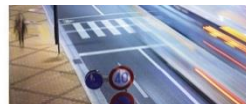


VR4 Alsterufer Abschnitt 2

**Geänderte Schlussverschickung/
Kenntnisnahmeverschickung**



INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG	4
1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG.....	5
2 VORHANDENER ZUSTAND.....	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Vorhandene Querschnitte.....	5
2.3 Verkehrsbelastung	7
2.4 Lichtsignalanlagen	7
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	7
2.6 Ruhender Verkehr	7
2.7 Lieferverkehr.....	9
2.8 Radverkehr	9
2.9 Entwässerung	10
2.10 Öffentliche Beleuchtung	10
2.11 Straßenbegleitgrün	10
3 GEPLANTER ZUSTAND	10
3.1 Allgemeines	10
3.2 Geplante Querschnitte	11
3.3 Verkehrsbelastung.....	14
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
3.5 Ruhender Verkehr	14
3.6 Lieferverkehr.....	16
3.7 Radverkehr	17
3.8 Gehwege	17
3.9 Straßenbegleitgrün	17

3.10	Entwässerung	17
3.11	Öffentliche Beleuchtung	17
3.12	Möblierung.....	17
3.13	Barrierefreiheit	18
3.14	Anleiterbarkeit Feuerwehr	18
3.15	Beschlüsse parlamentarischer Gremien.....	18
4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT.....	18
5	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	18
6	LÄRMSCHUTZ.....	18
7	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	19
7.1	Grunderwerb.....	19
7.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	19
7.3	Kampfmittel	19
7.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle	19
7.5	Bautermine	19

VORBEMERKUNG

Die Gesamtbaumaßnahme, ursprünglich „Alster Fahrradachsen, Abschnitt 1 - Alsterufer“, ist Teil der Veloroute (VR) 4. Sie umfasst zwei Teilabschnitte:

- Abschnitt 1 (Alte Rabenstraße bis Fontenay, bereits umgesetzt) und
- Abschnitt 2 (Fontenay bis Alsterglacijs).

Die Planung zum Abschnitt 2 wurde bereits schlussvershickt und ging von einem Wegzug des US-Generalkonsulats aus. Dieser wurde jedoch auf unbestimmte Zeit verschoben, so dass die Planung im Rahmen dieser geänderten Schlussvershickung/Kenntnisnahmevershickung fortgeschrieben werden muss.

