

# UMPLANUNG STRESEMANNSTRAÙE

Vom Provisorium zum  
Endzustand



Quelle: Bild-LCV

16.03.2026



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

# AGENDA

- 01 Rahmenbedingungen und Rückblick
- 02 Aktuelle Vorzugsvariante Endzustand
- 03 Warum ein Provisorium?
- 04 Planung Provisorium
- 05 Ausblick



# RAHMENBEDINGUNGEN UND RÜCKBLICK

01



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

# PLANUNGSRAUM

## EÜ Sternbrücke

- Brückeneinhub Sommer 2026

## Stresemannstr. Endzustand

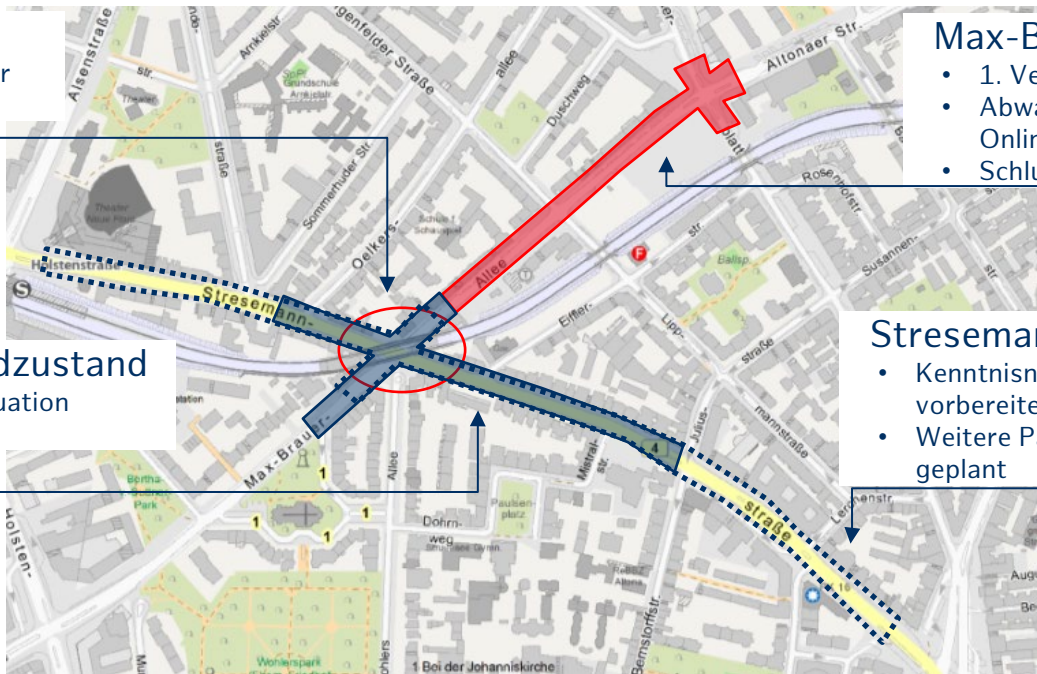
- Fortsetzung nach Evaluation  
Zwischenzustand

## Max-Brauer-Allee Ost

- 1. Verschiebung erfolgt
- Abwägung und Auswertung  
Onlineumfrage erfolgt
- Schlussverschiebung in Vorbereitung

## Stresemannstr. Provisorium

- Kenntnisnahmeverschiebung wird  
vorbereitet
- Weitere Partizipations Schritte werden  
geplant



# ÖPNV

- Wichtige Verbindungsachse
  - Metrobuslinien M3, X3 in Stresemannstraße
  - Metrobuslinie M15 in Max-Brauer-Allee
- 41.000 Fahrgäste im betroffenen Querschnitt der Stresemannstraße (2024)
- Absehbar Kapazitätserweiterung im Zuge des Hamburg-Taktes
- Bushaltestellen entsprechen nicht den Anforderungen
- Keine separate Führung der Busse im Bestand



