

Baumaßnahme: Förderung der Radverkehrs

Bau-/Teilbaumaßnahme: Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 / An der Alster
Vorwegmaßnahme

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Beschreibung des Bestandes	4
3.2	Rahmenbedingungen.....	9
4	Variantenuntersuchung	9
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	10
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	13
6.1	Wirtschaftlichkeit	13
6.2	Finanzierung	13
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	13
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	15
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	15
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	16
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	16
8	Grunderwerb	16
9	Sonstiges	16

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Der 4. Abschnitt der Alster Fahrradachsen ist Teil der bereits partiell fertiggestellten Optimierung der Radverkehrswege entlang der Außenalster. Der Abschnitt befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, im Stadtteil St. Georg.

Für die vorliegende Kenntnisnahmeverschickung wird die Strecke vom Ferdinandsstor bis zum Schwanenwik betrachtet. Am Schwanenwik knüpft die Strecke an den Abschnitt 3 der Alster Fahrradachsen an, der aktuell umgebaut wird.

Die vorliegende Kenntnisnahmeverschickung bezieht sich nur auf die vorgezogene Maßnahme. Hierbei sollen Teile der Hauptmaßnahme im Vorwege umgesetzt werden, um insbesondere die stark verbesserungsdürftige Situation für den Radverkehr anzupassen. Dafür wird die östliche Nebenfahrbahn An der Alster, von der Wendeanlage im Süden bis zur Einmündung in die Hauptfahrbahn im Norden, sowie der nördlich anschließenden Straßenraum am Knotenpunkt Lohmühlenstraße umgestaltet. Um die Führung des Radverkehrs deutlich zu verbessern, wird die Nebenfahrbahn als Fahrradstraße eingerichtet. Im weiteren Verlauf soll für den Radverkehr entlang der Häuserseite ein Radweg mit baulicher Protektion hergestellt werden. Zudem ist alsterseitig im Bereich des Gartendenkmals, kurz vor der Anbindung Schwanenwik, eine Verbreiterung der Radverkehrsanlagen vorgesehen.

In Zukunft soll auf die regelmäßig reversibel eingesetzte Richtungsänderung der Fahrstreifen verzichtet werden. Durch die Reduzierung der Fahrstreifen im Bereich der Lohmühlenstraße und dem Gartendenkmal können somit weitere Optimierungen der Radverkehrsanlagen ermöglicht werden. Die Hauptfahrbahn der Straße An der Alster soll zukünftig auf gesamter Länge 4-streifig geführt werden.

Die Hauptmaßnahme soll im Anschluss der Maßnahmen an der Hohenfelder Bucht und der Deutschen Bahn (DB) am Ferdinandstor erfolgen. Damit können Synergieeffekte genutzt und Einschränkungen in den fließenden Verkehr gebündelt werden. Endgültig soll der 4. Abschnitt der Alster Fahrradachsen voraussichtlich 2024 hergestellt werden.

Bereits im Jahr 2018 wurden vorgezogene Maßnahmen durchgeführt. Dabei wurde insbesondere die Radwegbenutzungspflicht in der Nebenfahrbahn aufgehoben sowie die Einmündung der Hauptfahrbahn in die Nebenfahrbahn, im Bereich der Einmündung Alstertwiete, angepasst.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Der 4. Abschnitt der Alster Fahrradachsen ist ein wichtiger Baustein in der Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur rund um die Alster. Das Konzept der Alster Fahrradachsen hat eine gesamtstädtische Strahlkraft und ist entsprechend mit einem hohen Qualitätsanspruch an die Radverkehrsinfrastruktur verbunden. Alle Velorouten der Stadt Hamburg laufen an den Alster Fahrradachsen zusammen, wodurch sie eine wichtige gesamtstädtische Verteilerfunktion übernehmen und ein

entsprechend hohes Radverkehrsaufkommen haben.

In den letzten Jahren ist die Zahl der Radfahrer:innen rund um die Alster stark gestiegen. In dem hier betrachteten 4. Abschnitt sind sie seit 2018 von durchschnittlich ca. 1.400 Radfahrer:innen/Tag auf ca. 2.200 Radfahrer:innen/Tag im Jahr 2020 gestiegen (siehe 3.1). Die bestehende Radinfrastruktur passt in großen Teilen nicht zu den gestiegenen Anforderungen (untermaig, sanierungsbedrfzig) und entsprechend kommt es immer häufiger zu Konflikten zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie dem Kfz-Verkehr. Besonders hervorzuheben sind die Bereiche der östlichen Nebenfahrbahn und der Nebenflächen am Gartendenkmal und der Lohmühlenstraße. Hier wurde ein dringender Handlungsbedarf erkannt. Aufgrund dessen wurde seitens der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) beschlossen, die drängenden Konfliktpunkte prioritär in einer Vorabmanahme kurzfristig anzugehen. In der anschließenden Hauptmaßnahme werden weiteren Maßnahmen folgen. Die hier vorgezogenen Maßnahmen fügen sich in das Gesamtkonzept der Hauptmaßnahme nahtlos ein.

In der huserseitigen östlichen Nebenfahrbahn An der Alster werden der Rad- und Kfz-Verkehr aktuell im Mischverkehr geführt. Da die Strecke seitens des Kfz häufig als dritte Fahrspur stadtauswärts genutzt wird, kommt es in den Spitzenstunden häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Um diese Konflikte zu entschärfen, wurde beschlossen, eine dem Radverkehr vorrang gebende Fahrradstraße einzurichten. Auf diese Weise kann der Durchgangsverkehr reduziert werden und dem Radverkehr eine sichere und den Radverkehrszahlen entsprechende Infrastruktur anzubieten.

