

Straßenverkehrstechnische Planung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14368

Maßnahme Lückenschluss Alsterufer



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	5
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	6
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	6
2	Planungsrechtliche Grundlagen	6
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	7
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	7
3.2	Verkehrsbelastung.....	7
3.3	Unfallgeschehen.....	11
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung.....	12
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	13
3.5.1	Querschnitt Kennedybrücke (Nordseite)	14
3.5.2	Querschnitt Alsterufer	15
3.5.3	Querschnitt Warburgstraße	16
3.6	Schadensbild	16
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	16
3.8	Motorisierter Individualverkehr	17
3.9	Wirtschaftsverkehr	17
3.10	ÖPNV und Sharing Angebote.....	17
3.11	Radverkehr	17
3.12	Fußverkehr	18
3.13	Ruhender Verkehr	19
3.14	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	19
3.15	Öffentliche Beleuchtung	19
3.16	Straßenbegleitgrün	20
3.17	Entwässerung	20
3.18	Versorgungsleitungen.....	20
3.19	Ingenieurbauwerke	20
3.20	Grundwasser	20
3.21	Denkmalschutz.....	20
3.22	Altlasten	21
3.23	Kampfmittel.....	21
4	Variantenuntersuchung	22
4.1	Änderung der Quartierserschließung	23
4.2	Bypass zwischen Alsterufer und Kennedybrücke	25
4.3	Zweirichtungsradverkehr entlang Kennedybrücke	25

4.4	Ausgestaltung der Fahrradstraße Alsterufer	26
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	27
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung	27
5.1.1	Querschnitt Kennedybrücke	27
5.1.2	Querschnitt Alsterufer	28
5.1.3	Querschnitt Warburgstraße	30
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	31
5.3	Quartierserschließung	32
5.4	Wirtschaftsverkehr	32
5.5	ÖPNV und Sharing Angebote	32
5.6	Radverkehr	32
5.7	Fußverkehr	33
5.8	Ruhender Verkehr	34
5.9	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	35
5.10	Öffentliche Beleuchtung	35
5.11	Straßenbegleitgrün	35
5.12	Entwässerung	36
5.13	Versiegelte Fläche	36
5.14	Versorgungsleitungen	37
5.15	Ingenieurbauwerke	37
5.16	Baustoffe	37
5.17	Feuerwehr	37
6	Umsetzung der Planung	39
6.1	Grunderwerb	39
6.2	Auswirkungen durch das Projekt	39
6.2.1	Immissionen	39
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	39
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	39
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	40
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	40
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	41

Abbildungen

<i>Abbildung 1: Planungsbereich der Maßnahme Lückenschluss Alsterufer.....</i>	<i>5</i>
<i>Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg</i>	<i>8</i>
<i>Abbildung 3: Belastungsmatrix Kfz KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg (Zählung 14.11.24)</i>	<i>9</i>
<i>Abbildung 4: Geometrie erfasster Rad- und Fußverkehrsbeziehungen Verkehrszählung Alsterufer ...</i>	<i>10</i>
<i>Abbildung 5: Verkehrsunfallauswertung vom 01.01.2020 - 31.10.2023</i>	<i>11</i>
<i>Abbildung 6: Verortung der Straßenquerschnitte</i>	<i>13</i>
<i>Abbildung 7: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Strecke), Ri. W.....</i>	<i>14</i>
<i>Abbildung 8: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Knotenpunkt), Ri. W.</i>	<i>14</i>
<i>Abbildung 9: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 1), Richtung Norden</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 10: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Kurve), Richtung Norden.....</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 11: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 3), Richtung Norden</i>	<i>15</i>
<i>Abbildung 12: Abmessung des Straßenquerschnitts Warburgstraße, Richtung Norden</i>	<i>16</i>
<i>Abbildung 13: Übersicht Varianten – Änderung der Einbahnstraßenregelungen im Quartier</i>	<i>23</i>
<i>Abbildung 14: Variantenvergleich Erschließungsoptionen Quartier, Einfahrt</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 15: Variantenvergleich Erschließungsoptionen Quartier, Ausfahrt</i>	<i>24</i>
<i>Abbildung 16: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Strecke), Ri. W.</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 17: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite KP), Ri. W.</i>	<i>28</i>
<i>Abbildung 18: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 1), Richtung Norden</i>	<i>29</i>
<i>Abbildung 19: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Kurve), Richtung Norden.....</i>	<i>29</i>
<i>Abbildung 20: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 3), Richtung Norden</i>	<i>30</i>
<i>Abbildung 21: Abmessung des Straßenquerschnitts Warburgstraße, Richtung Norden (Planung)</i>	<i>30</i>

Tabellen

<i>Tabelle 1: Querschnittsbelastung am KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg für Kfz (Zählung 14.11.24) 7</i>	
<i>Tabelle 2: Belastungsmatrix KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg für Radverkehr (Zählung 11.06.24)10</i>	
<i>Tabelle 3: Übersicht Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen</i>	<i>16</i>
<i>Tabelle 4: Bilanz der Parkstände, Sonderparkstände und Abstellanlagen im Plangebiet/Quartier</i>	<i>34</i>
<i>Tabelle 5: Baumbilanz nach Planungsbereichen</i>	<i>36</i>
<i>Tabelle 6: Flächenbilanz versiegelte und unversiegelte Flächen nach Planungsbereichen.....</i>	<i>37</i>

1. Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt mittels der kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen, den innerstädtischen Radverkehr zu verbessern. Im Zuge des Projekts wird im südlichen Bereich des Alsterufers zwischen dem Knotenpunkt Alsterglaciis/Neuer Jungfernstieg (K209) und der Einmündung Alsterterrassen die Infrastruktur für den Radverkehr verbessert. Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr entlang dieser Achse sowie die städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums im unmittelbaren Bereich der Alster.

Der Straßenabschnitt Alsterufer befindet sich im Stadtteil Rotherbaum im Bezirk Eimsbüttel und grenzt an die Stadtteile Neustadt und St. Georg an. Im nördlichen Verlauf begrenzt die Straße das westliche Ufer der Außenalster, im Süden schließt sie an den Knotenpunkt Alsterglaciis/Neuer Jungfernstieg. Am Knotenpunkt treffen die Straßen Kennedybrücke, Neuer Jungfernstieg, Alsterglaciis, Warburgstraße und Alsterufer aufeinander. Südlich des Knotenpunkts und lediglich durch die Eisenbahnüberführung der Verbindungsbahn getrennt befindet sich ein weiterer Knotenpunkt, an dem die Straßen Neuer Jungfernstieg, Esplanade und Lombardsbrücke aufeinandertreffen. Dieser Knotenpunkt ist Teil des Ring 1 und unmittelbar mit der LSA-Schaltung des nördlichen Knotenpunkts koordiniert.

