

Alster Fahrradachsen

Abschnitt 1: Alte Rabenstraße bis Alsterglacié
Schluss-/Kenntnisnahmeverschickung



INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG	4
1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG.....	5
2 VORHANDENER ZUSTAND.....	5
2.1 Allgemeines	5
2.2 Vorhandene Querschnitte.....	6
2.3 Verkehrsbelastung	7
2.4 Lichtsignalanlagen	8
2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	8
2.6 Ruhender Verkehr	8
2.7 Lieferverkehr.....	8
2.8 Radverkehr	8
2.9 Entwässerung	8
2.10 Öffentliche Beleuchtung	8
2.11 Straßenbegleitgrün	11
3 GEPLANTER ZUSTAND	11
3.1 Allgemeines	11
3.2 Geplante Querschnitte	12
3.3 Verkehrsbelastung	14
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	15
3.5 Ruhender Verkehr	15
3.6 Lieferverkehr.....	18
3.7 Radverkehr	18
3.8 Gehwege	18
3.9 Straßenbegleitgrün	18

3.10	Entwässerung	18
3.11	Öffentliche Beleuchtung	18
3.12	Möblierung.....	19
3.13	Barrierefreiheit	19
3.14	Anleiterbarkeit Feuerwehr	19
4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT.....	19
5	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	19
6	LÄRMSCHUTZ.....	19
7	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	19
7.1	Grunderwerb.....	19
7.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	20
7.3	Kampfmittel	20
7.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle	20
7.5	Bautermine	20

VORBEMERKUNG

Die vorliegende Verschickung teilt sich in

- eine Schlussverschickung für die Bereiche Alte Rabenstraße bis zum Durchgang zur Badestraße sowie südlich des Generalkonsulates,
- eine Kenntnisnahmeverschickung für den Bereich zwischen dem Durchgang zur Badestraße und dem Generalkonsulat.



- Abbildung 1: Übersichtskarte

1 ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Im Rahmen der Verbesserung und Aufwertung der Radverkehrsachsen rund um die 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 wurde bereits der Harvestehuder Weg nördlich der Alten Rabenstraße als Fahrradstraße ausgebaut und im Rahmen einer baulichen Anpassung entsprechend den ersten Erfahrungen aus dem Betrieb weiterentwickelt.

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. Das Plangebiet gliedert sich in fünf Abschnitte:

Alte Rabenstraße bis Fontenay

Fontenay bis Klein Fontenay

Bereich US-Generalkonsulat

US-Generalkonsulat bis Alsterterrasse

Südlich Alsterterrasse

Die Abschnitte von der Alten Rabenstraße bis einschließlich des US-Generalkonsulates werden geprägt durch die unmittelbare Lage an der Alster und die Villenbebauung auf den teilweise großen, von Einfriedungen umgebenen, Grundstücken auf der alsterabgewandten Seite. 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.

Der Knotenpunkt Alsterufer/Alte Rabenstraße/Harvestehuder Weg ist unsignalisiert und verfügt im nördlichen Knotenpunktarm über eine Einengung mit Aufpflasterung. Diese markiert den gegenwärtigen Beginn der Fahrradstraße und dient als barrierefreie Querungshilfe. Auf Höhe von Hausnummer 28 befindet sich in Verlängerung einer Fußwegverbindung zur Badestraße eine provisorische, nicht barrierefreie Querungsstelle mit vorgezogenen Seitenräumen. Diese ist Teil der Baustelleneinrichtungsfläche des in Realisierung befindlichen Hotelneubaus „The Fontenay“, die auch eine proviso-

rische Baustellenzufahrt in diesem Bereich umfasst. Zwischen der Querungsstelle und der Straße Fontenay erstreckt sich ein kleiner Park mit einem Denkmal. Der Knotenpunkt Fontenay/Alsterufer ist ebenfalls unsignalisiert und nicht barrierefrei im Sinne der PLAST 10. Am unsignalisierten Knotenpunkt Alsterufer/Alsterterrasse besteht ein Fußgängerüberweg mit vorgezogenen Seitenräumen im nördlichen Knotenpunktarm (nicht PLAST-10-gerecht).