Die östliche Nebenfahrbahn bindet im weiteren Verlauf an den Knotenpunkt Lohmühlenstraße an. Hier befindet sich aktuell in den Nebenflächen ein untermaiger und sanierungsbedrfziger Radweg mit einem entsprechend hohen Konflikt- und Sicherheitsrisiko zwischen Rad- und Fußverkehr. Im Anschluss an die Nebenfahrbahn wird, unter Herausnahme einer Kfz-Spur, der Radverkehr geschtzt (Radweg mit Protektion) in Richtung Norden an die Hohenfelder Bucht angebunden. Auf der gegenüberliegenden Nebenfläche am Gartendenkmal befindet sich eine konfliktträchtige Engstelle für Fuß- und Radverkehr, die ebenfalls ein hohes Sicherheitsrisiko birgt (siehe 3.1 Fuß- und Radverkehr). Im Zuge der Vorabmanahme wird hier auch eine Kfz-Spur herausgenommen und den Nebenflächen hinzugefügt, um den Nutzern mehr Raum zu geben.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die Projektdurchführung obliegt dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

Mit der planerischen Bearbeitung der Verkehrsanlagen ist die Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den [REDACTED]

betraut.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Als Grundlage dienen der Bebauungsplan St. Georg 30 vom 23.04.1985, der Bau-
stufenplan B4 St. Georg vom 14.01.1955, der Bebauungsplan St. Georg 18 vom
30.11.1976 und der Bebauungsplan St. Georg 45 vom 15.09.2016.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Straße An der Alster ist eine Hauptverkehrsstraße mit weitgehend je zwei Kfz-
Fahrstreifen in beiden Richtungen und einer Nebenfahrbahn (größtenteils als Ein-
bahnstraße eingerichtet) auf der Südostseite, der vom Wasser abgewandten Seite.
Im Süden schließt die Straße An der Alster an den Knotenpunkt An der Alster/Ken-
nedybrücke, im Norden an die Hohenfelder Bucht/Schwanenwik an. Am Knoten-
punkt An der Alster/Kennedybrücke führen jeweils drei Fahrstreifen vom Ferdinands-
tor und der Kennedybrücke in Richtung Norden auf die Straße An der Alster. Im wei-
teren Verlauf auf Höhe der Hausnummer 74 führt der Rechte der drei Fahrstreifen in
die Nebenfahrbahn.

Auf Höhe der Hausnummer 25 addiert sich die Nebenfahrbahn wieder zur
Hauptfahrbahn und erweitert somit den 4-streifigen Fahbahnquerschnitt um einen
Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadtauswärts. Vor dem Anschluss an den Knotenpunkt
Hohenfelder Bucht/Schwanenwik, auf Höhe der Einmündung Lohmühlenstraße, er-
weitert sich die Fahrbahn um einen weiteren Fahrstreifen. Insgesamt stehen dem
Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt sechs Fahrstreifen zur Verfügung. In Abhängigkeit
des Verkehrsaufkommens wird ein Fahrstreifen reversibel eingesetzt.

In den Morgenstunden, wenn deutlich mehr Verkehre stadteinwärts fahren, stehen
dem Kfz-Verkehr in dieser Fahrtrichtung 3 Fahrstreifen zur Verfügung, in entgegen-
gesetzter Fahrtrichtung stadtauswärts 2 Fahrstreifen und die Nebenfahrbahn bzw.
ab der Einmündung Lohmühlenstraße drei Fahrstreifen auf der Hauptfahrbahn. In
den Abendstunden wird diese Aufteilung entgegengerichtet eingesetzt.

Die Fahrstreifenbreiten betragen zwischen rd. 3,1 m und rd. 3,3 m. Die Nebenfahr-
bahn hat eine Breite von rd. 6,0 m.

Die Nebenfahrbahn wird nicht nur zur Erschließung der abgehenden Einbahnstra-
ßen und der angrenzenden Nutzung befahren, sondern dient gleichzeitig als zusätz-
licher Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts. Ab der Einmündung Holzdam in
Richtung stadtauswärts ist die Nebenfahrbahn eine Einbahnstraße. In Richtung
stadteinwärts führt die Nebenfahrbahn in eine Sackgasse, an deren Ende sich eine

Wendeanlage befindet.

In der Nebenfahrbahn wird der Radverkehr bevorrechtigt mit dem Kfz-Verkehr geführt. Durch den bereits umgebauten Einmündungsbereich Alstertwiete ist der von der Hauptfahrbahn kommende einfahrende Kfz-Verkehr in die Nebenfahrbahn wartepflichtig. Der Einmündungsbereich ist in diesem Bereich zusätzlich rot markiert und es ist ein Schutzstreifen im weiteren Verlauf der Nebenfahrbahn angedeutet.

Wasserseitig wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf einem Radweg in den Nebenflächen geführt. Die Breite des Radweges beträgt zwischen rd. 2,0 m und rd. 2,7 m. Fußgänger:innen werden auf einem separaten Gehweg geführt.

Insbesondere im Bereich der signalisierten Querungsstelle über die Hauptfahrbahn, auf Höhe der Einmündung Lohmühlenstraße, wird der Radweg im Bestand durch mehrere Defizite gekennzeichnet. Hier befindet sich zwischen dem Gehweg und dem Radweg ein denkmalgeschütztes Bauwerk (Gründenkmal). Dadurch ist der Radweg in seiner Breite (zwischen Gründenkmal und Fahrbahn) deutlich begrenzt, die Radwegbreite beträgt hier rd. 2,0 m. Fußgänger:innen werden regulär unterhalb des Gründenkmals an der Uferkante geführt. Aufgrund des hoch frequentierten Alstergehweges wird jedoch auch der untermaßige Radweg von Fußgänger:innen häufig mitgenutzt. Zudem sind die Aufstellflächen vor der signalisierten Querungsstelle von geringem Ausmaß. Radfahrer:innen befinden sich dort im ständigen Konflikt mit querenden Fußgänger:innen.