In Nord-Süd Richtung verläuft vom neuen Jungfernstieg in das Alsterufer die wichtige Radroute 4, die nördlich der Einmündung Alsterterrassen bereits als Fahrradstraße ausgebaut ist. In Ost-West Richtung kreuzt über Alsterglaciis und die Kennedybrücke die Radroute 2 den Knotenpunkt.

Innerhalb des Plangebiets wird der Radverkehr im Alsterufer im Mischverkehr geleitet. Auf der nördlichen Seite der Kennedybrücke befindet sich ein untermaßiger Zweirichtungsradweg. Durch die Parkanlage verläuft ein getrennter Fuß- und Radweg von der Kennedybrücke in das Alsterufer, der aufgrund der geringen Breiten, die unzureichende Trennung zw. Rad- und Fußverkehr sowie durch die Hanglage bedingter hoher Geschwindigkeiten erhebliches Konfliktpotenzial aufweist. Der Doppelknotenpunkt wurde bereits 2022 angepasst und mit Radverkehrsanlagen versehen.

Im Norden wird der Planungsraum (s. *Abbildung 1*) der Straße Alsterufer von der bereits als Fahrradstraße hergestellten Abschnitt des Alsterufers, kurz hinter der Einmündung Alsterterrassen, begrenzt. Im Osten erstreckt sich der Planungsraum über die Grünanlage bis zur Westseite des Brückenbauwerks Kennedybrücke. Südlich wird das Gebiet durch die östliche Fahrriichtung der Straße Kennedybrücke und den Knotenpunkt begrenzt. Die westliche Begrenzung wird durch das Ende des Knotenpunktes und die Warburgstraße bis zur Einfahrt der Hausnummer 8 definiert. Ebenso wird die Einmündung Alsterterrassen in den Planungsraum einbezogen.

Lückenschluss Alsterufer

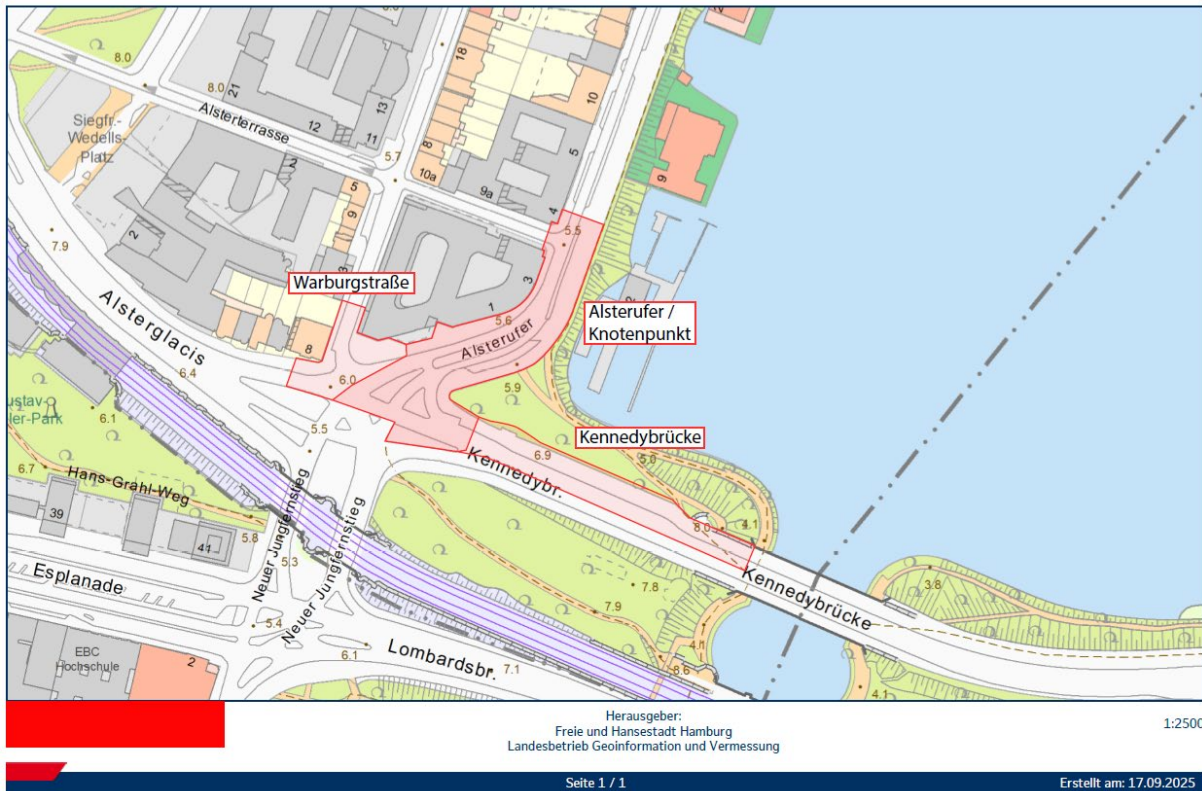


Abbildung 1: Planungsbereich der Maßnahme Lückenschluss Alsterufer

[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

Aufgrund einer Unfallhäufungsstelle in der Warburgstraße (und der damit einhergehenden Änderung der Kfz-Fahrbeziehung in die Warburgstraße) muss auch die Einbahnstraße im östlichen Teilstück der Alsterterrassen geändert werden, um weiterhin eine ausreichende Erschließung des Quartiers zu ermöglichen. Entsprechend wird im Zuge des Projekts auch die Einbahnstraße in der Alsterterrasse zwischen Warburgstraße und Neuer Rabenstraße angepasst.

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

In vorigen Maßnahmen wurde die Radverkehrsinfrastruktur des Neuen Jungfernstiegs, des Doppelknotens Neuer Jungfernstieg/Kennedybrücke/Lombardsbrücke sowie der Fahrradstraße im Alsterufer verbessert. Anlass und Ziel dieser Maßnahme ist nun die Herstellung eines Lückenschlusses adäquater, sicherer sowie den Verkehrsmengen entsprechender Radinfrastruktur zwischen Binnen- und Außenalster.

Die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer Baumaßnahme ergibt sich zudem aus dem Vorliegen einer Unfallhäufungsstelle sowie zahlreicher Unfallgefahrenstellen im Planungsgebiet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr sollen Verkehrsbeziehungen neu geordnet werden, Fuß- und Radwege regelkonform ausgebaut und voneinander getrennt werden. Die Fortführung von leistungsfähigen und attraktiven Radverkehrsanlagen zum und am Knotenpunkt Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg soll auch dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Stadt Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Baustufenplan Harvestehude-Rotherbaum (1955)
- der vorhabenbezogene Bebauungsplan Rotherbaum 35 (2013) und
- der Bebauungsplan Rotherbaum 26.