# MIV

- Stresemannstraße ist Hauptverkehrs- und Bundesstraße (B4)
- Verkehrsbelastung (2023):
  - 23.800 Kfz im Querschnitt
  - Schwerlastanteil: 7,9 - 9,3 %
- Zwei Fahrstreifen je Richtung
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit überwiegend 30 Km/h
- Stadtauswärts kurzzeitige Einengung auf einen Fahrstreifen
- Keine fahrbahnbegleitenden Parkplätze zwischen Mistralstr. und Eifflerstraße



# RADVERKEHR

- Radwege sind benutzungspflichtig
- Überwiegend keine eigenen Radweganlagen
  - Gemeinsame Führung auf Gehwegen
  - Führung durch Wartebereiche an Bushaltestellen
- 5050 Radfahrende im Querschnitt Stresemannstraße
  - Hohe Radverkehrsbelastung
  - Wichtige radverkehrliche Verbindungsfunktion
- Steigerung der Radverkehrszahlen nach Umbau erwartbar





# AUSBAUZIELE STRESEMANNSTRAÙE

## ÖPNV



- Kapazitätserweiterung
- Umgestaltung Haltestellen
- Busbevorrechtigung

## MIV



- Erhalt Leistungsfähigkeit
- Fortbestand Parkraum

## Radverkehr



- Eigenständige Radführungen
- Geschützte Radanlagen
- Leistungsfähige Dimensionierung

## Fußverkehr



- Nutzungsgerechte Anlagen
- Barrierefreiheit

## Diverses



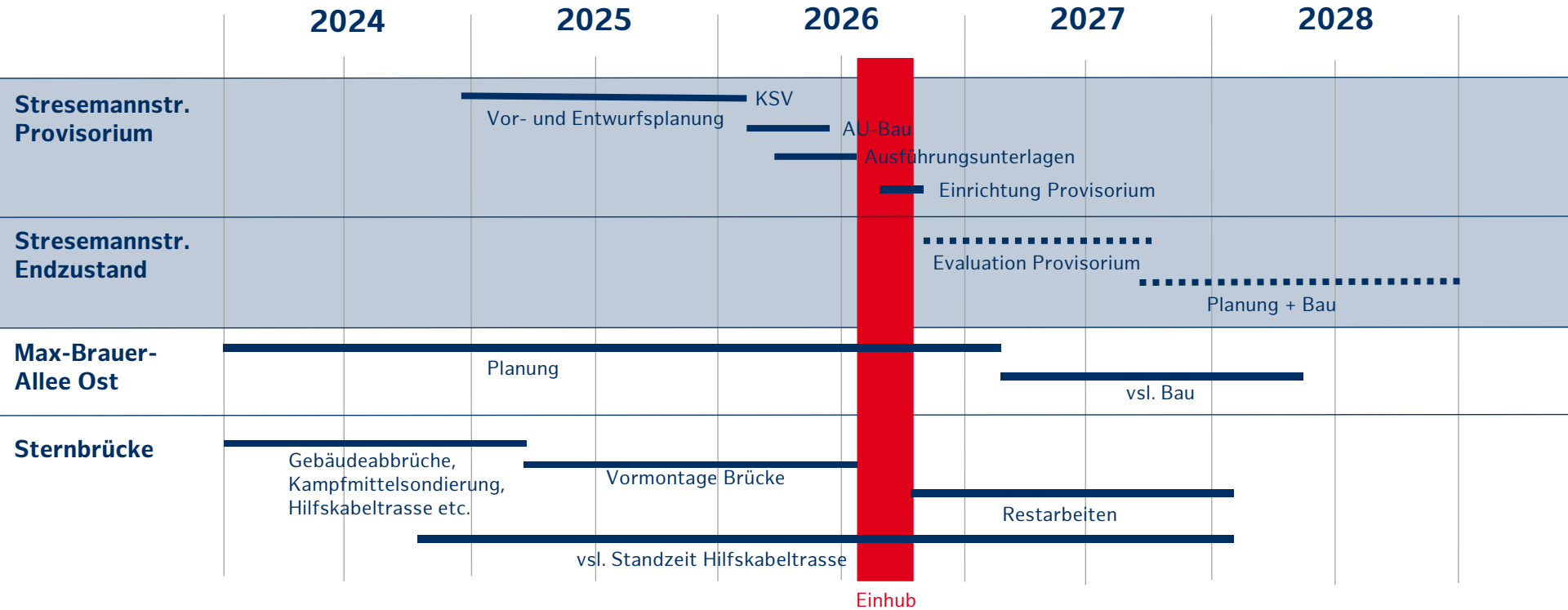
- Liefer- & Ladelogistik
- Straßenraumausstattung