Verkehrsbelastung

Für die Verkehre der Nebenfahrbahn wurde am 13.06.2017 eine Verkehrszählung östlich der Alstertwiete und westlich der Schmilinskystraße durchgeführt. Damit ließ sich neben der Anzahl der Radverkehre auch die Anzahl der Kfz-Verkehre ermitteln, die die Nebenfahrbahn zur Erschließung der abgehenden Einbahnstraßen befahren. Folgende Verkehrszahlen wurden dabei ermittelt:

[DTV]	Östlich Alstertwiete	Westliche Schmilinskystr.
Kfz	4.726 (SV: 1,0 %)	3.545 (SV: 1,0 %)
Rad (Mischverkehr)	290	121
Rad (Radweg)	1.238	1.172
Rad (Gehweg)	97	-

Zudem wurden etwa 150 Radfahrer:innen/Tag gezählt, die die Radverkehrsanlagen in die falsche Richtung befahren.

Der Radverkehr in der Nebenfahrbahn hat in den letzten Jahren eine deutlich Zunahme erhalten.

Zusätzlich wurde durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) Radverkehrsstärken zur Verfügung gestellt. Für den Pegel 5183, in der Straße An der Alster östlich der Einmündung Schmilinskystraße, wurden folgende Radverkehrsstärken entnommen:

2018: rd. 1.417 Radfahrer:innen/Tag

2019: rd. 1.639 Radfahrer:innen/Tag

2020: rd. 2.179 Radfahrer:innen/Tag

Für den Knotenpunkt An der Alster/Kennedybrücke liegen Verkehrszahlen vom 23.11.2006 von der BVM vor. Die Gesamtbelastung in der Straße An der Alster beträgt 78.185 Kfz (SV: 2,5 %). Die Gesamtbelastung in der Straße Holzdamm beträgt 5.230 Kfz (SV: 3,3 %).

Für die Verkehrsbelastung auf der Strecke in den Spitzenstunden können die Dauerzählstelle An der Alster nordöstlich der Schmilinskystraße sowie die Verkehrszählung vom 29.09.2016 am Knotenpunkt An der Alster/Lohmühlenstraße herangezogen werden. In der Morgenspitzenstunde gibt es danach 2.900 bis 3.100 Kfz/h die stadteinwärts und 1.200 bis 1.400 Kfz/h stadtauswärts. In der Abendspitzenstunde fahren 1.900 bis 2.000 Kfz/h stadteinwärts und 2.700 bis 2.900 Kfz/h stadtauswärts.

ÖPNV

Entlang der Straße An der Alster sowie der Nebenfahrbahn verkehrt kein ÖPNV.

Fuß- und Radverkehr

Südöstlich der Straße An der Alster wird der Fußverkehr vom Ferdinandstor bis zur Einmündung Holzdamm entlang der Hauptfahrbahn geführt. Ab der Straße Holzdamm trennt eine Grünfläche die Haupt- und die Nebenfahrbahn, sodass der Fußverkehr entlang der Nebenfahrbahn auf der Häuserseite geführt wird. Wasserseitig wird der Fußverkehr entlang des Alsterufers geführt.

Die Radwegbenutzungspflicht wurde bereits in der vorgezogenen Maßnahme 2018 für die Nebenfahrbahn aufgehoben. Der Radweg vom Ferdinandstor kommend (stadtauswärts) wird hinter der Grünanlage auf die Nebenfahrbahn geführt. Im Bereich der Wendeanlage befindet sich dafür eine Ableitung. Der „alte“ Radweg in der Grünfläche zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn ab der Hausnummer 65 (Richtung stadtauswärts) wurde im Zuge der vorgezogenen Maßnahme im Jahr 2018 nicht zurückgebaut. Dem Radfahrer steht in diesem Bereich eine provisorische Aufleitung zur Verfügung. Die provisorische Ableitung in den Mischverkehr erfolgt auf Höhe der Hausnummer 30. Der Radverkehr wird im Bereich der Zufahrt zu Hausnummer 25, kurz hinter der Einmündung zur Schmilinskystraße, wieder auf die Nebenflächen geführt. Ab diesem folgenden Abschnitt gilt wieder die Radwegbenutzungspflicht. Die Breite des Radweges beträgt hier nur noch 1,0 m. Bis zur Hohenfelder Bucht bleibt diese Radwegführung unverändert.

In den einmündenden Straßen (Holzdamm, Alstertwiete, Gurlittstraße und Schmilinskystraße) steht dem Radverkehr keine separate Radverkehrsführung zur Verfügung. Zum Teil wird der weitere Verlauf für den Radverkehr durch die Andeutung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn markiert.

Lediglich in der Lohmühlenstraße wird der Radverkehr auf separaten Radwegen in den Nebenflächen geführt. Von der Querungsstelle (FLSA) an der Einmündung Lohmühlenstraße/An der Alster verbindet ein rd. 2,0 m breiter Radweg sowie ein rd.

2,2 m bis 1,0 m breiter Gehweg durch die vorhandene Grünfläche die südlich gelegene Lohmühlenstraße mit der Hauptfahrbahn An der Alster.