Die Baumaßnahme wird größtenteils innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Geringfügig werden Flächen der öffentlichen Grünanlage „Alsterpark“ in Anspruch genommen, um den Gehweg auf das Standardmaß nach ReStra zu verbreitern und Baumfällungen zu vermeiden. Dies ist bereits mit dem Bezirksamt Eimsbüttel abgestimmt. Angrenzend zum Planungsgebiet befindet sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan Rotherbaum 37 im Verfahren.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Knotenpunkt (KP 209) Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg verfügt über fünf Knotenpunktarme, an dem drei Hauptverkehrsstraßen zusammenlaufen.

Die Kennedybrücke führt als vierspurige Hauptverkehrsstraße über Binnen- und Außenalster und ist eine zentrale Ost-West-Verbindung Hamburgs. Im Knotenpunktbereich weitet sich die westliche Fahrtrichtung zudem auf drei Fahrstreifen auf, die hinter dem Knotenpunkt in die sechsspurige Hauptverkehrsstraße Alsterglaci übergehen. Diese teilt sich in östlicher Fahrtrichtung auf zwei Fahrstreifen in Richtung Kennedybrücke und drei Fahrstreifen in Richtung Neuer Jungfernstieg auf.

Nordöstlich führt die Straße Alsterufer an den Knotenpunkt heran, wobei es hier einen Radfahrstreifen sowie für den Kfz-Verkehr jeweils einen Geradeausfahrstreifen sowie einen Rechtsabbiegefahrstreifen gibt. Das Alsterufer wird durch einen freien Rechtsabbieger aus der Kennedybrücke für den Kfz-Verkehr erschlossen, während aus südlicher Richtung (Ri. Neuer Jungfernstieg) nur Radverkehr zugelassen ist. Kurz hinter dem Knotenpunkt sind im Alsterufer Schrägparkstände in Mittel- und Seitenlage angeordnet sowie im späteren Verlauf beidseitige Längsparkstände. Im Nordosten führt die Warburgstraße als Einbahnstraße mit beidseitigen Längsparkständen vom Knotenpunkt weg und dient zur direkten Quartierserschließung. Die Zufahrt zur Warburgstraße ist ausschließlich vom Neuen Jungfernstieg aus sowie über einen „U-Turn“ aus Richtung Alsterglaci möglich. Sowohl die Straße Alsterufer als auch die Warburgstraße sind Teil einer Tempo-30-Zone.

Im südlichen Bereich des Doppelknotenpunktes laufen die fünfspurige Hauptverkehrsstraße Lombardsbrücke und die sechsspurige Esplanade zusammen. Beide Straßen gehören zum Ring 1. Der Neue Jungfernstieg ist eine zweispurige Straße, die westlich der Alster verläuft und nach dem Umbau im Jahr 2025 als Fahrradstraße hergestellt wurde. Im Doppelknotenpunkt stellt die Straße das Verbindungsstück unter dem Bahnviadukt dar. Die Straßen des südlichen Knotenpunkts bleiben im Zuge der Maßnahme unberührt.

3.2 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Maßnahme wurden die Verkehrsmengen des Knotenpunktes Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg in einer Zählung vom 14.11.2024 erhoben. Anhand der ermittelten Werte wurde in einem weiteren Schritt die Auslastung der vorhandenen Kfz-Fahrstreifen geprüft. In der weiteren Planung wurde die Leistungsfähigkeit der anzupassenden Fahrstreifen geprüft, welche in seinem separaten Bericht dokumentiert wurde.

Abbildung 2 zeigt die Geometrie des Knotenpunktes sowie alle für den Kfz-Verkehr dort möglichen Fahrbeziehungen. Die Querschnittsbelastung der fünf angrenzenden Straßen nach der 2024 durchgeführten Verkehrszählung ist in *Tabelle 1* abgebildet:

Querschnitt	Straße	Gesamtbelastung	LKW-Anteil
1	Alsterglaci	62.183 Kfz/24h	3,9 %
2	Warburgstraße	1326 Kfz/24h	1,2 %
3	Alsterufer	2360 Kfz/24h	1,1 %
4	Kennedybrücke	45.531 Kfz/24h	2,8 %
6	Neuer Jungfernstieg	36.906 Kfz/24h	3,9 %

Tabelle 1: Querschnittsbelastung am KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg für Kfz (Zählung 14.11.24)