2.2 Vorhandene Querschnitte

Alte Rabenstraße bis Fontenay

Die Straße besteht hier aus einer einbahnigen Asphaltfahrbahn mit Breiten zwischen ca. 7,30 m und 11,30 m. Alsterseitig wird nahezu durchgehend in Längsaufstellung am Fahrbahnrand geparkt, alsterabgewandt wechseln sich je nach örtlicher Gegebenheit Schräg- und Längsparkstände, teils auf den Nebenflächen ab. Die Nebenflächen an der Alster bestehen beinahe durchgehend aus Grand oder festgetretenem Oberboden. Auf der Westseite der Straße sind die Nebenflächen vor den Einfriedungen der Grundstücke überwiegend mit einem 1,50 m breiten Plattenstreifen befestigt, der teils im Überhangbereich der Parkstände verläuft. Ergänzend sind noch Grandflächen vorhanden. Die Grundstückszufahrten sind überwiegend mit Kleinpflaster befestigt. Der Abschnitt ist Teil einer Tempo-30-Zone.

Fontenay bis Klein Fontenay

Hier besteht ein zweibahniger, asphaltierter Querschnitt. Die westliche Nebenfahrbahn in Richtung Süden ist rd. 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 Kehre. 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 rd. 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 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 Sperreinrichtungen 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, Zufahrten sind mit Kleinpflaster befestigt. Östlich des Sicherheitszaunes verläuft der oben erwähnte Radweg (Betonpflaster) sowie ein Gehweg in Grand. Zwischen Radweg/Gehweg und Alster 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. Zufahrten bestehen aus Kleinpflaster oder Betonwabensteinen. Die östliche Nebenfläche ist im Bereich der Parkstände mit Platten, Pflaster und Rasengittersteinen eingedeckt. 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 und umfassen 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 auch eine Verbindungsfunktion und war mit ca. 15.000 Kfz/24h belastet. Gegenwärtig beträgt die Verkehrsstärke maximal noch rd. 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.

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 Rundfahrtbussen 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

Es sind 250 Parkstände vorhanden, davon sind drei Parkstände barrierefrei. In Abbildung 2, S. 9 und Abbildung 3, S. 10 sind die bestehenden Parkstände dargestellt.

2.7 Lieferverkehr

Nördlich der Alsterterrasse ist eine rd. 11 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

Nördlich der Alten Rabenstraße endet die bestehende Fahrradstraße. Südlich davon 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 Alsterglaciis geführt. In diesem Abschnitt kann aufgrund der begrenzten Breite des Radweges nur unter erschwerten Bedingungen überholt werden.

Im Planungsbereich sind 9 Fahrradbügel mit 18 Abstellmöglichkeiten vorhanden. Ebenfalls zum Anschließen von Fahrrädern werden Fußgänger- und Baumschutzbügel genutzt. Im nordwestlichen Sektor der Einmündung Alte Rabenstraße besteht eine, durch die Neuplanung nicht betroffene Abstellanlage mit 35 Fahrradbügeln sowie die Stadtradstation 2213 mit 16 Stellplätzen.

2.9 Entwässerung

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

2.10 Öffentliche Beleuchtung

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



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

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 der Erfahrung aus dem Pilotabschnitt Harvestehuder Weg durchgehend eine Regelbreite von 5,50 m erhalten. 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 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 auch Ziel der Planung, weiterhin eine angemessene Zahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Am südlichen Ausbauende ist für den Radverkehr ein Anschluss an die bestehende Infrastruktur herzustellen. Eine Anpassung der Radverkehrssituation südlich der Alsterterrasse erfolgt mit der baulichen Umgestaltung des Knotenpunktes mit dem Alsterglaciis, der Teil einer separaten Planung ist.