In der Lohmühlenstraße steht dem Radverkehr in Fahrtrichtung Süden ein rd. 1,0 m breiter Radweg zur Verfügung. In Fahrtrichtung Norden ist der Radweg in den Nebenflächen rd. 2,0 m breit. Der Radweg beginnt auf Höhe der gegenüberliegenden Einmündung Lohmühlenstraße/Koppel. Die Aufleitung erfolgt über die Grundstückszufahrt. Die Radwege sind nicht benutzungspflichtig.

Wasserseitig wird der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg geführt. Im Bereich des Gründenkmal sowie der signalisierten Querungsstelle der Hauptfahrbahn auf Höhe der Einmündung Lohmühlenstraße stehen dem Radverkehr, ebenso wie dem Fußverkehr, nur geringe Aufstellflächen zur Verfügung. Der vorhandene Radweg wird zum Teil mitbenutzt.

Barrierefreiheit

Es sind keine Anlagen für die Berücksichtigung der Barrierefreiheit vorhanden.

Lichtsignalanlagen

Die Einmündung Holzdammer Straße ist Teil des signalisierten Knotenpunktes An der Alster/Kennedybrücke. Der Holzdammer Straße ermöglicht alle Abbiegebeziehungen, wobei die Abbiegebeziehung nach Norden (stadtauswärts) vor der LSA durch Nutzung der Nebenfahrbahn möglich ist. Im Zuge der Umplanung der vorgezogenen Maßnahme im Jahr 2018 zur Optimierung der Radverkehrsführung wurde vor der Nebenfahrbahn eine Wartelinie eingerichtet, die durch ein zusätzliches VZ 1012-35 („Bei Rot hier halten“) die Nebenfahrbahn von Kfz freihält. Der Radverkehr kann unter Berücksichtigung der Vorfahrtregelung bei Rot den Holzdammer Straße problemlos kreuzen. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt An der Alster/Kennedybrücke läuft aktuell mit einer verkehrsabhängigen Steuerung.

Im weiteren Verlauf befinden sich zwei FLSA auf Höhe der Hausnummern 30 (vor Schmilinskystraße) und 52 (vor Gurlittstraße). In der Nebenfahrbahn wurden diese FLSA bereits in der vorgezogenen Maßnahme von 2018 abgedeckt sowie die dazugehörigen Markierungen aufgehoben. Diese werden bei der endgültigen Umgestaltung der Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 zurückgebaut.

In der Hauptfahrbahn sind diese zwei FLSA in Betrieb. Die FLSA sind auf Anforderung geschaltet, d.h. die Fußgänger erhalten nur nach Betätigung der Taster eine Freigabe.

Im Einmündungsbereich Lohmühlenstraße/An der Alster befindet sich ein signalisierter Knotenpunkt. Der Knotenpunkt ist vollsignalisiert und als Steuerungsverfahren dient eine Festzeitsteuerung mit Anforderungen durch die Nebenrichtung Lohmühlenstraße und die Fußgängerfurt über die Straße An der Alster.

Der nördliche Anschlussknotenpunkt Hohenfelder Bucht/Schwanenwik befindet sich aktuell im Umbau. Die Fertigstellung ist voraussichtlich für das Jahr 2024 geplant. Aktuell läuft dort eine provisorische Festzeitsteuerung.

Öffentliche Beleuchtung

Die Nebenfahrbahn wird über Leuchten in der Nebenfläche auf der Häuserseite beleuchtet. Für die Beleuchtung der Straße An der Alster sind Leuchten auf der Grünfläche zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn aufgestellt. Im Bereich des Gründenkmal, bzw. der Radverkehrsführung entlang der Hauptfahrbahn, sind beidseitig der Hauptfahrbahn Leuchten vorzufinden.

Straßenbegleitgrün/Grünflächen

Entlang der Straße An der Alster sind im Übergang des Straßenraums zum Alsterufer alte Bestandbäume vorzufinden.

Die Nebenfahrbahn ist in weiten Teilen von einer Baumallee eingefasst. Die Baumreihe zwischen Nebenfahrbahn und Hauptfahrbahn befindet sich in einem Grünstreifen/einer Grüninsel. Im Abschnitt von Hausnummer 25 - 72/74 ist diese Grüninsel kein Straßenbegleitgrün, sondern im B-Plan als Stadtgrün ausgewiesen. Die Bäume zur Hausseite stehen in Pflanzinseln.

Für die Bestandsbäume entlang der Straße An der Alster wurde im August 2020 ein Sachverständigungsgutachten erstellt. Vorab sollten die Auswirkungen, die durch den endgültigen Umbau der Maßnahme Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 entstehen, aufgezeigt werden. Dies wurde durch eine Erkundung des Wurzelraumes an ausgewählten Bäumen durchgeführt. Gemäß Baumgutachten sind die Bäume im Planungsgebiet erhaltenswert. Eine endgültige Beurteilung durch den LSBG steht noch aus.

Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind entlang der Straße An der Alster sowie in der Nebenfahrbahn Parkbuchten vorhanden. Insgesamt befinden sich im Planungsgebiet rd. 158 Pkw-Parkstände.

Entlang der Hauptfahrbahn stehen dem Kfz-Verkehr rd. 45 Längsparkstände in Fahrtrichtung stadteinwärts zur Verfügung. Für rd. 25 Parkstände ist eine zeitliche Beschränkung der Parkbuchten durch das Parken mit Parkschein definiert. Die weiteren 20 Parkstände, inkl. 2 E-Ladeparkplätzen, sind mit einem eingeschränkten Haltverbot mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen eingerichtet. Zudem befindet sich gegenüber der Hausnummer 3 eine Parkbucht zur Anlieferung.