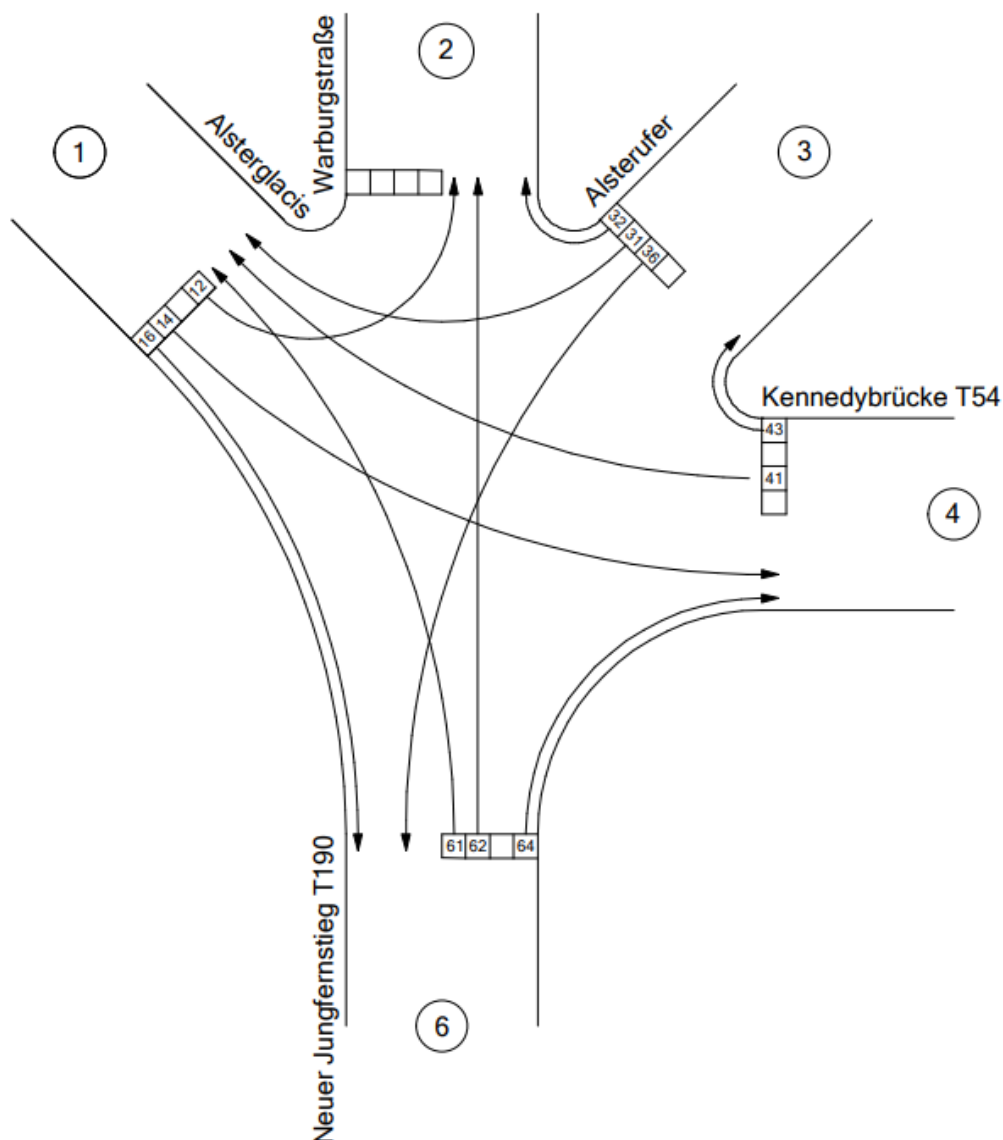


Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg

Die höchsten Belastungen liegen auf den Hauptverkehrsstraßen Alsterglaci (62.000 Kfz/24h), Kennedybrücke (45.000 Kfz/24h) sowie Neuer Jungfernstieg (37.000 Kfz/24h). Der Schwerlastverkehr ist mit fast 4 % auf den Relationen Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg deutlich höher als auf der Kennedybrücke mit 2,8 %. Die beiden nördlichen Knotenpunktarme Alsterufer (2.360 Kfz/24h) und Warburgstraße (1.326 Kfz/24h) nehmen zusammen lediglich 2,5 % der Gesamtverkehrsbelastung des Knotenpunktes auf.

Aus der in Abbildung 3 dargestellten Gesamtbelastung des Knotenpunktes wird ersichtlich, dass die Verbindung zwischen Alsterglaci und Kennedybrücke mit über 18.000 Kfz/24h Richtung Alsterglaci bzw. 16.000 Kfz/24h Richtung Kennedybrücke, die mit Abstand am häufigsten genutzte Fahrbeziehung darstellt. Die Warburgstraße, in die nur eingefahren werden kann, hat eine sehr geringe Verkehrsbelastung mit 1.326 Kfz/24h. Die am geringsten genutzten Fahrbeziehungen sind die aus dem Alsterufer in die Warburgstraße, mit 46 Kfz/24h, sowie aus dem Alsterufer in die Straße Alsterglaci mit 207 Kfz/24h. Aus dem Alsterufer in den Neuen Jungfernstieg verkehren 564 Kfz/24h. Die Einfahrt in das Alsterufer ist nur über den Rechtsabbieger der Kennedybrücke möglich und wird von 1.543 Kfz/24h genutzt.

GESAMTBELASTUNG 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	1	2	3	4	6	Summe
1 Alsterglaci	0	262	0	16479	14100	30841
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	3.5	4.2	3.8
2 Warburgstraße	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3 Alsterufer	207	46	0	0	564	817
LKW-Anteil (%)	2.4	2.2	0.0	0.0	1.2	1.6
4 Kennedybrücke T54	18710	0	1543	0	0	20253
LKW-Anteil (%)	3.0	0.0	0.8	0.0	0.0	2.8
6 Neuer Jungfernstieg T190	12425	1018	0	8799	0	22242
LKW-Anteil (%)	5.8	1.5	0.0	1.2	0.0	3.8
Summe	31342	1326	1543	25278	14664	74153
LKW-Anteil (%)	4.1	1.2	0.8	2.7	4.1	3.5
QUERSCHNITT Summe	62183	1326	2360	45531	36906	
LKW-Anteil (%)	3.9	1.2	1.1	2.8	3.9	

Abbildung 3: Belastungsmatrix Kfz KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg (Zählung 14.11.24)

Das Radverkehrsaufkommen am KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg wurde am 11.06.2024 erhoben (s. *Tabelle 2*). Hierbei wurde lediglich das Radverkehrsaufkommen in Richtung bzw. aus der Straße Alsterufer erfasst (s. *Abbildung 4*). Die Radverkehrszahlen wurden zwischen 6 und 19 Uhr erhoben und stellen keine täglichen Werte dar. Zudem muss erwähnt werden, dass der Erhebungstag niederschlagsreich war, was die geringen Radverkehrszahlen erklärt. Aufgrund der Dauerzählstelle im Alsterufer wird ersichtlich, dass die Gesamtbelastung des Radverkehrs im Alsterufer im Mittel 2-3x höher als die erhobenen Werte ist, mit Maximalwerten von über 10.000 Radfahrenden/Tag.

Gesamtbelastung von 06:00 - 18:00 Uhr im Radverkehr (von/nach Alsterufer)

von/nach	1	3	4	6	Summe
1 Alsterglaci	X	X	X	X	X
3 Alsterufer	62	X	713	1.436	2.211
4 Kennedybrücke	X	805	X	X	805
6 Neuer Jungfernstieg	X	1.080	X	X	1.080
Summe	62	1.885	713	1436	4.096

Tabelle 2: Belastungsmatrix KP Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg für Radverkehr (Zählung 11.06.24)

Hervorzuheben ist hierbei die Richtung Ri. 36, die aus dem Alsterufer in den Neuen Jungfernstieg führt, für die auf dem Querschnitt Q1 (am Knotenpunkt) rund 1.400 Radfahrende in 13 Stunden gezählt wurden. Die Richtungen Ri. 26 und Ri. 62 auf dem Querschnitt Q2 (vor dem Park) zählten jeweils rund 700 Radfahrende/13h. In Tabelle 2 ist das Radverkehrsaufkommen in den Furten am Knotenpunkt dargestellt.