## Blau-Grüne-Infrastruktur



- Grünflächen schaffen
- Zusätzliche Baumstandorte
- Wassersensible Gestaltung

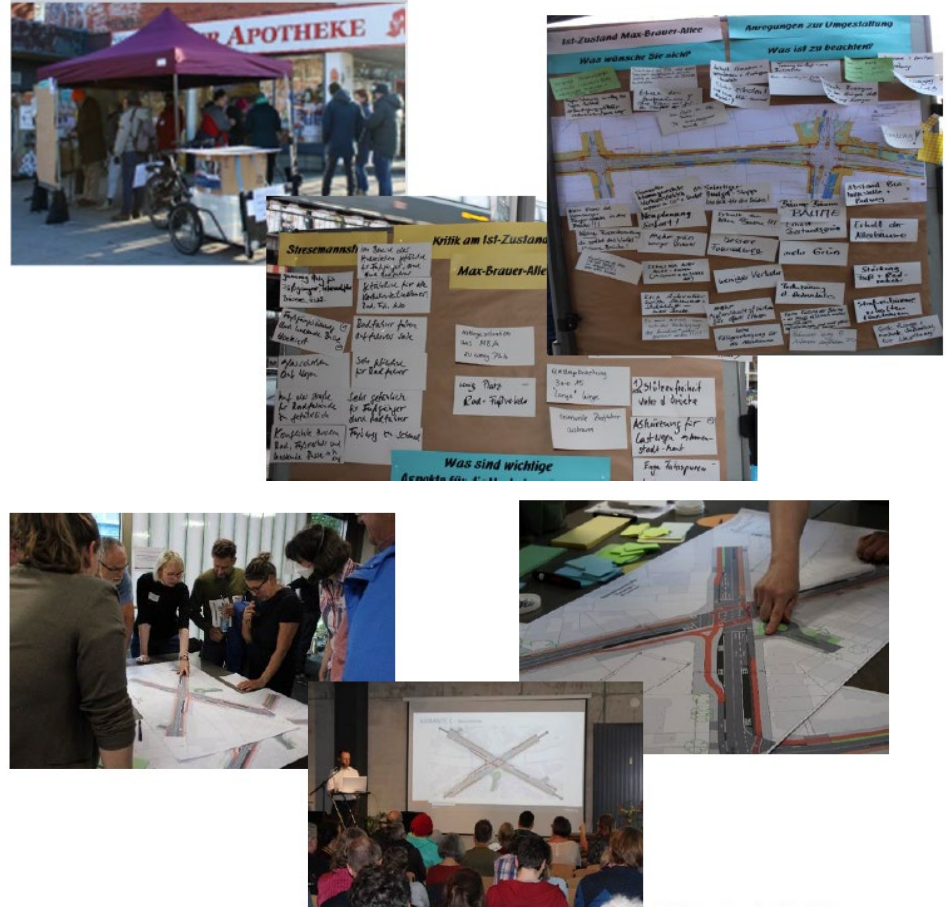
# ZEITLICHE ABHÄNGIGKEITEN



# PARTIZIPATION RÜCKBLICK

- Info- und Dialogstände vor Ort zu Planungsbeginn
  - Information zur Straßenplanung
  - Aufnahme von Erwartungen, Misständen und Wünschen
- Dialogforum
  - Präsentation von möglichen Planungsvarianten
  - Diskussion der Planungsansätze in Kleingruppen
    - Positive Rückmeldungen zur Vorzugsvariante