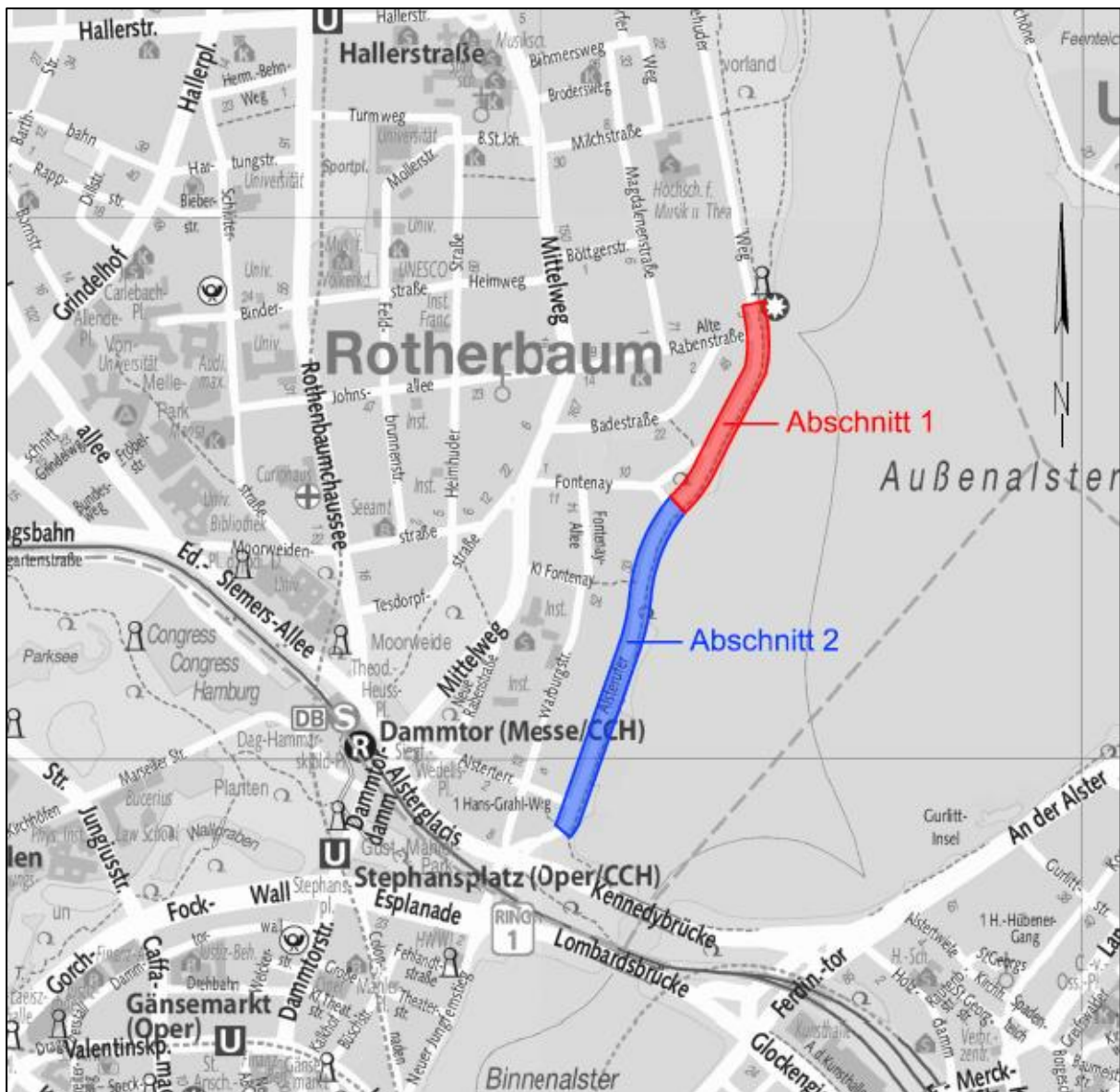


Abbildung 1: Übersichtskarte

1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Im Rahmen des Ausbaus, der Verbesserung und Aufwertung des Hamburger Veloroutennetzes und darin inbegriffenen der Radverkehrsachsen an der Außenalster wird unter Berücksichtigung des prognostizierten Radverkehrsaufkommens im Zuge der Straße Alsterufer eine Fahrradstraße eingerichtet. Ziel ist die Stärkung und Förderung des Radverkehrs insbesondere für Fahrten des alltäglichen Bedarfes (Wege zur Arbeit, Schule).

Als Pilotabschnitt wurden bereits der Harvestehuder Weg sowie die Straße Alsterufer nördlich Fontenay als Fahrradstraße ausgebaut.

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Die Straße Alsterufer im Stadtteil Rotherbaum, Bezirk Eimsbüttel, verläuft in Nord-Süd-Richtung am westlichen Ufer der Außenalster. Durch eine Vollsperrung im Bereich des US-Generalkonsulates (Alsterufer 27) hat die Straße eine reine Erschließungsfunktion.

Der Abschnitt von der Straße Fontenay bis einschließlich des US-Generalkonsulates wird geprägt durch die unmittelbare Lage an der Alster und die Villenbebauung auf den teilweise großen, von Einfriedungen umgebenen Grundstücken auf der alsterabgewandten Seite. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt beträgt 30 km/h.

Südlich des US-Generalkonsulates wandelt sich das Straßenbild hin zu einem urbaneren Stadtraum. Auf der westlichen Straßenseite befindet sich eine geschlossene Blockrandbebauung, alsterseitig stehen am Fuße der Uferböschung die Gebäude verschiedener Ruderclubs. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt US-Generalkonsulat bis südlich Alsterterrasse beträgt 50 km/h.

Die Knotenpunkte Fontenay/Alsterufer und weiter südlich Alsterufer/Alsterterrasse sind unsignalisiert und nicht barrierefrei gem. ReStra bzw. H BVA ausgeführt. Am Knotenpunkt Alsterufer/Alsterterrasse besteht ein Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen im nördlichen Knotenpunktarm.

2.2 Vorhandene Querschnitte

Fontenay bis Klein Fontenay

Hier besteht ein zweibahniger, asphaltierter Querschnitt. Die westliche Nebenfahrbahn in Richtung Süden ist ca. 3,50 m breit und verfügt auf der linken Seite über Schrägparkstände. Die östliche Hauptfahrbahn (Kfz-Richtung Norden, Radverkehr in beide Richtungen) verfügt alsterseitig über Längsparkstände, alsterabgewandt über Längs- und Schrägparkstände. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 8,70 m und 11,00 m. Auf Höhe Hausnummer 33 mündet die Nebenfahrbahn wieder in die Hauptfahrbahn ein. Da die Weiterfahrt Richtung Süden aufgrund der Vollsperrung im Bereich des

US-Generalkonsulates nicht möglich ist, dient diese Einmündung auch als Wendekehre. Die südlich der Kehre verkehrsfreie Fahrbahn kann durch Fußverkehr aus der von Westen zuführenden Wegeverbindung (Kleine Fontenay) gefahrfrei gequert werden. Die Nebenflächen an der Alster bestehen überwiegend aus Grand und festgetretenem Oberboden. Im Bereich der Kehre befindet sich die Auf- und Ableitung für den Radverkehr von und nach Süden. Die westlichen Nebenflächen sind ca. 3,50 m bis 4,10 m breit und mit Platten und Grand befestigt. Der Abschnitt ist Teil einer Tempo-30-Zone.

Bereich des US-Generalkonsulates

Südlich der Kehre ist die Straße gesperrt, wobei ca. 40,00 m der Straße noch außerhalb des Sicherheitsbereiches liegen. Hier hat die Fahrbahn eine Breite von ca. 11,00 m. In der westlichen Nebenfläche verläuft ein Gehweg abgerückt von der Fahrbahn bis zum Zaun des Generalkonsulates, in der östlichen Nebenfläche befindet sich ein Radweg (Betonpflaster) sowie ein Gehweg aus Grand.

Der Sicherheitsbereich des US-Generalkonsulates (Alsterufer 27) wurde 2001 über die Straße hinaus bis an den Radweg erweitert und mit Zäunen und anderen Sperrrichtungen (u. a. Absperrpoller, Abstand ca. 1,70 m) versehen. Auf der weiterhin bestehenden 6,50 m bis 9,00 m breiten Fahrbahn wurden teils Wachgebäude errichtet. Die Nebenfläche im Sperrbereich hat eine Breite von rund 6,30 m und besteht aus Rasenflächen und Plattenbelag, die Zufahrten sind mit Kleinpflaster befestigt. Östlich des Sicherheitszaunes verläuft der oben erwähnte Radweg (Betonpflaster) sowie ein Gehweg in Grand. Zwischen dem Radweg/Gehweg und der Außenalster befindet sich ein Grünstreifen.