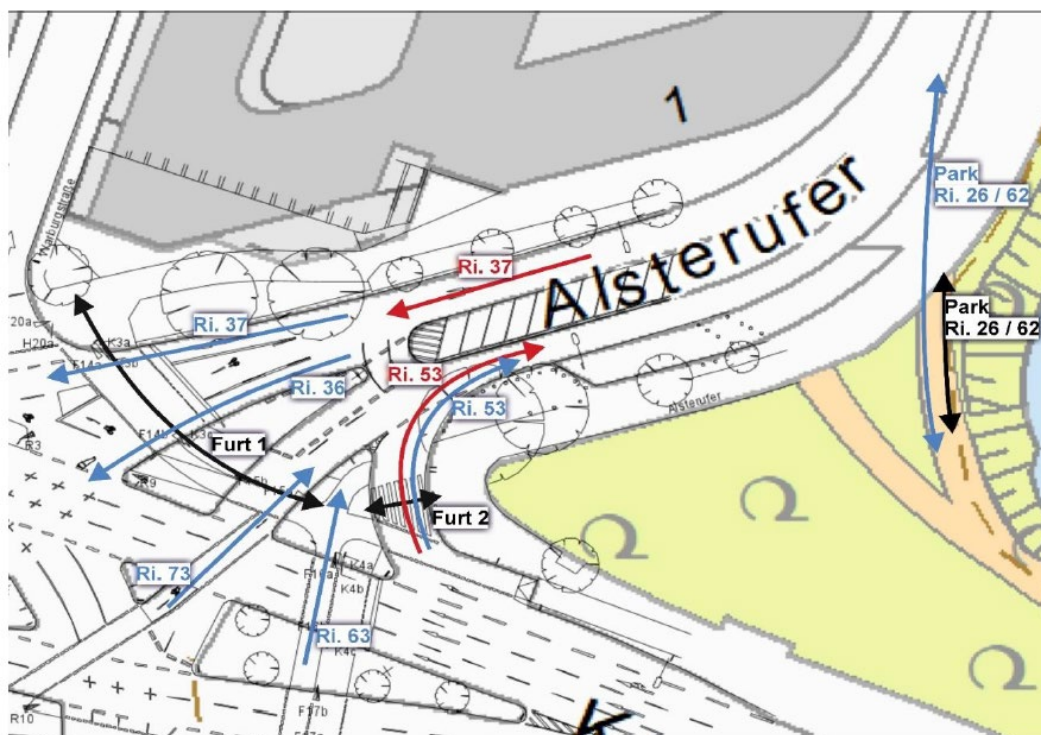
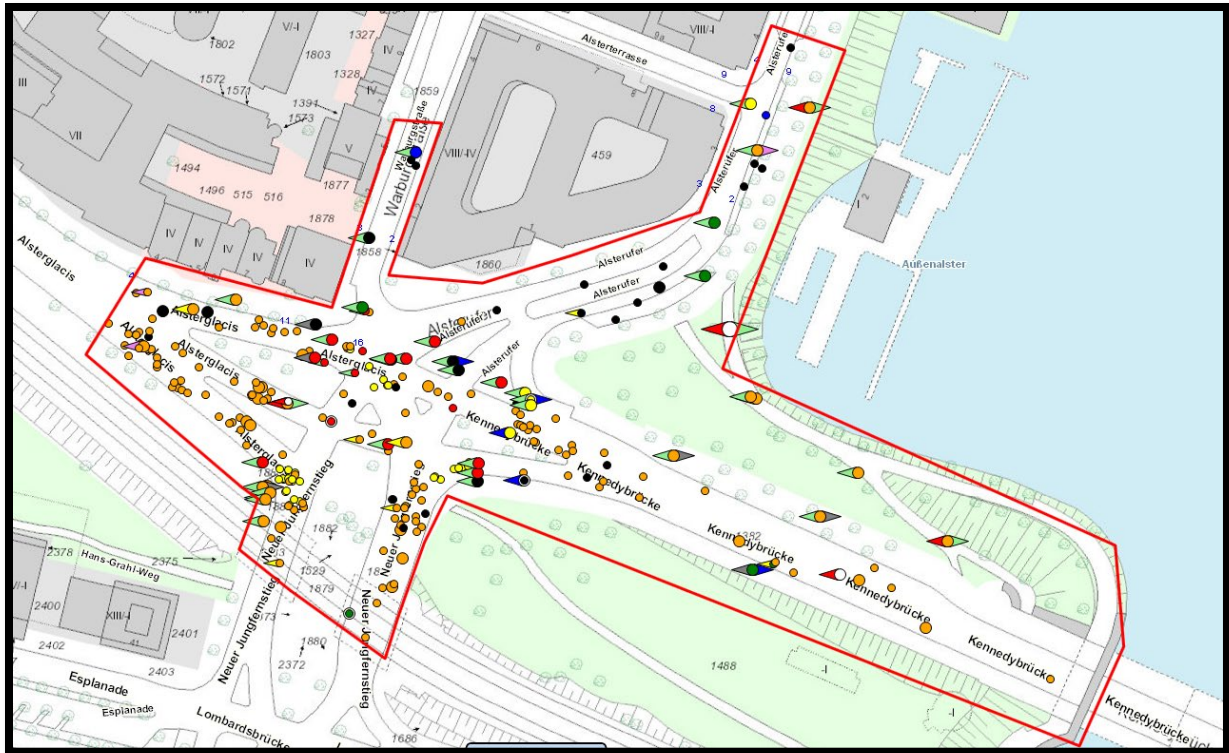


Abbildung 4: Geometrie erfasster Rad- und Fußverkehrsbeziehungen Verkehrszählung Alsterufer

3.3 Unfallgeschehen

Von der Verkehrsdirektion wurden für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis 31.12.2023 Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Die Unfalldaten beinhalten sowohl den Knotenpunkt als auch die angrenzenden Straßen, welche im Rahmen der Maßnahme betrachtet werden (s. *Abbildung 5*).



Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahrnfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzten	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Abbildung 5: Verkehrsunfallauswertung vom 01.01.2020 - 31.10.2023

[Quelle: Polizei Hamburg / Verkehrsdirektion VD 012]

Im erweiterten Bereich des Knotenpunkts wurden 256 Verkehrsunfälle (VU) im genannten Zeitraum erfasst, hierbei wurden eine Person schwer und 74 Personen leicht verletzt. Unfälle mit Todesfolge liegen nicht vor.

Der Doppelknotenpunkt Alsterglacijs/Neuer Jungfernstieg ist als Unfallhäufungsstelle (UHS) gekennzeichnet. Die UHS wurde aufgrund von mindestens 5 Verkehrsunfällen gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten ausgelöst und wird von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde bearbeitet. Die häufigsten Unfallursachen sind fehlerhafte Fahrstreifenwechsel, die zu 102 registrierten Unfällen führten, sowie unzureichender Sicherheitsabstand, der in 49 Fällen festgestellt wurde. Besondere Konfliktanhäufungen des Kfz-Verkehrs liegen in der Alsterglacijs Zufahrt aus Richtung Westen und der Neuer Jungfernstieg Zufahrt aus Richtung Süden.

Der Unfall mit einer schwerverletzten Person ereignete sich bei einer Kollision zwischen einem Fußgänger und einem Radfahrer auf dem Radweg, der durch den Alsterpark verläuft. Der Radfahrer ist gestürzt und erlitt Verletzungen an Ellenbogen, Rippen und Schulter.