In Fahrtrichtung stadtauswärts, entlang der Nebenfahrbahn, gibt es auf fast der gesamten Länge einen Längsparkstreifen am rechten Fahrbahnrand. Auf Höhe der Hausnummer 67 befindet sich ein personalisierter Behindertenstellplatz. Vor der Hotelanlage bei der Hausnummer 52 sind Parkstände für 5 Taxen eingerichtet. Im Abschnitt von Hausnummer 81-85 sind beidseitig Parkbuchten vorhanden. Zudem befindet sich ein Parkstand im Bereich der Wendeanlage. Auf der gesamten Länge der Nebenfahrbahn sind rd. 84 Parkstände, inkl. des personalisierten Behindertenstellplatzes und der Taxenparkstände, vorzufinden. Für rd. 63 Parkstände ist eine zeitliche Beschränkung der Parkbuchten durch das Parken mit Parkschein definiert. Die weiteren 21 Parkstände sind mit einem eingeschränkten Haltverbot, größtenteils

mit einer zeitlichen Beschränkung für die Zeit von Mo.-Fr. zwischen 08.00 Uhr bis 18:00, bzw. 7:00 bis 14:00 Uhr (im Bereich vor der Wendanlage), eingerichtet.

Im weiteren Verlauf sind im Einmündungsbereich zur Lohmühlenstraße Längs- und Schrägparkplätze vorzufinden. Zusätzlich ist auch das Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Die Parkstände sind über eine separate Fahrbahn, die in einem Halbkreis um die vorhandene LSA führt, zu erreichen. In diesem Abschnitt befinden sich rd. 29 Parkstände, inkl. eines personalisierten Behindertenstellplatzes und 2 E-Ladeparkplätze. 3 Parkstände sind mit einem eingeschränkten Haltverbot beschildert. Für die 26 restlichen Parkstände gilt das Parken mit Parkscheibe (2 Std.) in der Zeit von Mo. - Fr. zwischen 09.00 Uhr und 17:00 Uhr.

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe (Trummen) am Fahrbahnrand in das vorhandene Mischwassersiel, das sich in der Nebenfahrbahn befindet.

3.2 Rahmenbedingungen

Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keinen der im §13a HWG genannten Grenzwerte.

Kampfmittel

Derzeit liegen keine Informationen zur Kampfmittelbelastung vor. Die vorgezogene Maßnahme verursacht nur einen geringen baulichen Eingriff. Bei Eingriffen tiefer als 80 cm würden die Arbeiten durch einen fachkundigen Munitionsfacharbeiter begleitet.

4 Variantenuntersuchung

Da es sich nur um eine provisorische Verkehrsführung handelt, ist keine Variantenuntersuchung für die Planung im herkömmlichen Sinne durchgeführt worden. Im Vorfeld wurden jedoch mögliche Varianten der Radweggestaltung, insbesondere im Bereich der Querung Lohmühlenstraße/Engstelle am Gründenkmal geprüft.

Die verkehrssicherste und wirtschaftlichste Lösung war dabei ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante. Im Zuge des Endausbaus ist eine Optimierung der Straße An der Alster sowie die Nebenfahrbahn vorgesehen.

In der Vorzugsvariante bleiben die Fahrstreifenbreiten der Straße An der Alster unverändert. Für die Optimierung der Radverkehrsanlagen und zur Reduzierung der Konfliktpotentials insbesondere im Bereich der Lohmühlenstraße und des Gründenkmals wird eine Reduzierung der Fahrstreifen (4-Streifigkeit) vorgesehen.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Um die Straße An der Alster für den Radverkehr zu optimieren, wird die Umsetzung einer Fahrradstraße für die Nebenfahrbahn geplant. Es soll eine bevorrechtigte Verkehrsführung für den Radverkehr in der Nebenfahrbahn geschaffen werden. Dieses wird durch den Umbau des Einmündungsbereiches Alstertwiete und der Ausfahrt der Nebenfahrbahn auf die Hauptfahrbahn auf Höhe der Hausnummer 25 sowie im weiteren Verlauf durch die Herstellung eines provisorischen Radweges mit baulicher Protektion erfolgen.

Die 3-streifige Fahrbahn aus Richtung Knotenpunkt An der Alster/Kennedybrücke kommend, wird durch die Einrichtung eines Verflechtungsbereiches auf eine 2-streifige Fahrbahn reduziert. Der Kfz-Verkehr soll sich zukünftig in die zwei vorhandenen Geradeausfahrstreifen der Straße An der Alster einsortieren. Für Anlieger:innen besteht weiter die Möglichkeit, über die vorhandene Abbiegespur in die Nebenfahrbahn bzw. die Alstertwiete zu gelangen.

Die Optimierung der Nebenfahrbahn erfordert auch eine Anpassung der derzeitigen Fahrbahnbreite. Dies erfolgt durch eine zusätzliche flächendeckende Rotmarkierung der Nebenfahrbahn auf der gesamten Länge. Zum Schutz des Radverkehrs wird die Fläche zwischen den vorhandenen Parkständen und der flächendeckenden Markierung als Dooring-Zone vorgesehen. Die Parkstände, Dooring-Zone und der westliche Wasserlauf werden nicht farbig markiert.

Auf Höhe der Hausnummer 25 wird die Zusammenführung der Nebenfahrbahn auf die Hauptfahrbahn umgestaltet. Der Radverkehr wird auf den aufgehobenen rechten Fahrstreifen in der Hauptfahrbahn geführt. Die Abgrenzung zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr erfolgt über 0,55 m breite Protektionselemente (Klebeborde mit aufgefülltem Zwischenraum). Vor der Einfahrt auf die Hauptfahrbahn wird für den Kfz-Verkehr eine Haltlinie und ein zusätzliches VZ 206 („Halt, Vorfahrt gewähren“) eingerichtet.