Unter Beachtung der oben genannten Randbedingungen wurden im Rahmen der Projektarbeitsgruppe für die Alster Fahrradachsen mehrere Varianten für die Gestaltung der Fahrradstraße diskutiert. Sie unterschieden sich durch die Wahl der Parkstandsform und –anzahl, durch die Anordnung und Art der Durchfahrtsperre sowie der dadurch erforderlichen Wendeanlagen und die Ausgestaltung des südlichen Ausbauendes. Grundsätzlich 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. Aus der Variantenuntersuchung ging eine Vorzugsvariante hervor, die im Rahmen einer Erstverschickung vorgestellt wurde. Als Ergebnis der Stellungnahmen erfuhr der Abschnitt südlich Fontenay bis zum Generalkonsulat eine grundsätzliche Neukonzeption, um eine gestalterisch bessere Lösung im Bereich der heutigen zweibahnigen Situation zu erreichen. Da hier deutlich

von den Inhalten der 1. Verschickung abgewichen wird, diese Änderungen jedoch umfangreich abgestimmt wurden, erfolgt nachstehende Einteilung:

- Die Bereiche Alte Rabenstraße bis zum Durchgang an der Badestraße sowie südlich des Generalkonsulates werden schlussverschickt.
- Der Bereich zwischen dem Durchgang zur Badestraße und dem Generalkonsulat wird kenntnisnahmeverschickt.

3.2 Geplante Querschnitte

Allgemeines

Der neue Abschnitt der Fahrradstraße beginnt im Norden am Knotenpunkt Alter Rabenstraße/Harvestehuder Weg/Alsterufer. Die im Harvestehuder Weg bestehende Aufpflasterung mit Einengung (bisheriges Ende der Fahrradstraße) wird zurückgebaut.

Die Fahrbahn-, bzw. Fahrstreifenbreite 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 Alte Rabenstraße, Fontenay und Alsterterrasse, am Durchgang zur Badestraße (Höhe Badestraße 26), an Klein Fontenay sowie auf Höhe des US-Generalkonsulates als ungesicherte, getrennte Querungen gem. PLAST 10. In den Grandflächen liegende taktile Elemente der Querungen werden zur Sicherstellung der Funktion (Verschmutzung, Sandeintrag) mit Platten eingefasst. Um die farblichen Unterschiede zwischen Platten und Grand gering zu halten, werden gebrauchte Platten verwendet.

In den Einmündungen sind Gehwegüberfahrten mit nicht kontrastierenden, taktilen Elementen vorgesehen. Hierdurch wird die Nachrangigkeit des Verkehrs aus den zuführenden Straßen geregelt und auch optisch der durchgehende Charakter der Fahrradstraße betont. Die Gehwegüberfahrten erhöhen 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 den Einmündungen aufgrund des Hotels „The Fontenay“ mit dem gelegentlichen Auftreten von Reisebussen gerechnet werden muss, erhalten sie eine entsprechende Dimensionierung. Um die Einmündung an der Alten Rabenstraße optisch klein zu halten, wird die gelegentliche Befahrung durch einen verstärkten Gehwegaufbau ermöglicht, jedoch die in Wabepflaster gehaltene Überfahrt nicht in voller Größe der Schleppkurve hergestellt.

Längsparkstreifen werden mit einer Breite von 2,02 m bis 2,26 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.

Alte Rabenstraße bis Fontenay

Die Alte Rabenstraße wird im Bereich der Schrägparkstände durch Markierung auf die erforderlichen 5,50 m verschmälert, so dass die schräg parkenden Fahrzeuge weniger in den Gehwegbereich überhängen.

Im Streckenbereich des Alsterufers wird der westliche Bord so Richtung Alster verschoben, dass eine Gehwegbreite größer 2,50 m zzgl. Überhangstreifen entsteht. Durch Versetzen des alsterseitigen Bordes nach Westen entsteht die Fahrbahnbreite von 5,50 m. Bis zum Haus Badestraße 26 entstehen in den westlichen Nebenflächen Senkrechtparkstände. Zwischen Fahrbahn und Parkständen befindet sich ein 2,0 m breiter Zwischenstreifen.