Es wurden fünf Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs festgestellt. An 43 Unfällen lag eine Beteiligung des Radverkehrs vor. Die überdurchschnittlich hohe Zahl lässt sich teilweise auf die besondere Lage des Knotenpunkts und die damit verbundene Attraktivität für Radfahrende, z.B. durch die direkte Nähe zur Innenstadt und Alster, zurückführen. Häufungen finden sich beim Radverkehr aus dem Neuen Jungfernstieg kommend in Richtung Norden, was außerhalb des Plangebiets liegt, beim Radweg durch die Grünanlage zwischen Kennedybrücke und Alsterufer, bei der Radfurt über die Kennedybrücke, sowie am freien Rechtsabbieger der Kennedybrücke. Diese Unfälle sind u.a. auf eine unzureichende Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr, eingeschränkte Sichtverhältnisse bzw. Unübersichtlichkeit u.a. beim „freien Rechtsabbieger“ von der Kennedybrücke kommend sowie den unterdimensionierten Radverkehrsanlagen, die nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik bzw. dem aktuellen Radverkehrsaufkommen entsprechen, zurückzuführen.

Ein bedeutender Konfliktpunkt – weswegen die Unfallkommission auch in die Planung der Maßnahme miteinbezogen wurde – ist die Einfahrt in die Warburgstraße. Hier kam es zu mindestens sieben Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs, wobei mehrere Faktoren das Risiko für Verkehrsunfälle erhöhen. Der Radverkehr in Richtung Alsterglaciis wird über das Signal R9 gesteuert und überquert damit sowohl das Alsterufer als auch die Einfahrt in die Warburgstraße. Von der Wartelinie aus ist das Signal des Fußverkehrs über das Alsterufer gut einsehbar, welches deutlich früher auf grün gestellt wird als das Radsignal. Für Radfahrende ist dabei nicht klar ersichtlich, dass während dieser Zeit (Freigabe des Fußverkehrs über das Alsterufer) Kfz-Verkehre aus dem Neuen Jungfernstieg in die Warburgstraße einbiegen dürfen und dabei die Radfurt kreuzen. Auch aus der Alsterglaciis dürfen Kfz-Verkehre in die Warburgstraße einfahren. Bei Ortsbegehungen konnten mehrere Rotlichtverstöße durch Radfahrende und einige beinahe-Unfälle mit Kfz-Verkehren beobachtet werden. Weiteres Konfliktpotenzial entsteht durch Radfahrende, die irregulär aus der Warburgstraße in Richtung Kennedybrücke über die Radfurt im Gegenverkehr fahren und sich dabei ebenfalls an den Fußverkehrssignalen orientieren. Ebenso ist für Radfahrende nicht intuitiv ersichtlich, welche Aufstellbereiche und Haltelinien für sie vorgesehen sind.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Bebauung konzentriert sich westlich der Straße Alsterufer. Vorherrschend sind achtgeschossige Geschäftsgebäude in dichten Blockstrukturen. Die Erdgeschosse werden z.T. gewerblich genutzt, unter anderem durch gastronomische Angebote. Westlich der Warburgstraße finden sich denkmalgeschützte Stadtvillen und fünfgeschossige Wohnbebauung. Östlich des Alsterufers in die Alster hineinragend befinden sich zwei eingeschossige Gebäude, die ein Restaurant, einen Segel- und einen Ruderclub beherbergen.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung im Bestand

Der Planungsraum der Maßnahme „Lückenschluss Alsterufer“ umfasst im Wesentlichen die beiden Straßenzüge Alsterufer und Kennedybrücke, die in ihren Querschnitten angepasst werden. Für die Erfassung des Bestands werden im Folgenden die Abmessungen der beiden Straßenräume dargestellt. Die Verortung der Querschnitte ist *Abbildung 6* zu entnehmen. Da die jeweiligen Straßen in Bezug auf die genaue Dimensionierung und Zusammensetzung variieren, wurden für die Abbildung der Straßenraumprofile jeweils charakteristische Querschnitte gewählt.



Abbildung 6: Verortung der Straßenquerschnitte

[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

3.5.1 Querschnitt Kennedybrücke (Nordseite)

Die Kennedybrücke ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße mit jeweils zwei Kfz-Fahrstreifen pro Richtung und verläuft in Ost-West Richtung zwischen der Binnen- und Außenalster. Im Planungsraum weitet sich die westliche Fahrtrichtung auf drei Fahrstreifen auf. Die beiden Fahrtrichtungen sind baulich nicht voneinander getrennt.

Wie im Querschnitt in *Abbildung 7* erkennbar, befindet sich nördlich der Fahrspuren in Richtung Westen ein ca. drei Meter breiter Grünstreifen mit Baumbepflanzung aus dem Jahr 1995 und bodendeckendem Bewuchs. Daran grenzt ein 2,5 Meter breiter, untermaßiger Zwei-Richtungs-Radweg an, der in roten Betonpflaster hergestellt ist und sich in einem guten Zustand befindet. Daneben liegt ein zweiter Grünstreifen mit Abmessungen zwischen 1,5 – 2,0 Metern. In diesem ist eine starke oberflächennahe Durchwurzelung durch die vorhandenen Bäume (Pflanzjahre zwischen 1945 und 1975) zu erkennen und Spuren einer regelmäßigen Benutzung durch zu Fuß Gehende. Der angrenzende 1,5 bis 2,0 m breite Gehweg besteht aus Großpflaster, welches erhebliche Wurzelschäden aufweist.

Nördlich der Straßenbegrenzungslinie befindet sich der Alsterpark, durch dessen Gefälle der Höhenunterschied zwischen Brückendamm und dem Fußweg an der Alster überwunden wird.

Im Zulauf zum Knotenpunkt, weitet sich die Kennedybrücke auf drei Geradeausfahrstreifen und einen Rechtsabbiegestreifen ins Alsterufer auf (s. *Abbildung 8*). Im Bereich des freien Rechtsabbiegers wird der Zwei-Richtungs-Radweg in 3,25 m Breite auf Fahrbahnniveau abgeleitet und ohne Protektion zum Kfz-Verkehr geführt. Der Fußverkehr wird über einen über fünf Meter breiten Gehweg sowie einen FGÜ über den Rechtsabbieger auf die Dreiecksinsel geleitet.