US-Generalkonsulat bis Alsterterrasse

Der Abschnitt ist aufgrund der oben erwähnten Sperrung eine Sackgasse und besteht aus einer ca. 10,00 m breiten Fahrbahn in Asphaltbauweise. Am westlichen Fahrbahnrand sind Längsparkstände ausgewiesen, auf der Ostseite wird in den Nebenfläche in Schrägaufstellung sowie am Fahrbahnrand in Längsaufstellung geparkt. Die westlichen Nebenflächen sind ab Hausnummer 15 durchgehend mit Platten befestigt, südlich davon teils mit Platten, Grand, Asphalt und Kleinpflaster eingedeckt. Die Zufahrten bestehen aus Kleinpflaster oder Betonwabensteinen. Die östliche Nebenfläche ist im Bereich der Parkstände mit Platten, Pflaster und Rasengittersteinen hergestellt. Der Radweg in Betonpflaster ist rund 2,00 m breit und verläuft neben einem ca. 2,00 m breiten Gehweg mit Grandbefestigung. Es bestehen Zufahrten zu den Ruderclubs an der Alster, die unterschiedlich befestigt sind.

Südlich Alsterterrasse

Südlich der Alsterterrasse weitet sich der Querschnitt in Annäherung an den Knotenpunkt Alsterglaciis auf. Im Bereich Alsterufer 1-3 besteht er aus einer 10,10 m breiten Fahrbahn. Die östlichen Nebenflächen entsprechen denen nördlich der Alsterterrasse. Hier befindet sich auch einen Ladeplatz für Elektrofahrzeuge mit Ladesäule. Gegenüber der Hausnummer 1-3 schließt sich in östlicher Richtung die Radwegeverbindung über die Kennedybrücke sowie zur Binnenalster (unterhalb der Kennedy- und

Lombardsbrücke) an. Vor dem Gebäude Alsterufer 1-3 wurde die Nebenfläche Anfang Juni 2016 nach dessen Neubau mit einem Plattenbelag neu hergestellt.

2.3 Verkehrsbelastung

Vor der Sperrung im Bereich des US-Generalkonsulates in 2001 besaß der Straßenzug Harvestehuder Weg – Alsterufer als Alternative zum Mittelweg eine Verbindungsfunktion und war mit ca. 15.000 Kfz/24h belastet. Gegenwärtig beträgt die Verkehrsstärke maximal noch ca. 2.100 Kfz/24h (Bereich nördlich der Straße Alsterterrasse). Der Abschnitt zwischen Alte Rabenstraße und Fontenay darf von der Alten Rabenstraße aus nur von Anliegern und Radverkehr befahren werden, was zu einer geringen Verkehrsstärke des MIV führt.

Anhand von Verkehrszählstellen der Stadt Hamburg (Bedarfszählstellen) wurde eine Radverkehrsstärke von ca. 8.500 Rädern/24h entlang der Straße Alsterufer ermittelt [Geoportal Hamburg, Stand: 2017].

2.4 Lichtsignalanlagen

Im Planungsbereich sind keine Lichtsignalanlagen vorhanden.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Straße Alsterufer wird nicht durch Linienbusse des HVV genutzt. In Fahrtrichtung Norden findet Busverkehr mit Rundfahrbussen statt. Die aus der Fontenay kommenden und in den Harvestehuder Weg weiterfahrenden Busse haben südlich der Alten Rabenstraße eine Haltestelle am Fahrbahnrand.

2.6 Ruhender Verkehr

Im Abschnitt 2 sind 144 Parkstände vorhanden, davon sind drei Parkstände barrierefrei. In den folgenden Abbildungen 2 und 3 sind die bestehenden Parkstände dargestellt:



Abbildung 2: Vorhandener Parkraum (Fontenay bis Kleine Fontenay)