Der von der Fahrbahn gewonnene Raum in den Nebenflächen wird begrünt. Südlich der Alten Rabenstraße wird entsprechend dem Bestand eine Bushaltestelle für Rundfahrtbusse eingerichtet.

Fontenay bis Klein Fontenay

Südlich Fontenay wird eine Verkehrsinsel eingerichtet. Die Fahrbeziehung von und nach Süden ist für Kfz gesperrt. Ein widerrechtliches Durchfahren soll durch Beschilderung sowie sehr schmale Richtungsfahrbahnen von jeweils 1,80 m verhindert werden.

Südlich anschließend an die Durchfahrtsperre verläuft die Fahrradstraße mit einer Breite von 5,50 m. 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 von Süden kommend mit dem Entfall der Parallelfahrbahn keine Wendemöglichkeit mehr vorhanden wäre, entsteht in der westlichen Nebenfläche südlich Fontenay eine Wendeanlage (Bemessungsfahrzeug: 3-achsiges Müllfahrzeug ohne NL-Achse). Die Gestaltung der Wendeanlage in Natursteinpflaster auf dem Niveau der Nebenfläche hebt sich klar von der durchgehenden Fahrradstraße ab und schafft eine klare Vorrangsituation für den Radverkehr. Die offene platzartige Gestaltung einschließlich Möblierung ist Ergebnis einer freiraumplanerischen Begleitplanung.

Bereich des US-Generalkonsulates

Südlich der Querungsstelle an Klein Fontenay entstehen Längsparkstände und eine 5,50 m breite Fahrbahn, deren Verlauf zu Gunsten der Grünanlagen an der Alster nach Westen verschoben wird.

Vor dem US-Generalkonsulat folgt die Fahrbahn dem westlichen Fahrbahnrand. Der alsterseitige Bord wird zur Schaffung einer 5,50 m breiten Fahrbahn verschoben. Es werden Längsparkstände sowie ein barrierefreier Parkstand auf Nebenflächenniveau baulich hergestellt.

Die westlichen Nebenflächen auf Höhe des Generalkonsulates werden vollkommen neu hergestellt. Nördlich davon erfolgen nur geringfügige Anpassungen des Bestandes. Der vorhandene Radweg in der östlichen Nebenfläche wird zurückgebaut und die Fläche als Gehweg in Grand neu hergestellt.

US-Generalkonsulat bis Alsterterrasse

Die Fahrbahn ist in diesem Abschnitt 5,50 m breit. Kurz vor der Einmündung der Alsterterrasse endet die Fahrradstraße.

Auf beiden Seiten werden Längsparkstreifen von rund 2,20 m Breite markiert.

Die westlichen Nebenflächen werden teils angepasst, ab Hausnummer 15 südwärts neu gebaut. Der bestehende Radweg wird vollständig zurückgebaut und zur Verbreiterung des stark frequentierten Gehweges durch Grand ersetzt.

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 Richtung Kennedybrücke bzw. Binnenalster linksabbiegende Fahrräder geschaffen. Diese können hier den Gegenverkehr abwarten, um danach über die neu einzurichtende Aufleitung wieder auf die Nebenfläche zu gelangen.

Beidseitig werden 2,02 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. Daher ist es unverzichtbar, die Sperrung der Durchfahrt für den MIV, ggf. an anderer Stelle, beizubehalten. Verkehrszahlen in der Größenordnung des Zustandes vor der Sperrung (rd. 15.000 Kfz/d) wären mit einer Fahrradstraße nicht vereinbar.

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 250 auf 160.

Die Lage der Parkstände ist Abbildung 4, S. 16 und Abbildung 5, S. 17 zu entnehmen.

