessen, dass die Verkehrsflächen in ihrer Ausprägung nicht mehr den Anforderungen für alle Verkehrsteilnehmer an diesem für Hamburg bedeutenden Ort genügt, ist seitens der Freien und Hansestadt Hamburg geplant, Maßnahmen zur Förderung insbesondere des Radverkehrs rund um die Außenalster umzusetzen.

Mit den geplanten Maßnahmen soll das Radfahren an der Außenalster attraktiver und sicherer werden. Die Wege für den Radverkehr sollen vom Fußgängerverkehr möglichst getrennt verlaufen. Der Radverkehr soll an Nebenstraßen konsequent bevorzugt werden. Das Ziel ist es eine durchgängige, schnelle, verkehrssichere und komfortable Radverkehrsverbindung herzustellen.

Ein weiteres Ziel dieser Planung ist der Erhalt möglichst vieler Parkstände im öffentlichen Straßenraum unter Berücksichtigung des Baumschutzes.

Als Pilotabschnitt wurde bereits der Harvestehuder Weg nördlich der Alten Rabenstraße als Fahrradstraße ausgebaut und in 2017 wurde diese Fahrradstraße als Abschnitt 1 am Alsterufer bis Fontenay fortgesetzt.

Nun soll der Abschnitt 2, der die Fahrradstraße Harvestehuder Weg mit der Ostseite der Alster bis zur Mitte der Schwanenwikbrücke verbindet, umgestaltet werden.

### **3. VORHANDENER ZUSTAND**

#### **3.1 Allgemeines**

Der Abschnitt 2 erstreckt sich über die Stadtteile Harvestehude, Bezirk Eimsbüttel, Winterhude und Uhlenhorst, Bezirk Hamburg Nord, und verläuft in Ost-Süd Richtung am nördlichen und östlichen Ufer der Außenalster. Er besteht aus zwei Teilabschnitten (siehe Abbildung 1).

Der Abschnitt 2a beginnt am Knotenpunkt Harvestehuder Weg/Krugkoppel und verläuft östlich über die Straße Krugkoppel, die Krugkoppelbrücke, die Straße Fernsicht und die Fernsichtbrücke bis zum Knotenpunkt Fernsicht/Bellevue/Gelertstraße. Der Umbau im Abschnitt 2a soll im Frühjahr 2019 beginnen.

Der Abschnitt 2b fängt nach dem oben genannten Knotenpunkt an und verläuft über die Straßen Bellevue, Sierichstraße, Herbert-Weichmann-Straße, Fährhausstraße, Schöne Aussicht, Eduard-Rhein-Ufer und Schwanenwik bis zur Mitte der Schwanenwikbrücke, wo die Planung des Abschnitts 3 (Hohenfelder Bucht) anschließt.



Abbildung 1: Übersichtskarte

Die Straße Bellevue hat eine Erschließungsfunktion, obwohl sie auch als Durchgangsstraße genutzt wird. In den östlichen angrenzenden Gebieten der Bellevue ist Wohnen angesiedelt. Westlich befindet sich die Alster.

Die Sierichstraße und Herbert-Weichmann-Straße sind Hauptverkehrsstraßen und stellen eine wichtige Verbindungsachse in Nord-Süd-Richtung dar. In der Herbert-Weichmann-Straße ergibt sich ein Straßenbild mit beidseitig geschlossener Bebauung. Dieser Abschnitt bleibt unverändert (s. 4.).

Die Fährhausstraße, Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer sind Erschließungsstraßen, die allerdings als Durchgangsstraßen genutzt werden. Die Straße Schöne Aussicht ist zum größten Teil geprägt durch die unmittelbare Lage an der Alster und von Villenbebauung.

Bei der Straße Schwanenwik handelt es sich um eine vorfahrtsberechtigten innerstädtische Verbindungsstraße.

## 3.2 Vorhandene Querschnitte

### Bellevue

Die Straße Bellevue ist als Einbahnstraße in Richtung Süden und als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Der öffentliche Straßenraum hat eine Gesamtbreite von ca. 17,00 m.

Die vorhandene Fahrbahn hat im ersten Abschnitt zwischen Fernsicht und Scheffelstraße eine Breite von ca. 6,50 m. Ab der Scheffelstraße ist die Fahrbahn ca. 6,05 m breit. Der gesamte Fahrbahnbereich ist einheitlich in Asphalt befestigt. Alsterseitig ist ein nahezu durchgehend markierter Längsparkstreifen vorhanden. Abzüglich dieser etwa 2,00 m breiten Parkflächen ergibt sich eine effektive Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m bis zur Scheffelstraße und von ca. 4,05 m ab der Scheffelstraße.

Die Nebenflächen an der Alster bestehen aus Grand oder festgetretenem Oberboden mit Ausnahme eines ca. 1,50 m breiten Radwegs, der in Betonpflaster befestigt ist. Bis zur Scheffelstraße verläuft der Radweg zwischen der Fahrbahn und der Baumreihe, danach verschwenkt er hinter die Baumreihe.

Auf der Ostseite der Straße sind die Nebenflächen vor den Einfriedungen der Grundstücke überwiegend mit einem 1,50 m breiten Plattenstreifen befestigt. Ergänzend sind noch Grandflächen vorhanden. Das Parken ist hier auf dem Gehweg erlaubt. Die Grundstückszufahrten sind unterschiedlich befestigt.

### Sierichstraße, Herbert-Weichmann-Straße

Die Sierichstraße und Herbert-Weichmann-Straße bestehen aus einer zweibahnigen Asphaltfahrbahn mit Breiten von ca. 7,50 m (Sierichstraße) und ca. 7,00 m (Herbert-Weichmann-Straße).

Ein 2,00 m breiter Zweirichtungsradweg ist auf den westlichen Nebenanlagen vorhanden. Parallel dazu verläuft bis zur angrenzenden Bebauung oder bis zur Grenze der öffentlichen Grünfläche ein etwa 1,80 m breiter (Herbert-Weichmann-Straße) bis 2,60 m breiter (Sierichstraße) Gehweg. Zwischen dem Radweg und der Fahrbahn in der Herbert-Weichmann-Straße ist das Parken auf den Nebenflächen erlaubt.

Auf der Ostseite sind die Nebenflächen überwiegend mit Platten und Wabenbetonpflaster befestigt und haben Breiten zwischen ca. 3,25 m (Sierichstraße) und ca. 5,25 m (Herbert-Weichmann-Straße). Das Parken auf den Nebenflächen ist erlaubt.