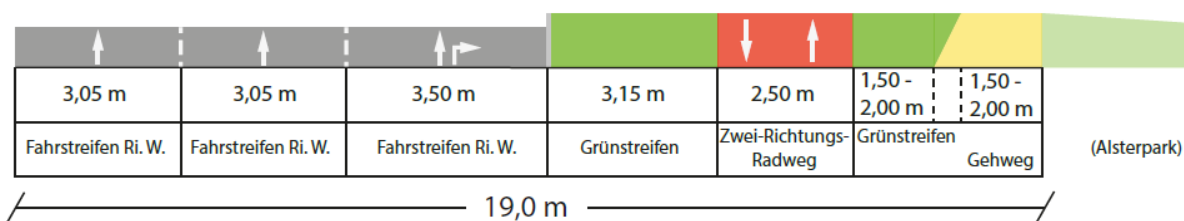


Abbildung 7: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Strecke), Ri. W

*Ri. W. = Richtung Westen

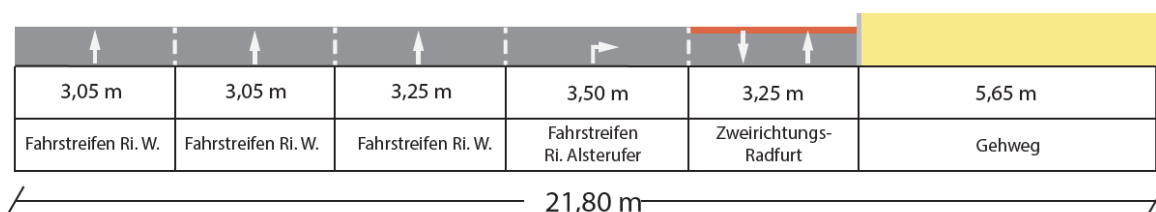


Abbildung 8: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Knotenpunkt), Ri. W

3.5.2 Querschnitt Alsterufer

Innerhalb des Planungsraums verläuft die Straße Alsterufer aus Südwesten in nordöstlicher Richtung. Die Richtungsfahrbahnen mit Breiten zwischen 3,95 und 5,00 m (s. *Abbildung 9, Abbildung 10*) sind dabei überwiegend durch eine provisorische Mittelinsel und durch Schrägparkstände in Mittellage voneinander getrennt. Nördlich der Fahrradabzweigung (s. *Abbildung 11*) in den Alsterpark werden beide Fahrrichtungen zusammengeführt auf eine 5,50 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Längsparkständen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Straße geführt.

Gebäudeseitig verläuft ein 4,00 bis 4,15 m breiter gepflasterter Gehweg, der im südlichen Verlauf durch einen Grünstreifen mit Baumbepflanzung von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Parkseitig ist der 3,75 bis 4,15 m breite Gehweg deutlich von der Straße abgesetzt. Dazwischen liegen Schrägparkstände und ein bis zu 9,50 m breiter Grünstreifen mit 50-100 Jahre alten Bäumen.

Die Schrägparkstände in Mittellage sind rechtsseitig durch einen Sicherheitstrennstreifen abgegrenzt. In Ortsbegehungen zeigte sich jedoch, dass sie aus beiden Fahrrichtungen angefahren wurden.



Abbildung 9: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 1), Richtung Norden

*Ri. SW. = Richtung Südwesten, *Ri. NO. = Richtung Nordosten

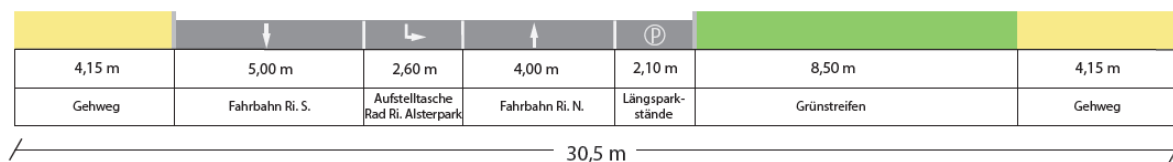


Abbildung 10: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Kurve), Richtung Norden

*Ri. S. = Richtung Süden, *Ri. N. = Richtung Norden

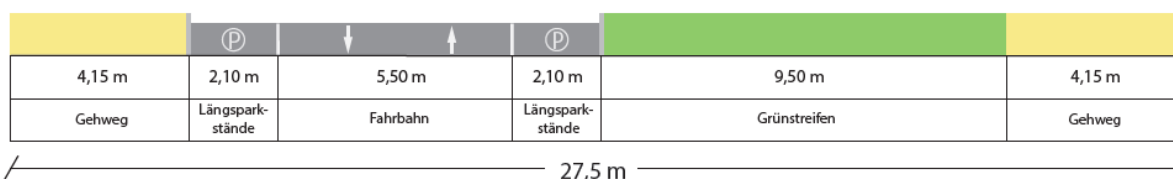


Abbildung 11: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 3), Richtung Norden

3.5.3 Querschnitt Warburgstraße

Die Warburgstraße (s. *Abbildung 12*) ist als Einbahnstraße von Süden nach Norden bis zur Kreuzung der Alsterterrassen befahrbar. Gegenläufig zur 4,15 bis 6,00 m breiten Fahrbahn ist in den unteren ca. 20 Metern ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen angeordnet, der kurz vor dem Knotenpunkt auf einen Hochbordradweg aufleitet. Der Gehweg ist rechtsseitig 2,40 m breit und mit regulären Betonplatten gepflastert, während er linksseitig 3,50 m breit mit Großbetonpflaster ausgestattet ist. Die nutzbare Breite wird hier durch Einbauten wie Absperrgitter, ÖB-Masten und Pflanzkübel eingeschränkt. Im nördlichen Straßenverlauf sind rechtsseitig Längsparkstände in Parkbuchten mit Baumscheiben vorhanden, während linksseitig am Fahrbahnrand geparkt wird. Nördlich der Hausnummer 3 weitet sich der Straßenraum auf ca. 20 Meter auf. Der zusätzliche Platz wird für linksseitige Senkrechtparkstände aus Kopfsteinpflaster verwendet.

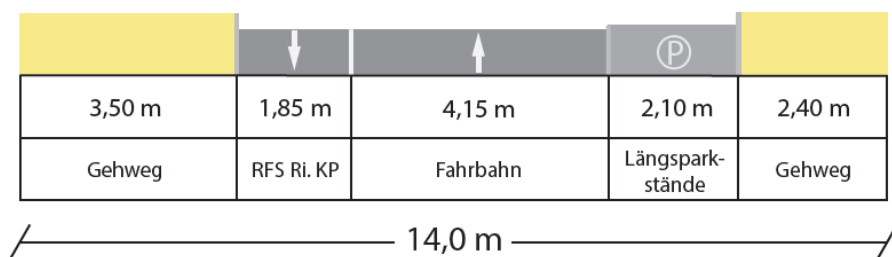


Abbildung 12: Abmessung des Straßenquerschnitts Warburgstraße, Richtung Norden

RFS Ri. KP = Radfahrstreifen in Richtung des Knotenpunkts

3.6 Schadensbild

Die Fahrbahn zwischen dem Knotenpunkt Alsterglaci/Kennedybrücke und der Einmündung Alsterterrassen ist augenscheinlich in einem guten Zustand. In der Deckschicht sind keine größeren Unebenheiten oder Risse erkennbar. Zum jetzigen Zeitpunkt liegt weder eine Bohrkernuntersuchung noch ZEB-Werte von diesem Abschnitt vor. Im weiteren Schritt ist im Rahmen der Entwurfsplanung auch nach Abstimmung des Deckenhöhenkonzepts die Sanierungstiefe der Fahrbahn festzulegen. Es ist jedoch hervorzuheben, dass die Asphaltdeckschicht im gesamten Bereich kein einheitliches Erscheinungsbild aufweist, da die Asphaltdecke augenscheinlich in vielen Teilbereichen saniert bzw. neu asphaltiert wurde.