Auf der gegenüberliegenden Seite, in Fahrtrichtung stadteinwärts, werden die Radverkehrsanlagen vor dem Gründenkmal durch die Umnutzung des rechten Fahrstreifens deutlich optimiert. In diesem Abschnitt wird die dafür aufgehobene Fahrspur ebenfalls mit Borden eingefasst. Der Bereich bis zum vorhandenen Bord wird provisorisch aufgefüllt. Der Radverkehr fährt somit auf dem Niveau der Nebenfläche.

Die Herstellung des provisorischen Radweges auf der Hauptfahrbahn der Straße An der Alster erfolgt über die Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes auf eine 4-Streifigkeit. Die vorhandenen Fahrstreifenbreiten bleiben dabei unverändert. Es werden lediglich im Abschnitt des vorhandenen 5- bzw. 6-streifigen Fahrbahnquerschnittes die jeweils äußeren Fahrstreifen entfallen und den Nebenflächen bzw. Radverkehrsanlagen zugeordnet. Die reversibel eingesetzte Richtungsänderung der Fahrstreifen soll zukünftig nicht mehr erfolgen.

Verkehrsbelastung

Aufgrund der Verringerung der Fahrstreifenanzahl im nördlichen Bereich von der Straße An der Alster, dem Entfall der reversiblen Fahrstreifen und dem Umbau der

Nebenfahrbahn zur Fahrradstraße, wird mit einer erforderlichen Verkehrsverlagerung gerechnet. Mit der Maßnahme „Hohenfelder Bucht“ ist bereits heute schon ein eingeschränktes Verkehrsaufkommen auf der Straße An der Alster zu beobachten. Durch die geplante Maßnahme der Deutschen Bahn (DB) am Ferdinandstor werden ab Herbst 2022 weitere Verlagerungen erfolgen müssen. Eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnittes wird daher als unbedenklich angesehen.

Eine Kapazitätsbetrachtung an den Knotenpunkten der Strecke ergab, dass bei der gewählten Ausführungsvariante in der Morgenspitzenstunde stadteinwärts 600 bis 700 Kfz/h und in der Abendspitzenstunde 400 bis 550 Kfz/h stadtauswärts auf alternative Routen ausweichen müssen. Grundlage der Kapazitätsbetrachtung sind die Dauerzählstelle An der Alster nordöstlich der Schmilinskystraße sowie die Zählung vom 29.09.2016 am Knotenpunkt An der Alster/Lohmühlenstraße.

Die Verlagerung wird in einer Voruntersuchung betrachtet, deren Ergebnis zur Hauptmaßnahme, der endgültigen Herstellung der Straße An der Alster, berücksichtigt wird.

ÖPNV

-entfällt-

Fuß- und Radverkehr

Für den Fußverkehr ergeben sich keine signifikanten Änderungen in Längsrichtung. An der Querungsstelle auf Höhe der Einmündung Lohmühlenstraße werden durch die Umnutzung des angrenzenden Fahrstreifens die Aufstellflächen vergrößert, um somit den Konflikt zwischen Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu minimieren. Der aktuelle Radverkehrsanteil in der Straße An der Alster ist sehr hoch. Da weiterhin von einer Zunahme ausgegangen werden kann und die Nebenfahrbahn zukünftig nur für Anliegerverkehre freigegeben werden soll, wird der Radverkehrsanteil in der Nebenfahrbahn voraussichtlich zukünftig die vorherrschende Verkehrsart sein. Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Nebenfahrbahn wird an der Einmündung Holzdammer mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ beschildert. Im weiteren Verlauf ist an der Einmündung An der Alster/ Alstertwiete das Zusatzschild „Kfz frei“ vorgesehen. Die Fahrradstraße wird zusätzlich zur Beschilderung mit Piktogrammen, im Abstand von rd. 50 m, kenntlich gemacht. Der „alte“ Radweg in der Grünfläche zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn ab der Hausnummer 65 (Richtung stadtauswärts) wird nicht zurückgebaut. Lediglich die provisorisch eingerichteten Auf- und Ableitungen aus der vorgezogenen Maßnahme im Jahr 2018 werden zurückgebaut. Der rechte Fahrstreifen nördlich der Nebenfahrbahn wird zu einem Radweg mit baulicher Protektionselementen (in einer Breite von 0,55 m) umgestaltet. Dadurch wird der Radverkehr deutlich vom Kfz-Verkehr abgegrenzt. Der Radweg erhält eine Breite von 2,45 m. Der Anschluss an die derzeit provisorisch eingerichtete Radwegführung an der Baustelle Hohenfelder Bucht erfolgt auf Höhe der Hausnummer 3.

In Fahrtrichtung stadteinwärts, von der Baustelle Hohenfelder Bucht bis kurz hinter der Engstelle an dem Gründenkmal, erhält der Radweg eine Breite von mindestens

3,87 m. Für die Verbreiterung des Radweges wird der angrenzende Fahrstreifen genutzt. Der Sicherheitstrennstreifen wird in diesem Abschnitt in einer Breite von 1,50 m vorgesehen, um das Aufstellen von provisorischen Beleuchtungsmasten zu ermöglichen. Im weiteren Verlauf wird der Radweg an den 2,67 m breiten vorhandenen Radweg angeschlossen.