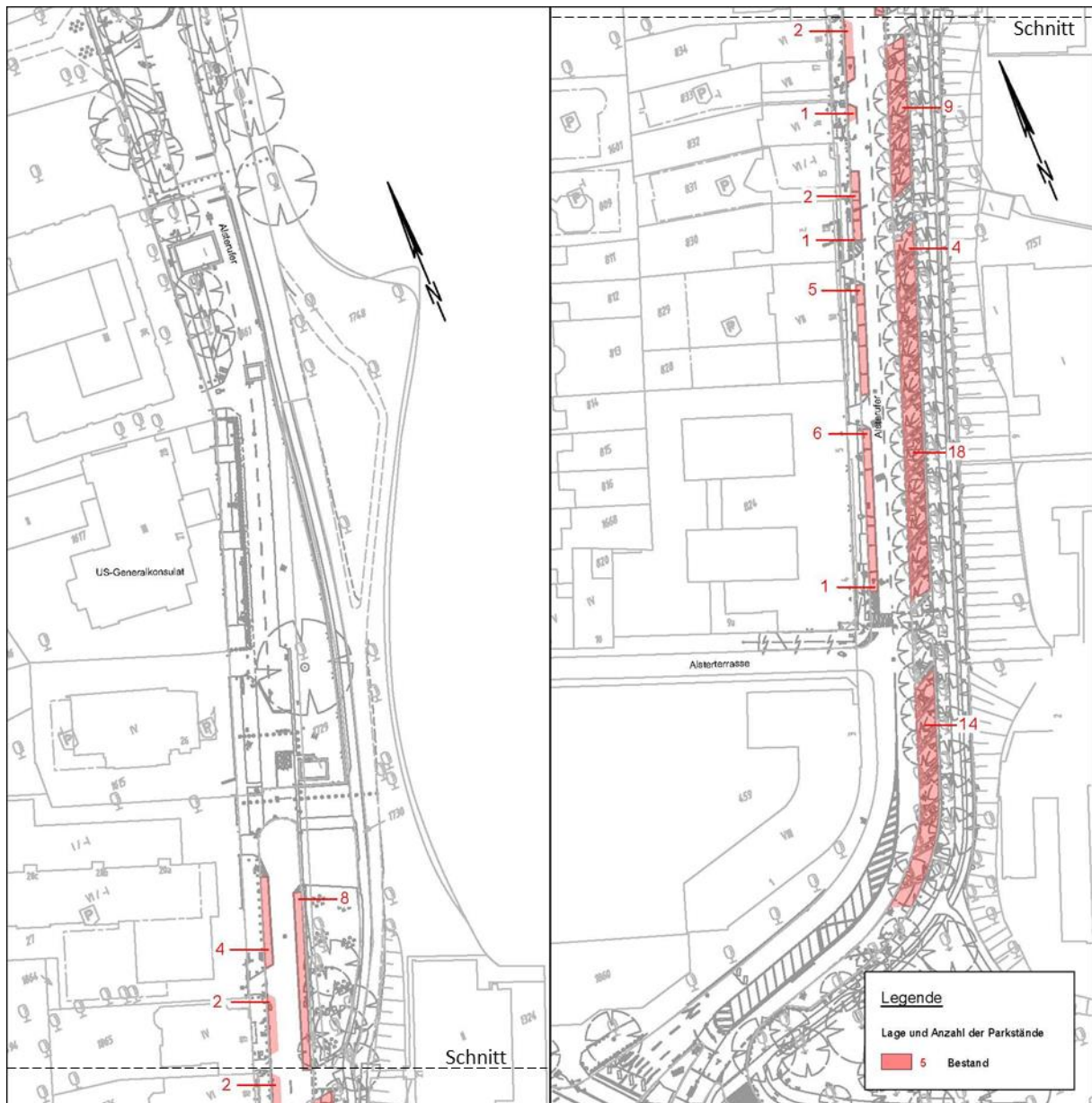


Abbildung 3: Vorhandener Parkraum (Kleine Fontenay bis südl. Alsterterrasse)

2.7 Lieferverkehr

Nördlich der Alsterterrasse ist eine ca. 11,00 m lange Ladezone vorhanden. Vor Hausnummer 35 ist ein 30 m langer Bereich mit eingeschränktem Haltverbot werktags von 8-18 Uhr ausgewiesen.

2.8 Radverkehr

Am Knotenpunkt Fontenay/Alsterufer endet die bestehende Fahrradstraße. Südlich Fontenay wird der Radverkehr im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt. Nördlich des US-Generalkonsulates wechselt der Radverkehr auf die östliche Nebenfläche und wird als Zweirichtungsradweg bis zum Alsterglasis

geführt. In diesem Abschnitt kann aufgrund der begrenzten Breite des Radweges nur unter erschwerten Bedingungen überholt werden.

Im Planungsbereich sind insgesamt drei Fahrradbügel (Kapazität: ca. sechs Fahrräder) vorhanden. Zum Anschließen von Fahrrädern werden Fußgänger- und Baumschutzbügel genutzt.

Die Straße Alsterufer ist Teil der Veloroute 4 (City - Harvestehude - Winterhude - Alsterdorf - Fuhlsbüttel – Langenhorn).

2.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Straßenverkehrsflächen erfolgt über Trummen in ein Mischwassersiel. Teile der Nebenflächen sind versickerungsfähig, bzw. entwässern u. a. über Pflastermulden in Grünflächen.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus Peitschenmasten. Teils sind zusätzlich private Maste zur Ausleuchtung besonderer Hausfassaden vorhanden.

2.11 Straßenbegleitgrün

Der Straßenverlauf verfügt über zahlreiche Bäume ohne feste oder regelmäßige Anordnung. Insbesondere alsterseitig sind herausragend große und alte Einzelbäume vorhanden. Zwischen US-Generalkonsulat und Alsterglaciis befindet sich auf der östlichen Straßenseite eine durchgehende, alleenartige Baumreihe.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Allgemeines

Die Fahrradstraße Alsterufer soll mit den Erfahrungen aus dem Pilotabschnitt Harvestehuder Weg und dem bereits fertiggestellten Abschnitt 1 eine Regelbreite von 5,50 m erhalten. Nur im Bereich des US-Generalkonsulats wird der Querschnitt aufgrund des Sicherheitsbereiches etwas eingeengt und auf eine Breite von 3,00 m reduziert. Der ebenfalls hochfrequentierte Gehweg ist mit einer Breite von 4,00 m geplant.

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

Wie auch am Harvestehuder Weg bzw. auf dem Abschnitt 1, werden aus stadtgestalterischen Gründen alsterseitig keine Parkstände vorgesehen. Hierdurch ergibt sich ein freier Blick auf die Alster und damit eine direkte Beziehung der Fahrradstraße zur Alster bzw. zum Alsterpark. Ausgenommen von dieser Regelung ist der urbanere Teil des Plangebietes südlich des gesperrten Bereiches vor dem US-

Generalkonsulat, da dort aufgrund der Ruder- und Segelclubs kein unmittelbarer Bezug des Straßenraumes zur Alster besteht.