Die Langenzugbrücke verfügt über eine Betondecke

Die Sierichstraße und Herbert-Weichmann-Straße sind als tageszeitlich wechselnde Einbahnstraßen über Lichtsignalanlagen geregelt (von 4-12 h gesperrt in Richtung Norden und von 12-4h gesperrt in Richtung Süd).



Die Straße Am Langenzug mündet zwischen der Langenzugbrücke und der Herbert-Weichmann-Straße ein. Die Einmündung ist nicht signalisiert.

### Fährhausstraße, Schöne Aussicht, Eduard-Rhein-Ufer

Die Fahrbahn ist in Asphalt befestigt mit Breiten von ca. 7,20 m (Fährhausstraße), ca. 7,00 m (Schöne Aussicht) und ca. 6,00 m (Eduard-Rhein-Ufer). Die vorgenannten Straßen sind als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

Die Nebenflächen in der Fährhausstraße sowie die landseitigen Nebenflächen in der Straße Schöne Aussicht und in der Straße Eduard-Rhein-Ufer sind vor den Einfriedungen der Grundstücke überwiegend mit einem 1,50 m breiten Plattenstreifen befestigt. Ergänzend sind noch Grandflächen vorhanden. Das Parken ist hier auf dem Gehweg erlaubt. Die Grundstückszufahrten sind überwiegend mit Kleinpflaster befestigt. In der Straße Eduard-Rhein-Ufer sind Senkrechtparkstände vorhanden. Unmittelbar westlich an der Fahrbahn der Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer angrenzend befindet sich eine öffentliche Grünfläche, die nicht Teil dieser Planung ist. Diese Nebenflächen an der Alster bestehen beinahe durchgehend aus Grand oder festgetretenem Oberboden.

Bei der Schöne Aussicht Nr. 32 verfügt die Straße über eine Einengung durch Pflanzbeete. Vor der Schöne Aussicht Nr. 24 ist das Parken auf den alsterseitigen Nebenflächen erlaubt. Auf Höhe der Schöne Aussicht Nr. 8 ist ein Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen vorhanden. Im diesem Bereich münden die Karlstraße, Auguststraße sowie eine Sackgasse in die Straße Schöne Aussicht ein. Die Einmündungen sind nicht signalisiert.

### Schwanenwik

Die Einmündung der Straße Eduard-Rhein-Ufer in die Schwanenwik ist nicht signalisiert. Die Straße Schwanenwik ist vorfahrtberechtigt. Hier befindet sich eine nicht gesicherte Querung über die Straße Eduard-Rhein-Ufer.

Für den motorisierten Individualverkehr ist in jede Richtung jeweils eine Fahrspur mit einer Breite von ca. 3,60 m vorhanden. Die Fahrspuren sind bituminös befestigt und besitzen eine Mittelmarkierung.

Östlich verläuft ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen. Parallel dazu existiert ein 0,50 m breiter markierter Sicherheitstrennstreifen. Die Nebenanlagen verfügen über eine Breite von ca. 3,50 m. Das halbachsige Parken auf dem Gehweg ist erlaubt.

Die alsterseitigen öffentlichen Verkehrsnebenflächen sind rd. 3,50 m bis 11,00 m breit und überwiegend mit Grand und Oberboden befestigt. Hier befindet sich ein Zweirichtungsradweg in Betonpflaster, der 2,00 m bis 2,50 m breit ist, und in Richtung Innenstadt verläuft.

Vor der Schwanenwikbrücke sind zwei Mittelinseln vorhanden. Die nördliche Querungsstelle ist barrierefrei ausgestattet. Die Nebenflächen wurden in diesem Bereich neugebaut.

Die Schwanenwikbrücke verfügt über eine Betondecke.

### **3.3 Verkehrsbelastung**

Durch verschiedene Zählungen liegen aktuelle Verkehrsmengen im Abschnitt 2b vor.

Im Juli 2016 erfolgte eine Verkehrszählung für den Knotenpunkt Fernsicht/Bellevue/Gellertstraße. Die Auswertung hat werktags eine tägliche Verkehrsstärke (TVw) von 2.787 (Kfz/24h) in der Straße Bellevue ergeben.

Von der Verkehrszählung aus dem Jahr 2016 am Knotenpunkt Herbert-Weichmann-Straße/Fährhausstraße wurde in der Herbert-Weichmann-Straße ein TVw von 13.858 (Kfz/24h) ermittelt.

Die verkehrsstärke in der Fährhausstraße liegt bei ca. 1.300 (Kfz/24h) und in der Straße Schöne Aussicht bei ca. 1.000 (Kfz/24h).

Für den Querschnitt „Schwanenwik“ ergibt sich ein TVw von ca. 1.800 Kfz/24h.

### **3.4 Lichtsignalanlagen**

Die folgenden Knotenpunkte sind über Lichtsignalanlagen geregelt:

- Knotenpunkt Bellevue/Sierichstraße/Körnerstraße
- Knotenpunkt Herbert-Weichmann-Straße/Fährhausstraße

Die Sierichstraße und Herbert-Weichmann-Straße sind als tageszeitlich wechselnde Einbahnstraßen über Lichtsignalanlagen geregelt (von 4-12 h gesperrt in Richtung Norden und von 12-4h gesperrt in Richtung Süd).

### **3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Im Planungsraum verkehren keine Buslinien des HVV.

Der Abschnitt 2 ist jedoch Teil der Stadtrundfahrtroute „Blaue Linie“ der HCT Hamburg Citytours GmbH. Der Busverkehr findet in dem hier betrachteten Planungsbereich auf der Ostseite der Außenalster in Fahrtrichtung Nord-Süd statt. Haltestellen befinden sich in der Straße Schöne Aussicht auf Höhe der Hausnummer 30 und in der Straße Eduard-Rhein-Ufer (Höhe Restaurant „Alsterperle“).

Die Stadtrundfahrtbusse verkehren ganzjährig im Stundentakt zwischen 10:30 Uhr und 18:00 Uhr. Im Sommer werden in jedem Takt zwei Busse mit einem Zeitversatz von 5 Minuten eingesetzt.