Weitere partizipative Begleitung des Planungsprozesses ist vorgesehen



Bilder: Quelle KoRiS

# AKTUELLE VORZUGSVARIANTE ENDZUSTAND

02

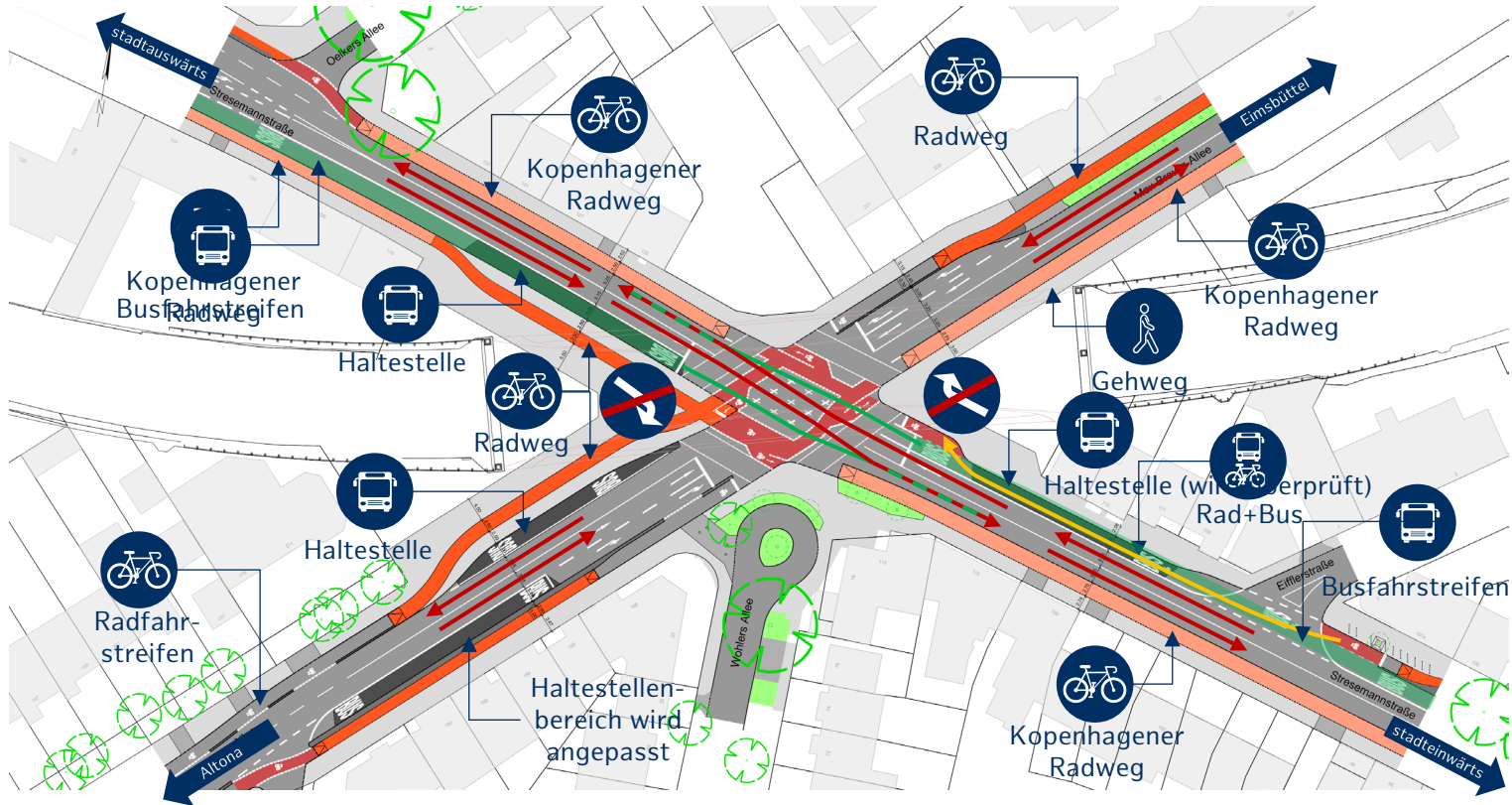


LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

# AKTUELLE VORZUGSVARIANTE ENDZUSTAND



VORZUGSVARIANTE ENDZUSTAND

# WARUM EIN PROVISORIUM?

03



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

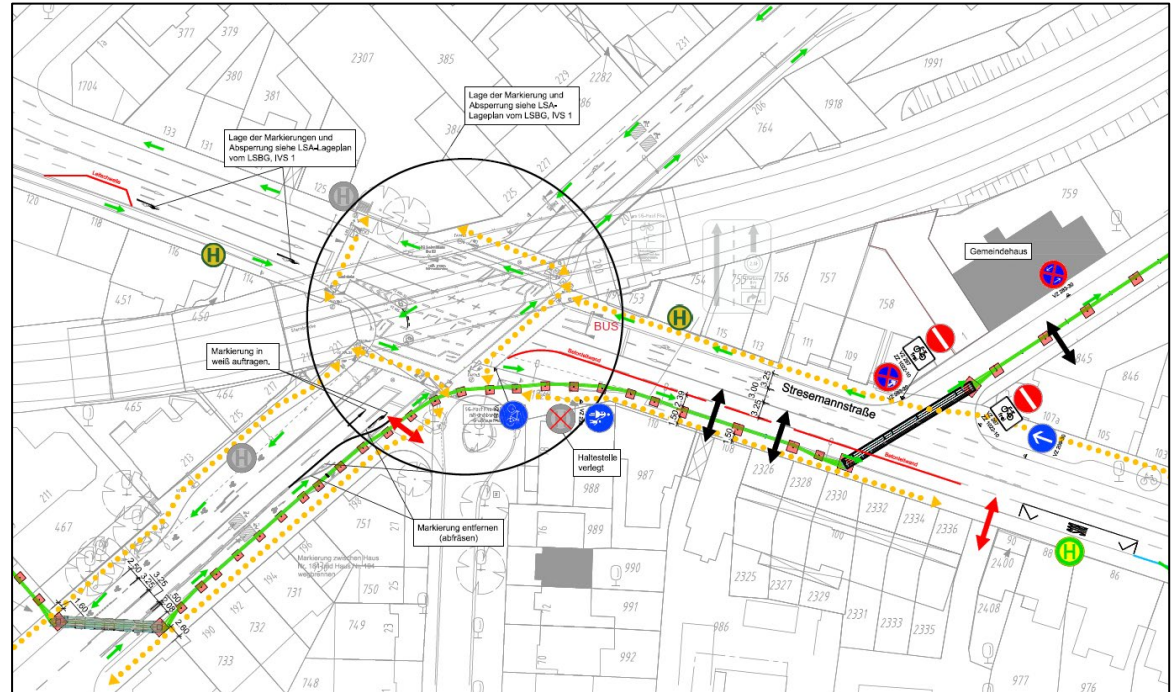
# KABELHILFSTRASSEN DEUTSCHE BAHN

Standzeit:

Min. bis Anfang 2028

Hintergrund sind  
Modernisierung der  
Infrastruktur der DB in  
Zusammenhang mit den neuen  
Bhf. Altona

- Kein abschließender Umbau der Straßen während der Standzeit möglich



[www.mediaserver.hamburg.de/](http://www.mediaserver.hamburg.de/) / Andreas Vallbracht

# KABELHILFSTRASSEN DEUTSCHE BAHN

- Provisorische Verkehrsführung durch Deutsche Bahn während der Standzeit der Kabelhilfstrasse
  - 3 Fahrstreifen für MIV
    - 2 Fahrstreifen stadtauswärts
    - 1 Fahrstreifen stadteinwärts
  - Radverkehrsführung als Protected Bikelane
- Einrichtung Vorzugsvariante im vorhandenen Straßenraum mit geringem Aufwand möglich.
- Planung eines Zwischenzustands und Evaluation der Verkehrsführung