Auch wenn durch den überwiegenden Verzicht auf alsterseitiges Parken zwangsläufig mit einem Verlust an Parkraum gerechnet werden muss, ist es ein Ziel der Planung, weiterhin eine angemessene Zahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Am südlichen Ausbauende ist für den Radverkehr ein provisorischer Anschluss an die bestehende Infrastruktur herzustellen. Eine Anpassung der Radverkehrssituation südlich der Alsterterrasse kann mit einer zukünftigen Umgestaltung des Knotenpunktes Alsterglaciis verknüpft werden.

Unter Beachtung der oben genannten Randbedingungen wurden im Rahmen der Projektarbeitsgruppe für die Alster Fahrradachsen mehrere Varianten für die Gestaltung der Fahrradstraße diskutiert. Sie unterscheiden sich durch die Wahl der Parkstandsform und –anzahl, durch die Anordnung und Art der Durchfahrtsperre sowie der dadurch erforderlichen Wendeanlagen und in Bezug auf die Ausgestaltung des südlichen Ausbauendes.

In der bisherigen Planung wurde angenommen, dass das US-Generalkonsulat im Sommer 2017 die Räumlichkeiten an der Alster verlassen wird und damit der heute eingezäunte Straßenraum wieder zur Verfügung steht. Der Umzug wurde jedoch auf unbestimmte Zeit verschoben, so dass die bisherige Vorzugsvariante mit einer langen Sackgasse und einer Wendeanlage südlich Fontenay angepasst werden muss. Für die nun doch erforderlichen Wendeanlagen nördlich und südlich des US-Generalkonsulates wurden verschiedene Varianten in Bezug auf Form und Trassenführung untersucht, wobei bereits geplante und vom Umzug nicht betroffene Bereiche der Planung weitestgehend übernommen wurden.

3.2 Geplante Querschnitte

Allgemeines

Die Fahrbahnbreite beträgt im Regelfall 5,50 m, wodurch der Begegnungsfall Lkw/Pkw ermöglicht und entsprechend den Erfahrungen aus dem Harvestehuder Weg ein störungsfreier Betrieb der Fahrradstraße sichergestellt wird. Im Fahrbahnbereich wird ein absolutes Haltverbot angeordnet.

Barrierefreie Querungsstellen entstehen in einem Abstand von 120 m bis 300 m an den Einmündungen Fontenay und Alsterterrasse, an Klein Fontenay sowie auf Höhe des US-Generalkonsulates als ungesicherte, getrennte Querungen gem. ReStra bzw. H BVA. In den Grandflächen liegende taktile Elemente der Querungen werden zur Sicherstellung der Funktion (Verschmutzung, Sandeintrag) mit Platten eingefasst. Um die Kontrastunterschiede zwischen Platten und Grand gering zu halten, werden gebrauchte Platten verwendet.

Die Einmündung Fontenay soll als Gehwegüberfahrt mit nicht kontrastierenden, taktilen Elementen ausgebildet werden. Hierdurch wird die Nachrangigkeit des Verkehrs aus der zuführenden Straße geregelt und auch optisch der durchgehende Charakter der Fahrradstraße betont. Die Gehwegüberfahrt erhöht zudem die Verkehrssicherheit durch eine Vergrößerung der Aufmerksamkeit und eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Es kommen aufgrund des Rundfahrtbusverkehrs flach geneigte Rampen (ca. 1:22) zum Einsatz. Da an der Einmündung Fontenay/Alsterufer aufgrund des Hotels „The Fontenay“ mit gelegentlichem Reisebusverkehr gerechnet werden muss, erhalten sie eine entsprechende Dimensionierung.

Längsparkstreifen werden mit einer Breite von ca. 2,00 m bis 2,25 m am Fahrbahnrand markiert, baulich herzustellende Längsparkstände mit einer Tiefe von 2,10 m geplant. Senkrechtparkstände erhalten eine befestigte Tiefe von mindestens 4,35 m. Die Parkstände werden als Neubau in Pflasterbauweise hergestellt, bzw. auf Asphaltflächen abmarkiert. Zwischen Fahrbahn und Senkrechtparkständen werden Zwischenstreifen vorgesehen, so dass insbesondere bei Ausparkvorgängen die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann.

Fontenay bis Klein Fontenay

Entgegen der bisherigen Planung wird die Fahrbeziehung bis zum südlich gelegenen Konsulatsgelände für Kfz offengehalten. Anstelle der ursprünglich geplanten Wendeanlage werden vorläufig Parkstände eingerichtet, der Raumbedarf für die spätere Herstellung einer Kehre jedoch berücksichtigt. Die Fahrradstraße verläuft mit einer Regelbreite von 5,50 m, wird im Bereich der Einmündung Fontenay jedoch aufgeweitet. Die erlaubt einerseits das Befahren durch große Fahrzeuge, andererseits wird die mittelfristige Realisierung der ursprünglichen Durchfahrtsperre mit Trenninsel ohne großen baulichen Aufwand ermöglicht. Der bestehende zweibahnige Querschnitt wird zugunsten einer der besonderen städtebaulichen Situation angemessenen Gestaltung aufgegeben. Der ruhende Verkehr sowie die Nebenflächen erfahren eine vollständige Neuordnung.