### 3.6 Ruhender Verkehr

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht vom derzeitigen Parkraum:

<u>Abschnitt 2b</u>	<u>Anzahl Parkstände Bestand</u>	<u>Anmerkungen</u>
Bellevue	185	Alsterseitig: markierter Längs-parkstreifen auf der Fahrbahn Landseitig: Parken auf dem Gehweg
Sierichstraße/Herbert-Weichmann-Straße	36	Parken auf dem Gehweg mit eingeschränkten Haltverbot von 7-9 Uhr und 16-19 Uhr.
Fährhausstraße/Schöne Aussicht/ Eduard-Rhein-Ufer	181	Fährhausstraße: beidseitiges Parken auf dem Gehweg Schöne Aussicht: landseitiges Parken auf dem Gehweg Eduard-Rhein-Ufer: Senkrecht-parkstände 4 Busplätze (2 davon in Parkbucht, 2 markiert auf der Fahrbahn) mit zeitlichen Beschränkung in Schöne Aussicht 2 Stellplätze mit Ladestation für E-Autos in Eduard-Rhein-Ufer
Schwanenwik	43	Landseitiges Parken auf dem Gehweg

Tabelle 2: Übersicht Parkraum Bestand im Abschnitt 2b

Grundsätzlich stellt sich die Auslastung des Parkraums in den verschiedenen Teilabschnitten unterschiedlich zu den verschiedenen Tageszeiten dar. Im Abschnitt 2b befinden sich keine bewirtschafteten Stellplätze.

### 3.7 Lieferverkehr

Im Abschnitt 2b sind keine Lieferzonen ausgewiesen.

### 3.8 Radverkehr

Die bestehende Radinfrastruktur ist für den heutigen sowie für den künftig zu erwartenden Radverkehr mit schnellen Rädern, E-Bikes und Lastenräder deutlich zu schmal. Konflikte untereinander sowie mit dem Fußverkehr sind an der Tagesordnung.

Die Velorouten 5 und 6 verlaufen auf einer kurzen Strecke am südlichen Ende des Abschnitts 2b von der Hartwicusstraße kommend in Richtung Schwanenwikbrücke. Künftig sollen die Velorouten 5 und 6 jedoch ausschließlich auf dem Mundsburger Damm verlaufen und sind dann von der Planung nicht mehr berührt.

Außerdem sind die Straßen Herbert-Weichmann-Straße (ab der Einmündung der Straße Am Langenzug), Fährhausstraße, Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer Teil der Freizeitroute 2.

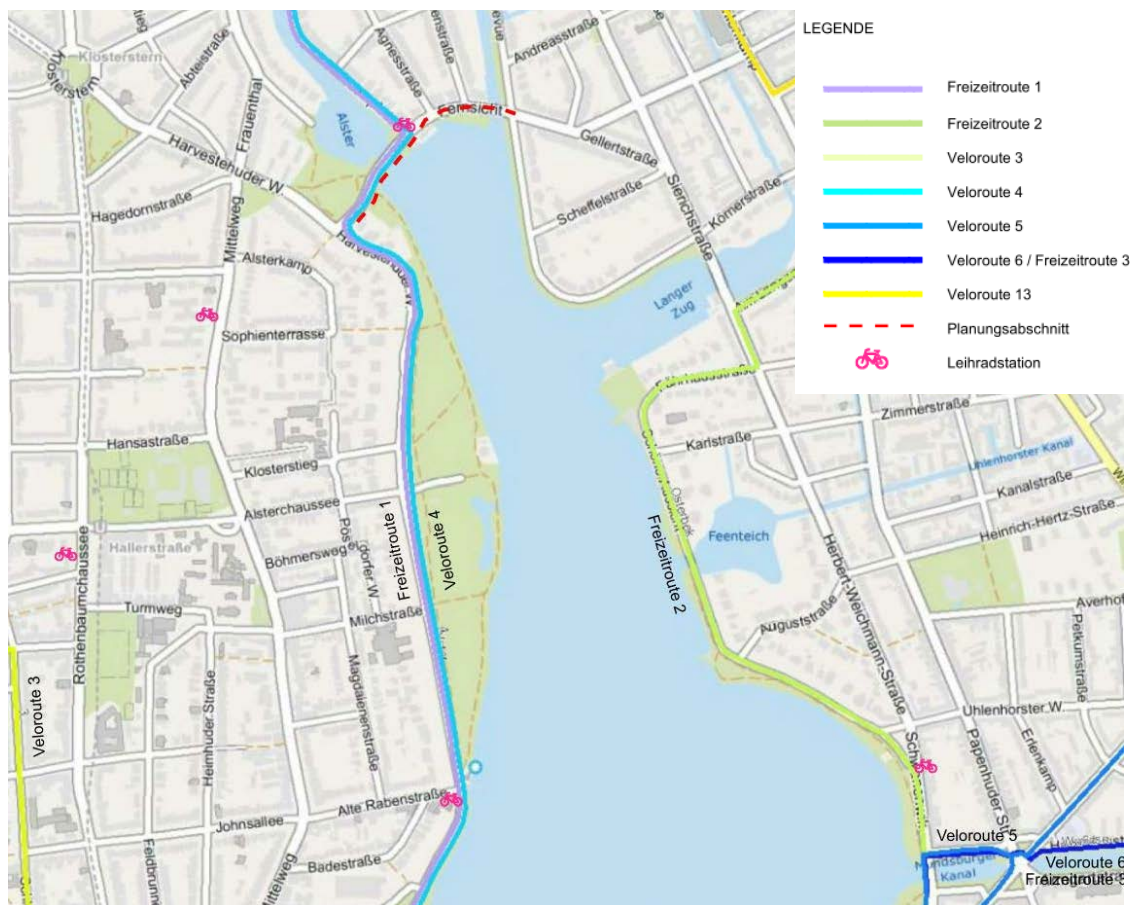


Abbildung 4: Velo- und Freizeitrouten

In der Straße Bellevue verläuft in den alsterseitigen Nebenflächen ein ca. 1,50 m breiter gepflasterter Zweirichtungsradweg. Bis zur Scheffelstraße verläuft der Radweg zwischen der Fahrbahn und der Baumreihe, danach verschwenkt er hinter die Baumreihe.

Der Radweg befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Aufgrund der Nähe zu den Bestandsbäumen und deren Wurzellagen wurde bisher von einer Instandsetzung und/oder Verbreiterung abgesehen.

In der Sierichstraße bis zum Knotenpunkt Herbert-Weichmann-Straße/Fährhausstraße verläuft ein Zweirichtungsradweg auf den alsterseitigen Nebenflächen. Ab dem Knotenpunkt Herbert-Weichmann-Straße/Fährhausstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn (Tempo 30-Zone) oder innerhalb der alsterseitigen Parkanlage (Bereich Schöne Aussicht/Eduard-Rhein-Ufer) geführt.