Für den Radverkehr aus Richtung Norden, der in die Lohmühlenstraße abbiegen möchte, steht derzeit keine Radverkehrsverbindung zur Verfügung. Der vorhandene Radweg auf der Mittelinsel wird als Zweirichtungsradweg umgebaut. Dieser erhält eine Breite von 2,50 m. Der angrenzende Gehweg wird ebenfalls auf eine Breite von 2,00 m verbreitert. Über eine separate Abbiegespur kann der Radfahrer in die Lohmühlenstraße abbiegen.

In entgegengesetzter Richtung, wird für den Radfahrer:innen der von der Lohmühlenstraße auf die Straße An der Alster in Fahrtrichtung Westen (stadteinwärts) abbiegen möchte, in der Lohmühlenstraße eine Aufleitung in der vorhandenen Zufahrt hergestellt. Die Aufleitung wird in Form einer Markierung auf die Zufahrt aufgebracht. Für den Radweg gilt zukünftig die Radwegbenutzungspflicht und wird mit dem VZ 237 „Radweg“ beschildert.

Barrierefreiheit

Der Radverkehr wird weiterhin unabhängig vom Fußgängerverkehr geführt. Es werden lediglich im Bereich der Lohmühlenstraße taktile Elemente für gesicherte Querungen berücksichtigt.

Lichtsignalanlagen

Die beiden FLSA Schmilinskystraße und Gurlittstraße bleiben auf der Nebenbahn weiterhin abgedeckt. Die FLSA werden bei der endgültigen Umgestaltung der Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 zurückgebaut.

Die LSA Lohmühlenstraße erhält in der Planung auf der Straße An der Alster nur noch jeweils zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung. Die zusätzlich vorhandenen Flächen werden zukünftig für die Radverkehrsanlagen genutzt. Auf der westlichen Fahrbahnseite ist ein provisorischer Signalgeber erforderlich. Zudem ist die Signalschaltung entsprechend anzupassen.

Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird angepasst und ergänzt. Im Zuge der Umgestaltung des Einmündungsbereiches Hauptfahrbahn/Nebenbahn/Alstertwiete werden zwei öffentliche Beleuchtungen versetzt. Im Bereich der Umgestaltung der Radverkehrsanlagen entlang der Alster, in Fahrtrichtung stadteinwärts, wird die öffentliche Beleuchtung teilweise zurück gebaut und eine provisorische Beleuchtung vorgesehen.

Die genauen Standorte und die Art der Ausführung werden mit der Hamburger Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) abgestimmt.

Straßenbegleitgrün/Grünflächen

Für die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens vor dem Einmündungsbereich Nebenfahrbahn/Alstertwiete ist eine Baumfällung notwendig.

Ersatzpflanzungen sind zunächst nicht vorgesehen, da sich im Endzustand weitere Änderungen ergeben könnten.

Ruhender Verkehr

Auf Höhe der Hausnummer 67 wird der personalisierte Behindertenstellplatz, aufgrund der erforderlichen Befahrbarkeit der Einmündung mit einem Reisebus, um ca. 7,0 m in Fahrtrichtung stadtauswärts verlegt. Die übrigen Längsparkstände in der Nebenfahrbahn bleiben erhalten.

In Fahrtrichtung stadteinwärts entfallen durch die Verbreiterung der Radverkehrsanlagen rd. 4 Parkstände. Die vorhandenen Parkstände gegenüber der Hausnummer 3 wird der neuen Fahrbahnführung angepasst.

Entwässerung

Die Entwässerung bleibt weitestgehend unverändert. Lediglich für die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens im Bereich der Abbiegespur in die Nebenfahrbahn/Alstertwiete sowie für die Umgestaltung der Ausfahrt der Nebenfahrbahn auf die Hauptfahrbahn, auf Höhe der Hausnummer 25, müssen Trummen versetzt werden.

Im Bereich der provisorischen Optimierung der Radverkehrsanlagen an der Querungsstelle Lohmühlenstraße und dem Gründenkmal werden die vorhandenen Trummen über eine Verrohrung an den Fahrbahnrand angeschlossen. Im Zuge der Ausführungsplanung wird dies detailliert betrachtet.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Da der endgültige Ausbau der Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 durch die angrenzenden Maßnahmen nicht zeitnah erfolgen kann, wird durch die Optimierung der Radverkehrsanlagen auf der Häuserseite der Eingriff so gering wie möglich gehalten. Die dargestellte Planung stellt die wirtschaftlichste Lösung dar.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die Produktgruppe 1001 Stadtstraßen (Arbeitspaket Fuß- und Radverkehr) der Freien und Hansestadt Hamburg.

PSP-Nr.:

12369

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Realisierung ist für Frühjahr/Sommer 2022 vorgesehen. Wir gehen derzeit davon aus, dass die Baumaßnahme in vier Bauphasen ausgeführt wird.

Die genaue Anzahl der Verkehrszustände wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung mit dem AG und den zuständigen Dienststellen und Behörden festgelegt.

In Bauphase 1 wird der Radfahrstreifen auf der westlichen Seite (Wasserseite) auf Höhe der Lohmühlenstraße und des Gründenkmal hergestellt. Während Bauphase 1 wird der an das Baufeld angrenzende Fahrstreifen als Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) eingerichtet. Für den Verkehr werden 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung aufrecht erhalten. Zur Steigerung der Kapazität in Fahrtrichtung stadteinwärts kann die BE-Fläche vom Verkehr optional zu Spitzenzeiten mitgenutzt werden. Hierzu wäre ein temporärer Abbau der Verkehrssicherung erforderlich. Der Radverkehr im Bereich des Gründenkmal wird in Fahrtrichtung Norden auf dem bestehenden Radfahrstreifen (Breite 1,20 m) geführt. In Richtung Süden (stadteinwärts) wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg westlich des Gründenkmal geführt (Breite des gemeinsamen Geh- und Radwegs: ca. 3,00 m).