Da mit dem Entfall der Parallelfahrbahn keine Wendemöglichkeit mehr vorhanden wäre, entsteht nördlich des US-Generalkonsulates eine Wendeanlage (Bemessungsfahrzeug: 3-achsiges Müllfahrzeug ohne NL-Achse). Die Gestaltung der Wendeanlage in Natursteinpflaster hebt sich klar von der durchgehenden Fahrradstraße ab und schafft eine klare Vorrangsituation für den Radverkehr. Südlich der Wendeanlage, an der nördlichen Ein- bzw. Ausfahrt zum Konsulat, ist eine Aufstellfläche (verstärkte Grünfläche) für Einsatzfahrzeuge (u. a. Polizei) geplant.

Bereich des US-Generalkonsulates

Südlich der Querungsstelle Klein Fontenay und der geplanten Wendeanlage wird die Fahrradstraße in Richtung Osten verschwenkt und am Sicherheitsbereich des Konsulatsgeländes vorbeigeführt. Der Fahrbahnquerschnitt wird in diesem Abschnitt auf eine Breite von 3,00 m reduziert.

Der angrenzende Grandgehweg erhält zur Verbesserung der Entwässerung und Begehbarkeit sowie zur Sicherstellung der Dauerhaftigkeit einen verstärkten Aufbau. Der vorhandene Radweg in der östlichen Nebenfläche wird durch die Fahrradstraße ersetzt.

Die zur Absicherung des US-Generalkonsulates auch weiterhin bestehenden Absperrpoller können nicht versetzt werden. Die Fahrradstraße wurde im Bereich der Pollerreihen so geplant, dass ein geradliniges, mittiges Durchfahren der resultierenden Engstellen möglich ist. Die auf der Nord- und Südseite jeweils in Mittellage befindlichen Poller werden markierungstechnisch hervorgehoben (Keile und Schmalstrichmarkierungen gem. ReStra).

US-Generalkonsulat bis Alsterterrasse

Im Bereich der südlichen Zuwegung zum Konsulatsgelände ist eine weitere Wendeanlage geplant (Bemessungsfahrzeug: 3-achsiges Müllfahrzeug ohne NL-Achse). Die Gestaltung der Wendeanlage erfolgt wie bei der nördlichen Wendeanlage in Natursteinpflaster. Es werden Längsparkstände sowie ein barrierefreier Parkstand baulich hergestellt. Östlich der Wendenanlage ist eine Be- und Entladefläche (verstärkte Grünfläche) für Bootsanhänger der zwei ortsansässigen Ruderclubs geplant.

Die bis zu dieser Stelle 3,00 m breite Fahrradstraße wird zurück auf die bisher geplante Lage verschwenkt und der Fahrbahnquerschnitt wieder auf 5,50 m verbreitert

Kurz vor der Einmündung der Alsterterrasse endet die Fahrradstraße. Auf beiden Seiten werden Längsparkstreifen von rund 2,00 bis 2,10 m Breite markiert.

Die westlichen Nebenflächen werden teils angepasst, ab Hausnummer 15 südwärts neu gebaut. Der bestehende Radweg wird vollständig zurückgebaut sowie der Gehweg aufgrund der hohen Fußverkehrsstärke mit Platten befestigt und verbreitert.

Südlich Alsterterrasse

Im Knotenpunkt Alsterterrasse/Alsterufer wird dem Radverkehr durch Beschilderung Vorrang gegenüber dem von rechts zufließenden Verkehrsstrom gegeben.

Im Übergangsbereich zum Bestand teilen sich die beiden Fahrtrichtungen in jeweils zwischen 3,25 m und 3,75 m breite Richtungsfahrstreifen. Im Zwischenraum der Aufweitung wird eine Aufstellfläche für 5 bis 6 linksabbiegende Fahrräder in Richtung Kennedybrücke bzw. Binnenalster geschaffen. Diese können hier den Gegenverkehr abwarten, um danach über die neu einzurichtende Aufleitung wieder auf die Nebenfläche zu gelangen. Zur Absicherung bzw. Erhöhung der Verkehrssicherheit für abbiegenden Radverkehr sind Betonleitsteine vorgesehen.

Beidseitig werden 2,00 m bis 2,10 m breite Parkstreifen in Längsaufstellung markiert.

Der in der östlichen Nebenfläche vorhandene Radweg wird bis auf Höhe der neuen Fahrradaufleitung zurückgebaut und durch Grand ersetzt. Die befestigten Parkstände entfallen und werden durch eine Grünfläche ersetzt.

3.3 Verkehrsbelastung

Eine Bedingung für die Planung und Ausweisung der Fahrradstraße ist eine geringe Anzahl an Kfz in diesem Abschnitt. Verkehrszahlen in der Größenordnung des Zustandes vor der Sperrung (ca. 15.000 Kfz/d) wären mit einer Fahrradstraße nicht vereinbar. Demnach sollte auch im Falle eines Umzuges des US-Generalkonsulats die Trennung der Nord-Süd-Achse aufrechterhalten werden.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Keine Änderung gegenüber dem Bestand.

3.5 Ruhender Verkehr

Durch die Anpassung des Parkraumes, durch Freihalten von Baumstandorten und Sichtfeldern sowie durch den Entfall der alsterseitigen Parkstände verringert sich die Anzahl der Parkstände von heute 144 auf 88 (vgl. Tabelle 2):

Parkstandsbilanz					
	Fontenay bis Kleine Fontenay	US-Konsulat	Südter Konsulat bis Alsterterrasse	Südlich Alsterterrasse	Gesamt
Bestand					
Alsterseite	12	0	39	14	65
Landseite	55	0	24	0	79
Summe	67	0	63	14	144
<i>davon barrierefrei</i>	1	0	2	0	3
Planung					
Alsterseite	0	0	24	12	36
Landseite	32	0	15	5	52
Summe	32	0	39	17	88
<i>davon barrierefrei</i>	3	0	2	0	5
Ab-/Zunahme	-35	0	-24	3	-56

Tabelle 1: Parkstandsbilanz

Die Lage der Parkstände ist den folgenden Abbildungen 4 und 5 zu entnehmen.