Auf der Ostseite der Straße Schwanenwik verläuft ein 2,00 m breiter Radfahrstreifen. In den alsterseitigen öffentlichen Verkehrsnebenflächen (Westseite) befindet sich ein Zweirichtungsradweg in Betonpflaster, der 2,00 m bis 2,50 m breit ist, und in Richtung Innenstadt verläuft.

Eine Benutzungspflicht der Radwege besteht generell nicht.

Im Planungsbereich sind keine Fahrradbügel vorhanden. Zum Anschließen von Fahrrädern werden Fußgänger- und Baumschutzbügel genutzt.

Im nordwestlichen Sektor der Einmündung Eduard-Rhein-Ufer/Schwanenwik ist die StadtRAD-Station Nr. 2321 mit 16 Stellplätzen vorhanden. Diese ist schon heute sehr stark frequentiert und soll im Zuge der Neuplanung erweitert werden.

### **3.9 Fußverkehr**

#### Bellevue

Auf der Alsterseite ist hinter der Baumreihe ein mit Grand befestigter Gehweg vorhanden, der bis zur Scheffelstraße eine Breite von ca. 4,00 m hat. Südlich der Scheffelstraße, wo auch der Radweg hinter die Baumreihe verschwenkt, hat der Gehweg eine Breite von ca. 3,00 m. Zusätzlich sind in den Grünanlagen, direkt am Alsterufer noch Gehwege vorhanden, die ebenfalls eine Grandbefestigung haben.

Auf der Ostseite der Straße sind die Nebenflächen vor den Einfriedungen der Grundstücke überwiegend mit einem 1,50 m breiten Plattenstreifen befestigt. Ergänzend sind noch Grandflächen vorhanden. Das Parken ist hier auf dem Gehweg erlaubt, so dass die Bewegungsräume für Fußgänger eingeschränkt werden.

### Sierichstraße / Herbert-Weichmann-Straße

In den westlichen Nebenanlagen verläuft zwischen Zweirichtungsradweg und angrenzender Bebauung bzw. öffentlicher Grünfläche ein etwa 1,80 m breiter (Herbert-Weichmann-Straße) bis 2,60 m breiter (Sierichstraße) Gehweg.

Auf der Ostseite sind die Nebenflächen überwiegend mit Platten und Wabenbetonpflaster befestigt und haben Breiten zwischen ca. 3,20 m (Sierichstraße) und ca. 5,20 m (Herbert-Weichmann-Straße). Das halbachsige Parken ist auch hier auf den Nebenflächen erlaubt, so dass eine Bewegungsfläche für Fußgänger zwischen ca. 1,70 m und ca. 3,70 m verbleibt.

Die Knotenpunkte Bellevue / Sierichstraße sowie Herbert-Weichmann-Straße/ Fährhausstraße sind signalisiert und verfügen an allen Knotenpunktarmen über gesicherte Querungsstellen.

### Fährhausstraße / Schöne Aussicht / Eduard-Rhein-Ufer

Die Nebenflächen in der Fährhausstraße sowie die landseitigen Nebenflächen in der Straße Schöne Aussicht und in der Straße Eduard-Rhein-Ufer sind vor den Einfriedungen der Grundstücke überwiegend mit einem 1,50 m breiten Plattenstreifen befestigt. Ergänzend sind noch Grandflächen vorhanden. Das Parken ist hier auf dem Gehweg erlaubt, so dass die Bewegungsräume für Fußgänger eingeschränkt werden.

Unmittelbar westlich bzw. südlich der Fahrbahn Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer grenzen öffentliche Grünflächen an, die über großzügige, entlang des Alsterufers angelegte Grandflächen verfügen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand dieser Planung.

In der Straße Schöne Aussicht ist in Höhe Haus-Nr. 8 ein Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen vorhanden. Ansonsten sind in diesem Abschnitt keine weiteren gesicherten oder ungesicherten Querungsstellen vorhanden.

### Schwanenwik

Die Nebenanlagen auf der Ostseite verfügen über eine Breite von ca. 3,50 m. Das halbachsige Parken ist erlaubt.

Alsterseitig, jenseits der Straßenbegrenzungslinie verlaufen großzügig angelegte, mit Grand befestigte Gehwegflächen durch die öffentlichen Grünanlagen.

Vor der Schwanenwikbrücke sind zwei Mittelinseln vorhanden. Die nördliche Querungsstelle ist barrierefrei ausgestattet. Die Nebenflächen wurden in diesem Bereich neu ausgebaut.

### **3.10 Entwässerung**

Die Ableitung des Niederschlagswassers der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgt derzeit über Trummen in Mischwassersiele.

Die Hamburg Wasser betreibt alle Entwässerungskanäle im Planungsbereich außer die Straßenentwässerungsleitungen in der Straße Schwanenwik.

### **3.11 Öffentliche Beleuchtung**

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus Peitschenmasten. Die Beleuchtungsmasten haben einen Abstand untereinander zwischen rd. 25 m und 35 m.

### **3.12 Straßenbegleitgrün**

Die Straßenzüge verfügen über zahlreiche Bäume. Diese befinden sich größtenteils in durchgängigen Baumreihen ohne regelmäßige Anordnung. Im Planungsbereich befinden sich insgesamt 210 Bäume unterschiedlicher Art, Größe, Alter und Zustand in den öffentlichen Verkehrsflächen.

Planungsbegleitend wurde eine Gutachterliche Stellungnahme zum Zustand der Straßenbäume mit Empfehlungen zum Schutz des Baumbestandes im Zuge der Umbaumaßnahme erstellt (s. auch 4.11).

## **4. GEPLANTER ZUSTAND**

### **4.1 Allgemeines**

Mit den geplanten Maßnahmen soll das Radfahren an der Außenalster attraktiver und sicherer werden. Die Wege für den Radverkehr sollen vom Fußgängerverkehr möglichst getrennt verlaufen. Der Radverkehr soll an Nebenstraßen konsequent bevorzugt werden. Ein weiteres Ziel dieser Planung ist der Erhalt möglichst vieler Parkstände im öffentlichen Straßenraum.

In den Fahrradstraßen sind Elemente der Verkehrsberuhigung wie Einengungen, wechselseitiges Parken oder Schwellen mit Blick auf die Leichtigkeit des Radverkehrs, auch unter Berücksichtigung entgegenkommender oder mitfahrender Kfz, nicht vorgesehen.