	Durchgang Badestraße	Badestraße bis Fontenay	Fontenay bis Kle Fontenay	Bereich US-Ge konsulat	Konsulat bis Alsterrasse	Südlich Alsterrasse	Gesamt
Bestand							
Alsterseite	36	21	12	0	39	14	122
Landseite	49	0	55	0	24	0	128
Summe	85	21	67	0	63	14	250
<i>davon barrierefrei</i>			1		2		3
Planung							0
Alsterseite	0	0	0	0	31	12	43
Landseite	48	0	40	9	15	5	117
Summe	48	0	40	9	46	17	160
<i>davon barrierefrei</i>	1		1	1	2		5
Ab-/Zunahme	-37	-21	-27	9	-17	3	-90

Tabelle 1: Parkstandsbilanz



Abbildung 4: Geplanter Parkraum (Alte Rabenstr. bis Kleine Fontenay)



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

3.6 Lieferverkehr

Die Ladezone nördlich der 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 70 Fahrradbügel mit 140 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 PLAST 10 und des H-BVA gestaltet. Die Mindestgehwegbreite beträgt 2,0 m (lichte Breite ohne Sicherheitsräume). Gehwege werden gepflastert oder plattiert, alsterseitig im Parkbereich in Grand ausgeführt.

3.9 Straßenbegleitgrün

Aufgrund der Neuaufteilung des Querschnitts zwischen Fontenay und Hausnummer 28 müssen, trotz planerischer Bemühung um den Erhalt von Bäumen, 11 Bestandsbäume gefällt werden.

Es sind 3 Neupflanzungen vor dem Gebäude Badestraße 46 sowie im Bereich südlich Fontenay vorgesehen. Im Bereich der Häuser Badestraße 26 bis 34 dürfen aufgrund eines Vertrages zwischen der FHH und den Eigentümern keine Neupflanzungen im Straßenraum erfolgen.

Die alsterseitig durch die Verschiebung der Fahrbahn bzw. durch Umstrukturierung der Parkstände gewonnene Grünfläche ist Gegenstand einer begleitenden Freiraumplanung.

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.

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.

3.12 Möblierung

Auf der östlichen Straßenseite wird durchgehend ein „Tiergartengitter“ angeordnet. Hierdurch soll Falschparken verhindert werden und der Alsterpark bzw. der Uferbereich optisch gefasst werden. Auch der Park nördlich Fontenay sowie der Grünzug Klein Fontenay werden mit Tierparkgitter umrahmt. Dieses Möblierungselement findet bereits im Harvestehuder Weg Anwendung. Ebenfalls zur Verhinderung des Falschparkens sowie zur Freihaltung von Sichtfeldern werden Eichenspaltpfähle, Pfosten sowie Fahrradbügel vorgesehen. Neben der Wendeanlage südlich Fontenay ist eine rund 10 m lange, geschwungene Sitzbank vorgesehen.

Auf der westlichen Straßenseite gegenüber Hausnummer 17 entstehen zwei Ladeplätze für E-Fahrzeuge. Die vorhandene Ladeinfrastruktur gegenüber der Alsterterrasse wird zurückgebaut.

3.13 Barrierefreiheit

Zur Sicherstellung der Barrierefreiheit finden die Regelungen der PLAST 10 sowie der H-BVA Anwendung. Im Planungsbereich sind 5 barrierefreie Parkstände ausgewiesen (3,1%).

3.14 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Die Anleiterbarkeit der Gebäude durch die Feuerwehr ist gewährleistet.

4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach 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 innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

6 LÄRMSCHUTZ

Maßnahmen des Lärmschutzes sind 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

Aufgrund der geringen Eingriffstiefe ist keine Kampfmittelerkundung erforderlich. Für Grabungen >80 cm ist eine baubegleitende Kampfmittelsondierung 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 Abschnitt Alte Rabenstraße bis Fontenay soll ab September 2017 bis Ende 2017 gebaut werden. Der Abschnitt südlich Fontenay ist für die Realisierung ab März 2018 vorgesehen.