Abbildung 4: Geplanter Parkraum (Fontenay bis Kleine Fontenay)

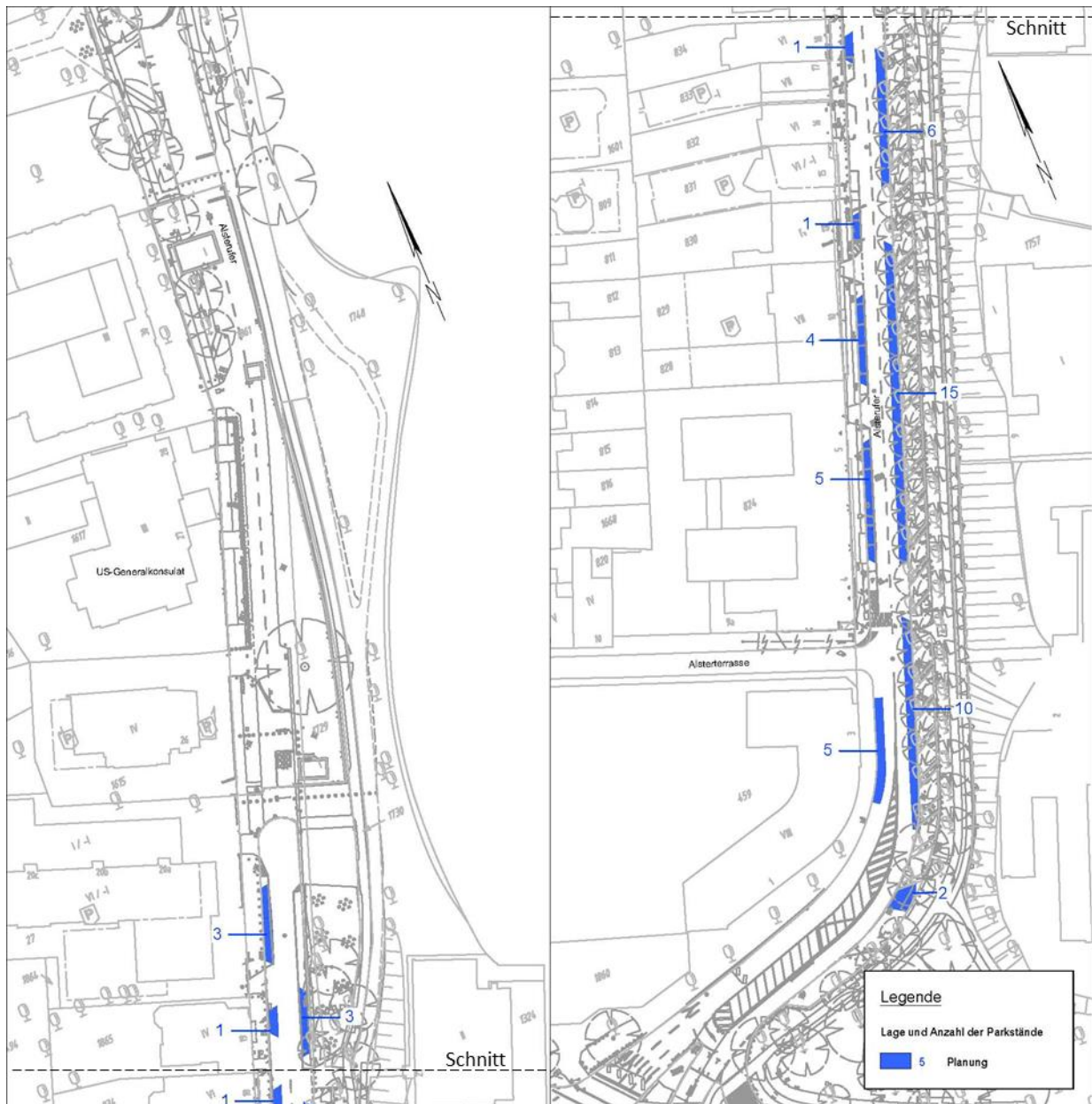


Abbildung 5: Geplanter Parkraum (Kleine Fontenay bis südl. Alsterterrasse)

Des Weiteren sind entlang der Strecke insgesamt 47 neue Fahrradbügel für Fahrräder vorgesehen, im Bereich der Einmündung Alsterufer/Alsterterrasse entfallen durch die getrennte Querung zwei der drei Bestandsbügel. Die Anzahl an Abstellmöglichkeiten erhöht sich demnach von heute 6 auf 96.

3.6 Lieferverkehr

Die Ladezone nördlich der Straße Alsterterrasse wird beibehalten. Auch können die Zwischenstreifen hinter den Senkrechtparkständen zum gelegentlichen Halten, z. B. für Lieferdienste, genutzt werden. Ebenfalls erhalten bleibt ein zeitlich begrenztes, eingeschränktes Haltverbot südlich Fontenay.

3.7 Radverkehr

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird die Straßengestaltung in besonderem Maße auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet. Entlang der Strecke sind 47 neue Fahrradbügel mit 94 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen, um insbesondere ein Angebot für den Ausflugs- und Erholungsverkehr zur Alster zu schaffen.