Die Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen VZ 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ und VZ 244.2 „Ende einer Fahrradstraße“ sowie durch Fahrradpiktogramme mit Pfeilen kennzeichnet. Zusätzlich ist das Verkehrszeichen

„Anlieger frei“ vorgesehen. Die Einfahrt zur Fahrradstraße „Bellevue“ aus Richtung Fernsicht / Gellertstraße wird abweichend davon mit den Zusatzzeichen „Anlieger und Linienverkehr frei“ sowie „Zufahrt Scheffelstraße frei“ versehen.

Die im Folgenden beschriebene Variante hat sich im Rahmen der Vorplanung als Vorzugsvariante des Abschnitts 2 herauskristallisiert.

Nach Einarbeitung der Anmerkungen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der beiden Informationsveranstaltungen sowie der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Zuge der 1. Verschickung soll die Planung nunmehr in den Verwaltungsgremien der Freien und Hansestadt Hamburg zur Genehmigung geführt werden.

## 4.2 Geplante Querschnitte

### Bellevue

Aufgrund des großen Verlusts von Stellplätzen soll in diesem Teilabschnitt der Planungsgrundsatz des Wegfalls des Parkens auf der Alsterseite entfallen.

Die Straße Bellevue wird als Fahrradstraße ausgebaut und erhält zwischen Fernsicht und Scheffelstraße eine durchgehende Breite von 5,50 m. Alsterseitig sind zwischen den vorhandenen Bäumen und unter Beibehaltung der vorhandenen Bordanlagen Längsparkstände mit einer Breite von 2,00 m auf den Nebenflächen vorgesehen. Auf der Ostseite werden in diesem Abschnitt die Parkstände halbachtig auf der Fahrbahn zwischen den Bäumen markiert (Gehwegparken mit zwei Rädern auf der Fahrbahn). Die Nebenflächen erhalten mit Ausnahme der Baumquartiere eine bis zur Grundstücksgrenze durchgehende geschlossene Befestigung. Dadurch sowie durch die halbachtige Verlagerung der Stellplätze auf die Fahrbahn erfolgt eine Verbreiterung der nutzbaren Gehwegfläche von ca. 1,5 m auf ca. 2,0m.

Ab der Scheffelstraße bis zur Sierichstraße wird die vorhandene Fahrbahnbreite von ca. 6,05 m beibehalten. In diesem Abschnitt werden unter Beibehaltung der vorhandenen Bordanlagen beidseitig 2,0 m breite Längsparkstände vorgesehen, die vollständig auf den Nebenflächen zwischen den Bäumen liegen.

Die Einmündung Scheffelstraße wird als Teilaufpflasterung gemäß ReStra / RAST06 Bild 114 ausgeführt.

Am Beginn des Abschnitts 2b (Knotenpunkt Fernsicht/Bellevue/Gellertstraße) befindet sich zur Führung und Verteilung des Radverkehrs eine Lichtsignalanlage.

Die Überleitung zu den Radverkehrsanlagen in der Sierichstraße erfolgt über eine Aufleitung in den vorhandenen Zweirichtungsradweg.

Sämtliche Sichtbeziehungen im Kurvenbereich der Straße Bellevue wurden nachgewiesen.



Eine weitere Variante mit einer durchgehenden Fahrradstraßenbreite von 4,80 m wurde ebenfalls betrachtet. Bei dieser Variante könnte auf der Ostseite ein 2,00 m breiter markierter Längsparkstreifen auf der Fahrbahn bis zur Scheffelstraße und halbseitiges Gehwegparken zwischen den Bäumen ab der Scheffelstraße vorgesehen werden. Da die Breite von 4,80 m das absolute Mindestmaß für den Begegnungsfall Bus-Rad darstellt, wurde diese Variante unter Berücksichtigung des primären Ziels dieser Maßnahme ausgeschlossen.

Des Weiteren wurde die Aufhebung sowie die Umkehrung der Einbahnstraßenregelung (zur Vermeidung der Durchgangsverkehre) in der Straße Bellevue untersucht. Diese Variante wurde jedoch nicht weiterverfolgt, da eine Anbindung durch die tageswechselnde Verkehrsführung in der Sierichstraße nur äußerst schwer umzusetzen wäre.

Die bauliche Machbarkeit der Parkstände zwischen den Bäumen wurde im Rahmen einer fachtechnischen Stellungnahme des Baumbüros Hagen geprüft (s. 4.10). Die Ergebnisse sind in die vorliegende Planung eingeflossen.

### Sierichstraße, Herbert-Weichmann-Straße

Eine Variante mit der Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs auf 3,00 m bis 3,50 m, Berücksichtigung einer ausreichenden Gehwegbreite und Erhalt der östlichen Bordlinie wurde aufgrund des damit einhergehenden, umfangreichen Baumverlustes verworfen. Da keine Standorte mehr vorhanden sind, könnten diese Bäume nicht nachgepflanzt werden.

Eine weitere Variante mit beidseitigen Radfahrstreifen wurde ebenfalls betrachtet. Bei dieser Variante müssten die Radfahrer auf einer Strecke von knapp 300 m die Fahrbahn zweimal queren. Dies ist bei einer Hauptfahrradroute nicht optimal. Aus diesem Grund und aufgrund der zahlreichen Baumfällungen wurde diese Variante ebenfalls nicht weiter betrachtet.

Da eine deutliche Verbesserung der Situation für Radfahrer nur unter ersatzlosem Entfall der Bäume möglich ist und die Verkehrsregelung des tageszeitlich wechselnden Richtungsverkehrs nicht entfallen darf, bleibt dieser Teilabschnitt unverändert.

Die Planung der Alster Fahrradachsen wird am Knotenpunkt Bellevue/Sierichstraße/Körnerstraße und am Knotenpunkt Herbert-Weichmann-Straße/Fährhausstraße daher an den Bestand angeschlossen. Der vorhandene Zweirichtungsradweg in der Sierichstraße und Herbert-Weichmann-Straße bleibt erhalten.

### Fährhausstraße, Schöne Aussicht, Eduard-Rhein-Ufer

Der Straßenzug Fährhausstraße - Schöne Aussicht - Eduard-Rhein-Ufer wird als Fahrradstraße ausgebaut und erhält eine durchgehende Breite von 5,50 m. Die vorhandenen Bordanlagen werden aus Gründen des Baumschutzes beibehalten.

Die Fahrbahnränder werden in der Fährhausstraße beidseitig und in der Straße Schöne Aussicht landseitig durch Markierung hergestellt. Die Restbreite von ca. 0,85 m wird zwischen den Bestandsbäumen bzw. Überfahrten jeweils für halb-achsig angeordnete Längsparkstände genutzt (Gehwegparken mit zwei Rädern auf der Fahrbahn). Die Gesamtbreite der Stellplätze beträgt 2,10 m.