In Bauphase 2 werden die Klebebord-Elemente für die Herstellung des Radweges mit Protektion, zwischen Hohenfelder Bucht und An der Alster 14 gesetzt. Hierzu wird der östliche Fahrstreifen (Fahrstreifen westlich des Baufelds) als BE-Fläche eingerichtet. Dem MIV stehen somit in diesem Bereich 3 Fahrstreifen zur Verfügung, die während der Spitzenzeiten auf 4 Fahrstreifen erweitert werden können, indem die BE-Fläche temporär zurückgebaut wird. Der Radverkehr Richtung Norden wird dann auf der Nebenfahrbahn An der Alster und auf dem bestehenden Radfahrstreifen geführt.

Zusätzlich finden in Bauphase 2 parallel Bauarbeiten im Bereich der Ausfahrt der Nebenfahrbahn statt. Die zu erneuernden Zufahrten, der zu erneuernde Gehweg sowie das Anlegen von Grünflächen erfordern eine temporäre Sperrung der Nebenfläche im Bereich zwischen Hausnummer 20 und 23. Der Rad- und Fußverkehr wird, sofern er bauzeitlich nicht über die Nebenflächen durch das Baufeld geführt werden kann, unmittelbar am Baufeld vorbei über die Nebenfahrbahn geführt.

In Bauphase 3 werden die Ein- und Ausfahrt zur Nebenfahrbahn angepasst. Die Einfahrt wird hierzu während der Bauzeit voll gesperrt und der Verkehr über eine beschilderte Ausweichroute umgeleitet. Für den Zeitraum der Bauarbeiten an der nördlichen Mittelinsel (Rückbau Inselkopf) muss auf Höhe des Baufeldes der angrenzende Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts abgesperrt werden. Der Verkehr wird in die Gegenfahrbahn verschwenkt. Um Rückstauungen in den Knoten Ferdinandstor zu vermeiden, wird der rechte Fahrstreifen abgesperrt. Der Radverkehr wird auf der Nebenfahrbahn geführt. Die Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn ist für den Verkehr jederzeit möglich, da das Baufeld bauzeitlich verschoben werden kann und somit ausreichend Platz vorhanden ist. Zur Vermeidung einer Engstellen-Situation wird der als BE-Fläche abgesperrte rechte Fahrstreifen zu verkehrlichen Spitzenzeiten in Fahrtrichtung stadtauswärts zurückgebaut, sodass zwei Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts zur Verfügung stehen. Im Bereich der Ausfahrt wird der Radverkehr auf den bestehenden

Radfahrstreifen geleitet und dort geführt.

Parallel zu Bauphase 3 wird im Einmündungsbereich Lohmühlenstraße die Zuwegung zur FLSA für den Fuß- und Radverkehr hergestellt. Hierzu wird der bestehende gemeinsam geführte Geh- und Radweg gesperrt und als Baufeld eingerichtet. Die Zufahrt zur Nebenfahrbahn (Rechtsabbieger aus Lohmühlenstraße) wird zur Durchführung der Markierungsarbeiten temporär gesperrt. Der Fuß- und Radverkehr aus Richtung FLSA Lohmühlenstraße wird über die Nebenfahrbahn umgeleitet.

In Bauphase 4 finden Asphaltierungsarbeiten in der Nebenfahrbahn sowie Markierungs- und Restarbeiten (Rückbau alter Radwege) statt. Zum vollflächigen Aufbringen des rot eingefärbten DSK-Asphalts wird im gesamten Bereich der Nebenfahrbahn für die veranschlagte Bauzeit von ca. 10 Tagen ein Halteverbot angeordnet. Die Asphaltierungsarbeiten sind Abschnittsweise durchzuführen und entsprechende Baufelder und Absperrungen kurzzeitig einzurichten. Der bestehende Radfahrstreifen wird vollständig zurückgebaut. Die Rückbauarbeiten finden ohne Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs statt.

Notwendige Markierungsarbeiten im Bereich der Hauptfahrbahn werden nachts oder im Schatten der Bauphasen 1 bis 3 durchgeführt.

Für die Ausführung der Maßnahme wurde eine Bauzeit von ca. 38 Tagen geschätzt. Diese teilt sich wie folgt auf die 4 Bauphasen auf:

Bauphase	Tätigkeit	Dauer
1	Erweiterung westlicher Radfahrstreifen Höhe Lohmühlenstraße	ca. 10 Tage
2	Setzen Leitelemente zur Abtrennung des östl. Radfahrstreifens	ca. 10 Tage
3	Zufahrt und Ausfahrt Nebenfahrbahn	ca. 8 Tage
4	Asphaltierung Fahrradstraße (DSK-Asphalt) und Rückbau des Radwegs aus dem Bestand, Markierungsarbeiten	ca. 10 Tage
		38 Tage

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BlmSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es bestehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Die endgültige Umgestaltung der Alster Fahrradachsen Abschnitt 4 erfolgt voraussichtlich ab 2024.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Die durch diese vorgezogene Maßnahme zu erwartenden Auswirkungen auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld werden derzeit parallel im Rahmen einer Voruntersuchung betrachtet.

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

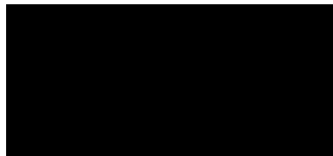
8 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

9 Sonstiges

Im Rahmen dieser Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen über die Maßnahme in Kenntnis gesetzt.

Verfasst:



Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum:

31.01.2022

Datum:

.....

Unterschrift:



Stempel und Name

Unterschrift:

.....

Leitzeichen und Name