3.8 Gehwege

Gehwege werden, sofern sie neu gebaut werden, entsprechend den Regelungen der ReStra und des H BVA gestaltet. Die Mindestgehwegbreite beträgt 2,00 m (lichte Breite ohne Sicherheitsräume). Gehwege werden gepflastert oder mit Platten befestigt, alsterseitig im Parkbereich in Grand ausgeführt. Der östliche Gehweg am Generalkonsulat wird mit Kunststoffgitterplatten und Grand befestigt.

3.9 Straßenbegleitgrün

Aufgrund der Neuaufteilung des Querschnitts zwischen Fontenay und Hausnummer 30 müssen, trotz planerischer Bemühung um den Erhalt von Bäumen, sieben Bestandsbäume gefällt werden. Im Bereich der nördlichen Wendeanlage sind zwei weitere Baumfällungen u. a. aufgrund des Wurzelvorkommens unvermeidlich. Durch die Fällungen und eine optimierte Trassenführung kann ein große erhaltenswerte Holländische Linde (Pflanzjahr 1910) in diesem Bereich im Gegenzug gehalten werden.

Es sind keine Neupflanzungen vorgesehen. Durch die Verschiebung der Fahrbahn bzw. durch Umstrukturierung der Parkstände werden alsterseitig große Grünflächen dazugewonnen.

3.10 Entwässerung

Die vorhandene Entwässerung über Trummen wird angepasst bzw. ergänzt. Es ist Ziel der Planung, möglichst einen großen Teil der bestehenden Entwässerungseinrichtungen beizubehalten. Daher wird möglichst ein bestehender Fahrbahnrand als Ausgangspunkt für die Querschnittsgestaltung gewählt. Im Bereich östlich des Generalkonsulates entwässern die Fahrradstraße und der Gehweg direkt über die Grünflächen in Richtung Alster.

3.11 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird aufgrund der Querschnittsanpassungen und des Alters der Anlage nahezu komplett neu eingerichtet. Es kommen Standard-Peitschenmaste zum Einsatz. Im Bereich der verschwenkten Fahrradstraße am Generalkonsulat sind zur verkehrssicheren Ausleuchtung weitere ÖB-Maste geplant.

3.12 Möblierung

Auf der östlichen Straßenseite wird ein „Tiergartengitter“ angeordnet. Hierdurch soll illegales Parken verhindert werden und der Alsterpark bzw. der Uferbereich optisch gefasst werden. Auch der Park

nördlich Fontenay sowie der Grünzug Klein Fontenay werden mit „Tiertengitter“ umrahmt. Dieses Möblierungselement findet bereits im Harvestehuder Weg Anwendung. Ebenfalls zur Verhinderung des Falschparkens sowie zur Freihaltung von Sichtfeldern werden Pfosten sowie Fahrradbügel vorgesehen.

Auf der westlichen Straßenseite gegenüber Hausnummer 17 entstehen zwei Ladeplätze für E-Fahrzeuge. Die vorhandene Ladeinfrastruktur gegenüber der Alsterterrasse wird im Zuge der Aufhebung und Entsiegelung der bestehenden Schrägparkstände zurückgebaut.

3.13 Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der ReStra bzw. H BVA Anwendung. Die Trennung von Gehweg und geplanten Radverkehrsanlagen erfolgt u. a. durch taktil erfassbare Pflasterstreifen aus Naturstein. Die Querungsstellen werden als getrennte Querung bzw. Sonderquerungen ausgeführt. Die taktile Führung zu den Querungsstellen erfolgt über Auffinde- bzw. Leitstreifen (Noppen- und Rillenplatten). Im Planungsbereich sind fünf barrierefreie Parkstände ausgewiesen (5,7%).

3.14 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Die Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr ist gewährleistet.

3.15 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planung wurde dem Kerngebietsausschuss Eimsbüttel am 02.12.2019 vorgestellt. Der Ausschuss hat die Planung zur Kenntnis genommen.

4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist aufgrund der Art und Größe der Maßnahme nicht erforderlich.

5 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

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

Die Maßnahme befindet sich größtenteils innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Andererseits ist eine Verschiebung der Straßenbegrenzungslinien in östlicher Richtung erforderlich.

6 LÄRMSCHUTZ

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Schallschutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

7 UMSETZUNG DER PLANUNG

7.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich.

7.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Kostenträger der Maßnahme ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) der Freien und Hansestadt Hamburg. Durch Beachtung der einschlägigen Regelwerke, der anerkannten Regeln der Technik und der in Hamburg üblichen Standardbauweisen ist die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme gegeben. Soweit planerisch möglich, wird bestandsnah geplant und eine Deckensanierung einem Vollausbau vorgezogen.

7.3 Kampfmittel

Auszüge aus dem Kampfmittelkataster liegen vor. Demnach besteht im Einmündungsbereich Fontenay/Alsterufer sowie in den südöstlichen Nebenflächen der Straße Alsterufer bis auf Höhe des US-Generalkonsulats Verdacht auf vergrabene Kampfmittel.

Weiter südlich, auf Höhe der östlich gelegenen Ruderclubs und der Baumreihen mit Alleecharakter besteht ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht, u. a. aufgrund von Trümmerflächen.

Im Rahmen der Baudurchführung sind baubegleitende Kampfmittelsondierungen vorzusehen.

7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Bauausführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer S2 und S3 im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.

7.5 Bautermine

Der Baubeginn für den Abschnitt 2, Fontenay bis Alsterglaciis, ist in der zweiten Jahreshälfte 2020 vorgesehen.

■■■■■■■■■■

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■

Hamburg, 16.03.2020