Die Fahrbahnrandbereiche vor Baumquartieren werden als Sperrfläche markiert. Die Nebenflächen erhalten mit Ausnahme der Baumquartiere eine bis zur Grundstücksgrenze durchgehende geschlossene Befestigung. Dadurch sowie durch die halbachsige Verlagerung der Stellplätze auf die Fahrbahn erfolgt eine Verbreiterung der nutzbaren Gehwegfläche von ca. 1,5 m auf ca. 1,8 – 2,0 m. Die anzustrebende Regelbreite von 2,00 m zzgl. eines Sicherheitsraumes von 0,65 zur Fahrbahn bzw. zum Parkstreifen kann hier aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus nicht durchgehend erreicht werden.

In der Straße Eduard-Rhein-Ufer erhalten die geplanten Senkrechtparkstände eine befestigte Tiefe von 4,35 m. Zwischen Fahrbahn und Senkrechtparkständen wird ein ca. 1,40 m breiter Manövriestreifen in Asphalt vorgesehen, sodass bei Ausparkvorgängen die Verkehrssicherheit erhöht wird. Die Parkstände werden in Pflasterbauweise hergestellt. In der weiteren Planung soll die bauliche Machbarkeit der Parkstände in Bezug auf das Baumgutachten geprüft werden.

In der Straße Schöne Aussicht wird die westliche Bordlinie beibehalten. Die Einmündungen der Karlstraße und der Auguststraße werden als Gehwegüberfahrt gemäß ReStra / RAS06 Bild 115 ausgeführt. Die Sackgasse im Bereich der Straße Schöne Aussicht wird als asphaltierte Einmündung mit Vorfahrtsregelung hergestellt.

Die vorhandene Engstelle in Höhe Schöne Aussicht Nr. 32 wird zurückgebaut. Der Zebrastreifen auf Höhe Haus-Nr. 8 bleibt erhalten.

Sämtliche Sichtbeziehungen im Kurvenbereich der Fährhausstraße wurden nachgewiesen.

Der Anschluss an die Radverkehrsanlagen in der Herbert-Weichmann-Straße erfolgt an der Einmündung der Fährhausstraße über eine Auf- / Ableitung in den/vom vorhandenen Zweirichtungsradweg. Aus der Fährhausstraße kommend ist dazu ein separater Linksabbiegestreifen im Schutz einer kleinen Verkehrsinsel vorgesehen. Diese Insel führt dazu, dass ein Rechtsabbiegen aus Richtung Norden (Langenzugbrücke) in die Fährhausstraße für größere Fahrzeuge und Stadtrundfahrtbusse nicht mehr möglich sein wird (s. auch 4.5).

### Schwanenwik

Die Planung dieses Teilabschnitts entspricht der Querschnittsaufteilung des anschließenden Abschnitts 3 der Alster-Fahrradachsen (Hohenfelder Bucht).

Vom Eduard-Rhein-Ufer aus erfolgt die Radfahrerführung parallel zur Straße Schwanenwik in Richtung Schwanenwikbrücke auf einem baulich getrennten, 4,00m breiten Zweirichtungsweg am Rande des Alsterparks.

Für das indirekte Linksabbiegen aus dem nördlich an der Straße Schwanenwik vorhandenem Radfahrstreifen in die Straße Eduard-Rhein-Ufer wird eine Aufstellfläche vorgesehen. Der Einmündungsbereich der Straße Eduard-Rhein-Ufer in die Straße Schwanenwik wird zur Betonung des Beginns der Fahrradstraße als Aufpflasterung hergestellt. Die Aufpflasterung dient gleichzeitig als Überweg für Fußgänger.

In Abhängigkeit der zu erwartenden Fußgängerverkehrsstärken wird seitens der Verkehrsbehörde erwogen, alternativ anstatt der Aufpflasterung eine asphaltierte Einmündung mit einem FGÜ herzustellen. Die endgültige Abwägung findet im Rahmen der Ausführungsplanung statt.

Der Radverkehr aus nördlicher Richtung (von der Herbert-Weichmann-Straße) kommend wird zukünftig über die Stichstraße Schöne Aussicht auf die Straße Eduard-Rhein-Ufer geführt und wird von da aus in nördliche oder südliche Richtung geleitet. Die im Bestand auf der Westseite vorhandene und teils als Radweg genutzte Wegebefestigung zwischen Schöne Aussicht und Eduard-Rhein-Ufer wird zurückgebaut und auf einer Breite von ca. 2,50 m als Gehwegfläche mit einer Granddecke befestigt. Diese Anpassung wird notwendig, da aufgrund der geplanten Sprunginsel keine ausreichenden Flächen für den Radverkehr in diesem Abschnitt verbleiben.

### **4.3 Verkehrsbelastung**

Eine Bedingung für die Planung und Ausweisung einer Fahrradstraße ist eine geringe Verkehrsbelastung. Aus diesem Grund ist die Einrichtung von Fahrradstraßen ausschließlich in den Straßen Bellevue, Fährhausstraße, Schöne Aussicht sowie Eduard-Rhein-Ufer vorgesehen. Verkehrszahlen in der Größenordnung der Straßenzüge Sierichstraße/Herbert-Weichmann-Straße und Schwanenwik sind mit einer Fahrradstraße nicht vereinbar. Nach Umsetzung der Fahrradstraßen ist eine Abnahme des motorisierten Verkehrsaufkommens sowie eine deutliche Zunahme des Radverkehrs zu erwarten.

### **4.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Öffentlicher Personennahverkehr ist von der hier beschriebenen Maßnahme nicht betroffen.

#### 4.5 Stadtrundfahrten

Es ist beabsichtigt, an der Einfahrt zur Fährhausstraße von der Herbert-Weichmann-Straße aus eine kleine Verkehrsinsel zum Schutz der Radfahrenden einzubauen. Diese Insel führt dazu, dass ein Rechtsabbiegen aus Richtung Norden (Langenzugbrücke) in die Fährhausstraße für größere Fahrzeuge und Stadtrundfahrtbusse nicht mehr möglich sein wird. Es wäre dann für die Stadtrundfahrtbusse zukünftig ganztägig erforderlich, analog der heutigen Nachmittagsroute über Körnerstraße / Hofweg in die Fährhausstraße zu fahren.