Provisorische Verkehrsführung im Bereich der Kabelhilfstrasse

# PLANUNG PROVISORIUM

04



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

# PLANUNG PROVISORIUM

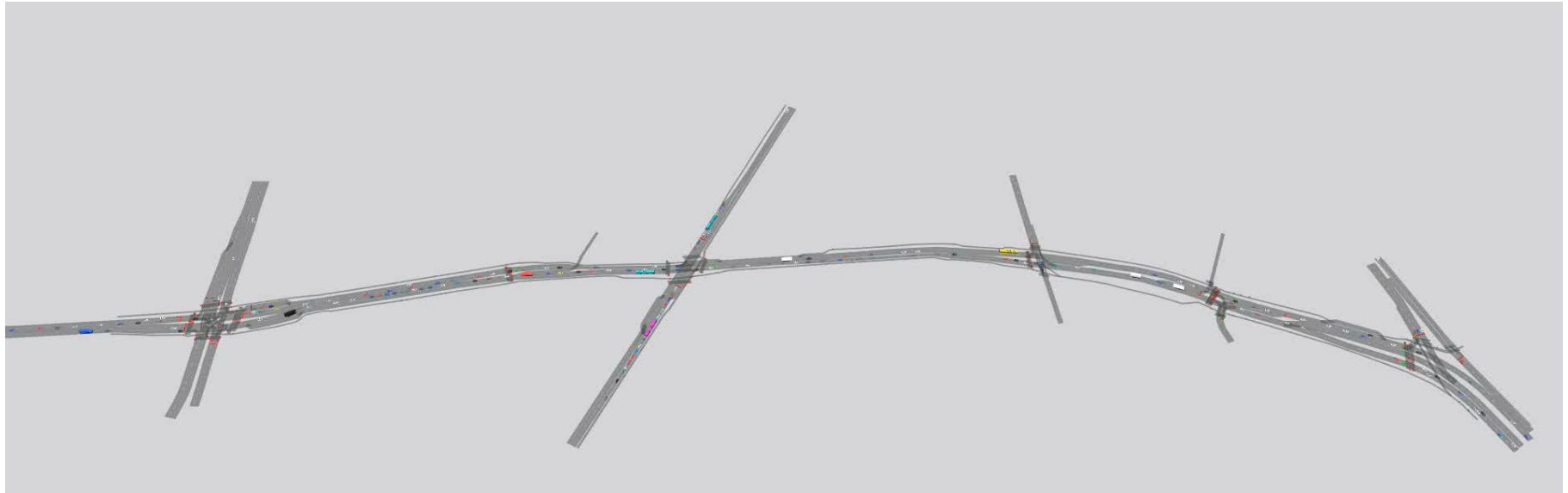


PLANUNG PROVISORIUM

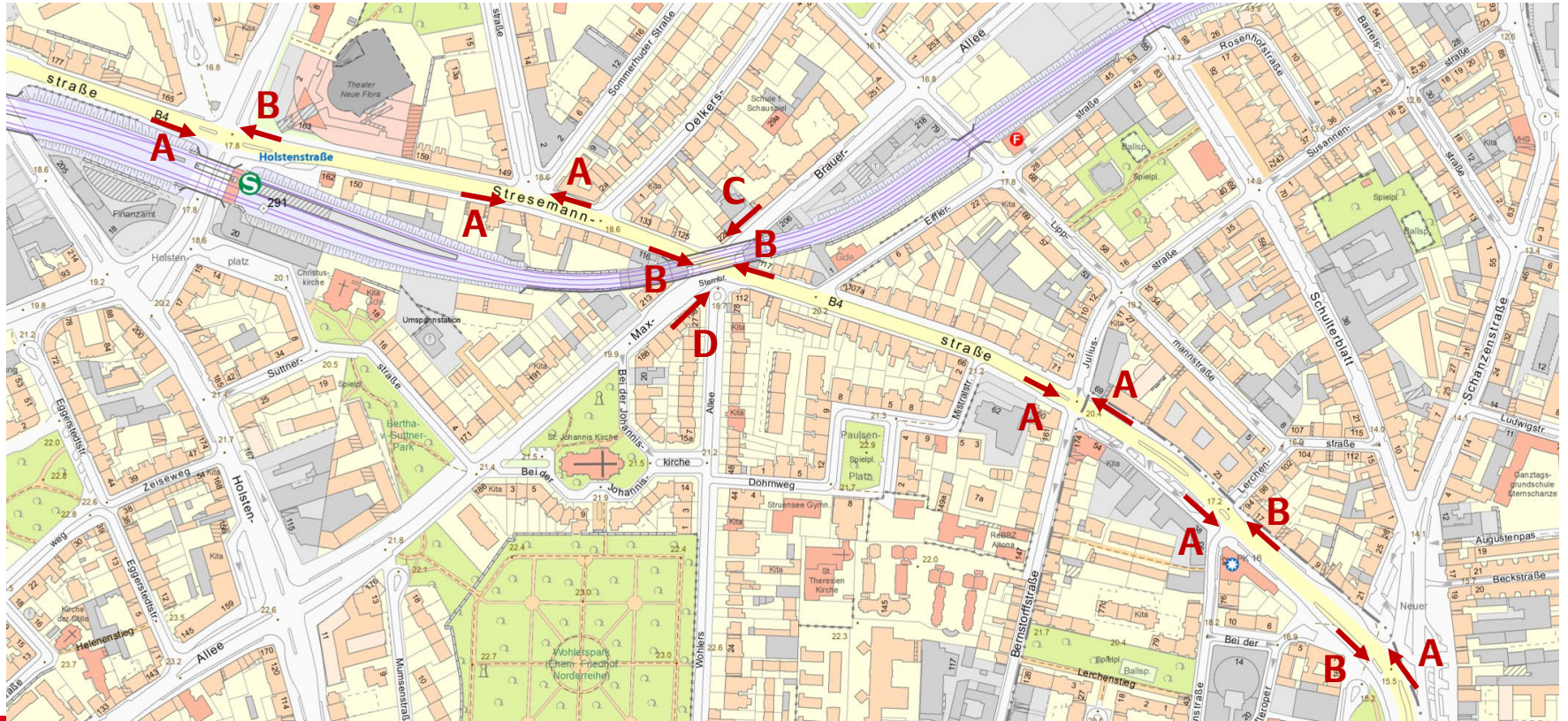
# HAUPTMERKMALE

-  • ca. 800m Busspur
  - Einrichtung Busbevorrechtigung
  - Verlegung Haltestellen mit separaten Wartebereichen
-  • Erhalt Leistungsfähigkeit Verkehrsqualitäten A-C (D)
-  • ca. 440m geschützte, eigenständige Radwegführung, davon 340m mit Protektion
  - gesonderte Radsignale im Knoten
  - Einrichtung Radschleuse
-  • eigenständige Fußverkehrsanlagen
  - Taktiles Leitsystem
-  • Entfall Rechtsabbieger in MBA
  - Entfall 2 Parkstände
-  • Entfall 3 Anlehnbügel

# SIMULATION - ABENDSPITZE



# ÜBERSICHT QUALITÄTSSTUFEN - ABENDSPITZE



SIMULATION

# AUSBLICK

# 05



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg

# PARTIZIPATION AUSBLICK

ab 3Q/26

## Feedbackmöglichkeit vor Ort

- öffentliche angekündigte Vor-Ort-Feedback Station an mehreren Tagen
- Informationen zum Zwischenzustand
- Feedback der Teilnehmer:innen zum Zwischenzustand