Weiterhin soll aus Gründen der Verkehrssicherheit die Haltestelle „Schöne Aussicht / Alsterperle) verlegt werden. Da die Bushaltestelle in einer Rechtskurve liegt, besteht für den Busfahrer keine ausreichende Sicht nach hinten. Um die Bushaltestelle in einen geraden Abschnitt zu verlegen, wird sie um ca. 300m in Richtung Westen, an den Fahrbahnrand gegenüber Haus-Nr. 13 verschoben.

Darüber hinaus erfolgen keine Änderungen gegenüber der Bestandssituation. Die übrigen Haltestellen der Stadtrundfahrten bleiben in gleicher Lage und Anzahl erhalten.

#### 4.6 Ruhender Verkehr

Durch die Neuordnung des Parkraums mit Integration des vorhandenen Baumbestandes und Freihalten von Sichtfeldern entfallen 118 Stellplätze gegenüber dem heutigen Bestand.

<u>Abschnitt 2b</u>	<u>Be- stand</u>	<u>Planung</u>	<u>Ab-/Zunahme</u>
Bellevue	185	118	-67
Sierichstraße/Herbert-Weichmann-Straße	36	36	0
Fährhausstraße/Schöne Aussicht/Eduard-Rhein-Ufer	181	133	-48
Schwanenwik	43	40	-3
<b>Gesamt Abschnitt 2b</b>	<b>445</b>	<b>327</b>	<b>-118</b>

Tabelle 4: Stellplatzbilanz Abschnitt 2b

#### **4.7 Lieferverkehr**

Es erfolgt keine Änderung gegenüber der Bestandssituation.

#### **4.8 Radverkehr**

Durch die Baumaßnahme Alster Fahrradachsen wird die Radverkehrsführung rund um die Außenalster deutlich verbessert und auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet. Eine deutliche Steigerung des Radverkehrsaufkommens ist zu erwarten. Entlang der Strecke sind 125 neue Fahrradbügel vorgesehen, um insbesondere ein Angebot für den Ausflugs- und Erholungsverkehr zur Alster zu schaffen. Im Einmündungsbereich Schöne Aussicht / Karlstraße ist eine neue StadtRAD-Station mit 10 Fahrradabstellplätzen geplant. Außerdem wird die im nordwestlichen Sektor der Einmündung Eduard-Rhein-Ufer/Schwanenwik vorhandene StadRAD-Station, die bzgl. der Frequentierung zu den Top-Ten-Leihstationen des gesamten StadtRAD-Systems gehört und häufig überlastet ist, an die neuen Verkehrsanlagen angepasst und von 16 auf 22 Stellplätze erweitert.

#### **4.9 Fußverkehr**

Durch die Baumaßnahme Alster Fahrradachsen wird insbesondere entlang der bebauten Grundstücke die Qualität sowie die verfügbare Breite der Gehwege deutlich verbessert. Durch die Neuordnung des Radverkehrs wird dieser weitestgehend vom Fußgängerverkehr räumlich bzw. baulich getrennt und führt somit zu einem wesentlichen Rückgang der Unfallgefahr.

Die Gehwege werden, sofern sie neu gebaut werden, entsprechend den Regelungen der ReStra und der H-BVA gestaltet. Die Mindestgehwegbreite beträgt 2,50 m, in Ausnahmefällen 1,80 m. Gehwege werden gepflastert oder plattiert ausgeführt.

#### **4.10 Straßenbegleitgrün**

Aufgrund der Anpassung der Einmündung Eduard-Rhein-Ufer/Schwanenwik müssen, trotz planerischer Bemühung um den Erhalt von Bäumen, zwei Bestandsbäume gerodet werden.

Durch die Neuaufteilung von Bauminselfen und Parkplätzen können zwei Ersatzpflanzungen in der Straße Schöne Aussicht sowie zwei weitere im Einmündungsbereich Eduard-Rhein-Ufer / Schwanenwik vorgesehen werden.

Im Zuge der weiteren Planung wird zur Gestaltung der Grünflächen ein Freiraumplaner durch LSBG beauftragt.

#### **4.11 Maßnahmen zum Schutz des Baumbestandes**

Im Verlauf der Entwurfsplanung wurde eine fachtechnische Stellungnahme vom Baumbüro Hagen erstellt. Anhand der darin ausgesprochenen Empfehlungen wurden vor dem Hintergrund einer möglichst baumschonenden Bauweise die Lage und der Aufbau der geplanten Stellplätze festgelegt sowie die Machbarkeit der Radfahrstreifen überprüft. Die Ergebnisse sind in die vorliegende Planung des Abschnitts 2b eingeflossen.

Die wesentlichen Ergebnisse der fachtechnischen Stellungnahme lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Auf Grundlage der durchgeführten Wurzelsuchgrabung sowie der Ergebnisse der Aufgrabungen ist im gesamten Planungsraum unter befestigten Flächen mit einem hohen Wurzelaufkommen bereits in der Packlage ab einer Tiefe von 40 cm zu rechnen. In Teilbereichen, insbesondere in Grandflächen, ist auch mit einer oberflächennahen Durchwurzelung zu rechnen.

Durch die Herstellung von Parkbuchten im Regelaufbau würde es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der angrenzenden Bäume kommen.

Grundsätzlich ist das Parken zwischen den Bäumen zwar möglich, es ist jedoch eine angepasste Bauweise zur Herstellung notwendig. Anstelle der Herstellung von Parkbuchten soll die vorhandene Bordlinie beibehalten und die Stellplätze auf den Nebenflächen mit einer wasser- und luftdurchlässigen Befestigung (z. B. verfüllte Kunststoffwaben) hergestellt werden.

Zum Schutz der vorhandenen Baumstandorte vor Anfahr- und Wurzelschäden sind geeignete Schutzvorrichtungen vorzusehen.

Zur Herstellung der Längsparkstände auf der Alsterseite sollte die vorhandene Radwegpflasterung vorsichtig zurückgebaut werden und die darunterliegende Tragschicht bis zur Schotterpacklage entfernt werden. Die Aushubarbeiten sind dabei mittels Saugwagen durchzuführen.

Auch zur Herstellung der neuen Pflaster- und Plattenbelege in Gehwegbereichen sind zunächst vorhandene Beläge vorsichtig und in Handarbeit zu entfernen. Angrenzende Grandstreifen sind in Handarbeit oder mittels Saugwagen auszukoffern.

Je nach Wurzelaufkommen ist der neue Belag auf dem vorhandenen Pflasterbett herzustellen. Sollten sich in Teilbereichen oberflächennahe Wurzeln zeigen, ist seitens der baumpflegerischen Begleitung das weitere Vorgehen baubegleitend zu klären.

In überlappenden Parkbereichen innerhalb der Nebenflächen sollte das vorhandene Kleinpflaster möglichst erhalten bleiben (z. B. Fährhausstraße). Um den Gehweg in den Teilbereichen zwischen den Baumstandorten zu erweitern, kann das Kleinpflaster max. um ca. 1,0 m zurückgebaut werden und durch einen Plattenbelag ersetzt werden.

Weiterhin sollte möglichst auf einen Vollausbau der Fahrbahn verzichtet werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich bereits unterhalb der Fahrbahndecke Wurzeln der Altbäume befinden.

Zur Reduzierung der Bordsteinhöhe beim Gehwegparken auf maximal 5 cm ist die Fahrbahn gegenüber dem vorhandenen Niveau um bis zu 5 cm anzuheben.

Weitere Details zu Oberflächenbelägen und Höhenplanung werden im Zuge der entwurfstechnischen Planung berücksichtigt.

Während der Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt eine baumpflegerische Begleitung.

### **4.12 Entwässerung**

Die vorhandene Entwässerung der Verkehrsflächen wird angepasst bzw. ergänzt. Für die Oberflächenentwässerung der Verkehrsanlagen sind bordsteinbegleitende Wasserläufe vorgesehen, die neben dem Fahrbahnwasser auch das Wasser der Nebenanlagen aufnehmen und über Trummen in die vorhandenen Mischwassersiele weiterleiten.

### **4.13 Öffentliche Beleuchtung**

Das bestehende Beleuchtungskonzept soll grundsätzlich bestehen bleiben. Aufgrund der Querschnittsanpassungen sind einige Beleuchtungsmasten bereichsweise zu versetzen bzw. komplett neu einzurichten. Es kommen Standard-Peitschenmaste zum Einsatz.

### **4.14 Möblierung**

Zur Verhinderung des Falschparkens sowie zur Freihaltung von Sichtfeldern werden Eichenspaltpfähle, Poller sowie Fahrradbügel vorgesehen.

In der Straße Eduard-Rhein-Ufer entstehen zwei Ladeplätze in Senkrechtaufstellung für Elektrofahrzeuge. Die vorhandene Ladeinfrastruktur wird an die neuen Senkrechtstellplätze angepasst.

Die im nordwestlichen Sektor der Einmündung Eduard-Rhein-Ufer/Schwanenwik vorhandene Stadtradstation wird durch Neuordnung der vorhandene Fahrradbügel an die neuen Verkehrsanlagen angepasst und von 16 auf 22 Stellplätze erweitert.

### **4.15 Barrierefreiheit**

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelung der ReStra, der R-FGÜ sowie der H-BVA Anwendung.

Bodenindikatoren werden an gesicherten und ungesicherten Querungsstellen vorgesehen. Die Querungen werden - mit Ausnahme von Querungen an Aufpflasterungen - als getrennte Querungen („Doppelquerung“) eingerichtet.

An den folgenden Stellen werden Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen:

- Bellevue, vor Haus-Nr. 20,
- Bellevue, vor Haus-Nr. 8
- Eduard-Rhein-Ufer, vor StadtRAD-Station (2 Stellplätze)

#### **4.16 Anleiterbarkeit Feuerwehr**

Die Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr ist gewährleistet.

### **5. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT**

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 13a Hamburgisches Wegegesetz ist nach Art und Größe der Maßnahme nicht erforderlich.

### **6. PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN**

Die Entwicklung der Alster Fahrradachsen ist Bestandteil des Radverkehrsprogramms des Senates der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne, Winterhude 21 Blatt 1/Blatt 2, Uhlenhorst 2, 3 und 5, werden eingehalten.

### **7. LÄRMSCHUTZ**

Die Maßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

### **8. UMSETZUNG DER PLANUNG**

#### **8.1 Grunderwerb**

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Für die Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs im Bereich der Straße Schwanenwik wird geringfügig in die öffentliche Grünfläche eingegriffen (Flächenbedarf ca. 100 m<sup>2</sup>).



## 8.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Durch Beachtung der einschlägigen Regelwerke, der anerkannten Regeln der Technik und der in Hamburg üblichen Standardbauweisen ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gegeben.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 – Verkehr und Straßenwesen.

## 8.3 Kampfmittel

Seitens LSBG ist eine Abfrage bei der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) durchgeführt worden. Die Ergebnisse zeigen, dass für die folgende Flächen allgemeiner Bombenverdacht besteht:

- Verkehrsfläche zwischen Fährhausstraße Nr. 17 und Fährhausstraße Nr. 15
- Verkehrsfläche vor Schöne Aussicht Nr. 17
- Nebenanlagen vor Schöne Aussicht Nr. 9 und 10
- Nebenanlagen der Straße Schwanenwik

Bei den folgenden Flächen besteht nach Luftbildauswertung/Fernerkundung kein Hinweis auf vorhandene Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel notwendig:

- Verkehrsfläche bei Bellevue Nr. 43
- Nebenanlagen bei Bellevue Nr. 42
- Verkehrsfläche ab der Einmündung Scheffelstraße bis Bellevue Nr. 43
- Verkehrsfläche von Bellevue Nr. 15 bis Bellevue Nr. 7
- Fahrbahn und teilweise die Nebenanlagen des Knotenpunkts Bellevue/Körnerstraße/Sierichstraße
- Fahrbahn und teilweise die Nebenanlagen der Straße Schwanenwik

Für die übrigen Flächen innerhalb des Planungsbereichs liegen der GEKV noch keine Informationen über die Kampfmittelbelastung vor. Vor Baubeginn ist für diese Flächen eine Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung durchzuführen.

## 8.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Baudurchführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und

Innovation (BWVI). Zudem hat sich der Bezirk Nord (Ausschuss Eppendorf-Winterhude) mit der Planung befasst.

## 8.5 Bautermine

In der Ausführungsphase wird der Abschnitt 2b in zwei Unterabschnitte aufgeteilt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Baubeginn für den 1. Teilabschnitt (Fährhausstraße – Schöne Aussicht - Eduard-Rhein-Ufer – Schwanenwik) im Frühjahr 2020 vorgesehen.

Aufgrund einer in 2020 in den Straßen Bellevue und Scheffelstraße vorgesehenen Baumaßnahme der Hamburger Wasserwerke soll mit dem Straßenbau im Abschnitt Bellevue (zwischen Gellertstraße und Sierichstraße) im Frühjahr 2021 begonnen werden.

Verfasst:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Aufgestellt:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]