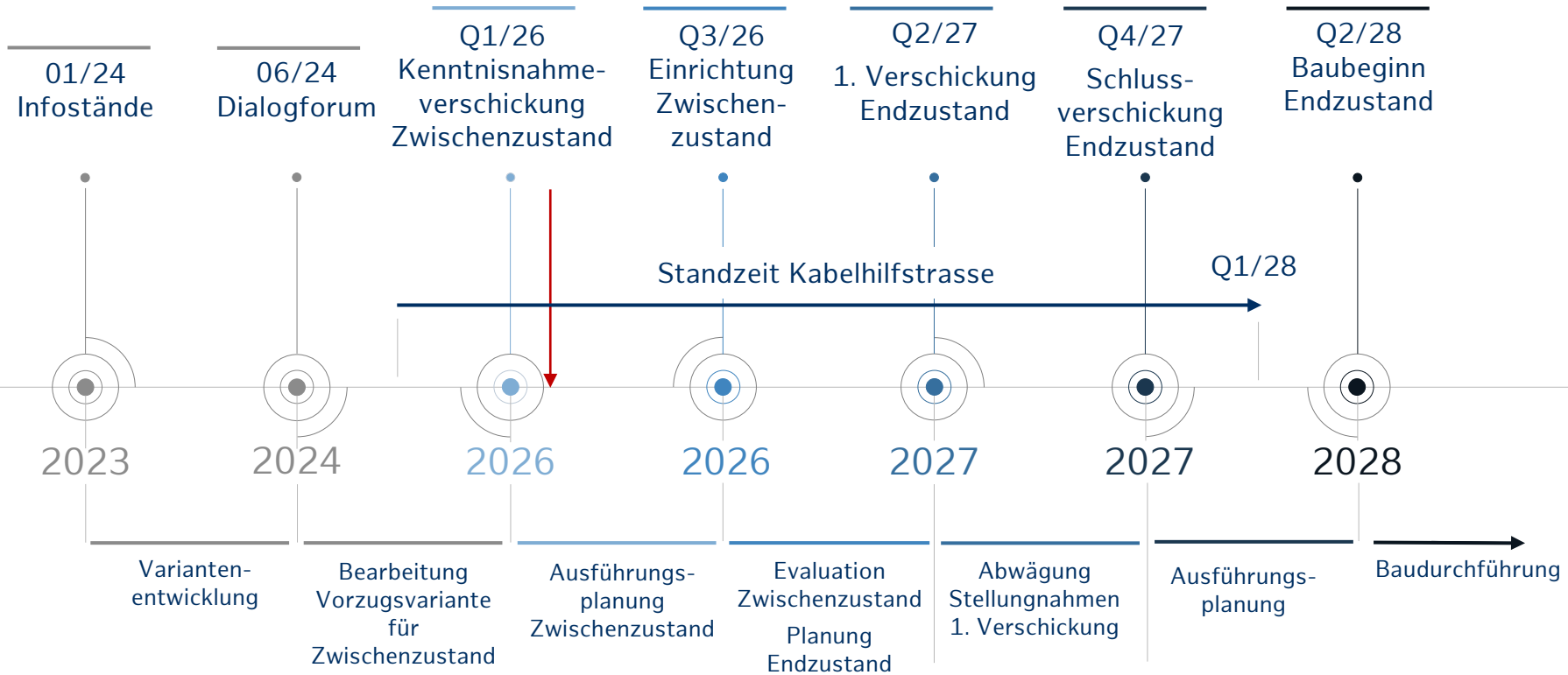
## Online-Beteiligung

- Öffentliche Feedback-Erhebung parallel zur 1. Verschickung des Endzustandes
- Ähnlich wie zuvor im Kontext des Planungsabschnitts auf der Max-Brauer-Allee

## Vorstellung im Mobilitätsausschuss Altona

- Zur 1. Verschickung & kurz vor der Schlussverschickung
- Informationen zu der Auswertung und den Inhalten der Online-Beteiligung

# ZEITPLAN STRESEMANNSTRAÙE



# VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

Mediaserver Hamburg / Andreas Vallbracht



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



Hamburg