Die Nebenflächen sind im gesamten Planungsgebiet – bis auf den Gehweg entlang der Kennedybrücke - in einem guten Zustand. Die Nebenflächen auf der westlichen Seite des Alsterufers wurden mit der Errichtung des Gebäudekomplexes neu hergestellt. Entsprechend werden diese Flächen auch, sofern möglich, nicht umgeplant.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befindet sich der in *Tabelle 3* dargestellte lichtsignalgeregelter Knotenpunkt.

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/ Bordabsenkung	Busbevorzugung
K209	Kennedybrücke/ Alsterglaci	Festzeitsteuerung	Nein	Nein/Ja	Nein

Tabelle 3: Übersicht Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen

Darüber hinaus mündet die Straße Alsterterrasse unsignalisiert ins Alsterufer und kreuzt unsignalisiert die Warburgstraße. Da keine vorfahrtsweisende Beschilderung vorhanden ist gilt Rechts-vor-Links.

3.8 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr im Alsterufer sowie im Quartier ist überwiegend auf die Angestellten der ansässigen Unternehmen sowie auf die Anwohnenden zurückzuführen. Aufgrund von Modalfiltern im Alsterufer sowie in der Warburgstraße und aufgrund der Einbahnstraßenregelung in den Alsterterrassen spielt Durchgangsverkehr im Quartier keine bedeutende Rolle. Grundsätzlich ist es möglich, von der Straße Alsterufer über die Alsterterrassen das Quartier zu durchqueren, allerdings ist die direkte Verbindung über die Hauptverkehrsstraßen Alsterglaci und Mittelweg für den Kfz-Verkehr deutlich attraktiver.

Der MIV hat im Quartier und im Alsterufer rund 515 Parkmöglichkeiten, die als Teil des Bewohnerparkgebiets 303 Alsterufer alle bewirtschaftet sind. Neben zahlreichen privaten Tiefgaragen ist in der Alsterterrasse 7 auch eine öffentlich zugängliche Tiefgarage vorhanden.

3.9 Wirtschaftsverkehr

An den Straßen im Planungsgebiet befinden sich einige Wohn- und Geschäftsgebäude mit schwerpunktmäßiger Büronutzung, unter anderem sind Gastronomiebetriebe, Sportvereine (Rudervereine) und Unternehmenssitze vorhanden.

Lieferverkehr ist besonders für die Gastronomie und Sportvereine relevant. Im Alsterufer auf Höhe der Hausnummer 1 ist bereits eine Lieferzone vorhanden, die Anlieferung der Ruderboote erfolgt über eine Slip-Anlage auf der Seite der Grünanlage.

Die Straßen Alsterglaci, Neuer Jungfernstieg und Kennedybrücke sind im beplanten Bereich Bestandteil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

3.10 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Planungsgebiet direkt gibt es keine ÖPNV-Haltestellen oder Sharing-Angebote.

Östlich des Planungsgebietes befindet sich die Bahnhaltestelle Dammtor. Die Station wird von den Linien S2 und S5 der S-Bahn bedient, des Weiteren besteht dort Anschluss an diverse ICE-, IC- und Regionalzüge sowie verschiedene Metrobuslinien. Auch sind hier Sharing Angebote wie eine StadtRad Station sowie ein hvv-switch Punkt vorhanden.

3.11 Radverkehr

Entlang der Alster verläuft im Planungsgebiet die Radroute 4, die sich aus dem Neuen Jungfernstieg über die gesamte Straße Alsterufer erstreckt. Sie verbindet Harburg im Süden mit Norderstedt im Norden Hamburgs miteinander. Über die Kennedybrücke und weiter in die Straße Alsterglaci verläuft die Radroute 2, die von Bergedorf nach Eidelstedt führt. An dieser Stelle kommt es häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, welche von der Kennedybrücke aus kommend nach rechts auf die Radroute 4 wechseln. Fuß- und Radverkehr werden hier nebeneinander auf einem insgesamt 5 Meter breiten Weg durch den Alsterpark geleitet, welcher dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Hanglage nicht angemessen ist.

Das Gebiet gehört zu den meistbefahrenen Radstrecken Hamburgs. Auf der Radroute 4 verkehren bis zu 9.000 Radfahrende am Tag, auf der Radroute 2 sind es bis zu 8.000 am Tag. Zu Spitzenstunden können in diesem Überschneidungsgebiet bis zu 1.200 Radfahrende gezählt werden.

Die Straße Alsterufer ist im nördlichen Teil ab Höhe der Einmündung Alsterterrasse als Fahrradstraße ausgebaut. Der Radverkehr verläuft in beide Richtungen auf einer insgesamt ca. 5,70 m breiten

Fahrbahn und ist gegenüber dem Kfz bevorrechtigt. In nördlicher Richtung führt die Fahrradstraße an der Alster entlang bis zum Kreisverkehr Harvestehuder Weg/Krugskoppel.

Der Radverkehr Richtung Alsterufer verläuft aus südlicher Richtung kommend über eine ca. 3 m breite Furt. Diese führt von der rechten Fahrbahnseite der Straße Alsterglaci diagonal über zwei Mittelinseln in nordöstlicher Richtung über den Knotenpunkt. Ebenso gibt es eine gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisierte Radfurt über die Kennedybrücke.

In südlicher Richtung vom Alsterufer auskommend in den Neuen Jungfernstieg wird der Radverkehr quer über die Straße Kennedybrücke geleitet. Zwischen den zwei Kfz-Fahstreifen des Alsterufers, geradeaus in Richtung neuer Jungfernstieg sowie rechts in Richtung Alsterglaci und Warburgstraße, befindet sich dafür eine bis zu 6 m breite Aufstelltasche für Radfahrende auf Höhe der Grünfläche der Mittelinsel im südlichen Teil des Alsterufers. Weiter südlich befindet sich eine weitere 6 m Breite Aufstelltasche für linksabbiegenden Radverkehr aus Richtung Kennedybrücke, durch eine Verkehrsinsel vom Kfz-Verkehr geschützt.

Der Radverkehr aus der Kennedybrücke in Richtung Alsterglaci verläuft auf einem 3,00 m breiten Zweirichtungsradweg und wird über eine ebenfalls ca. 3 m breite Furt bis zur Mittelinsel des Alsterufers und anschließend über eine ca. 2,30 m breite Furt über den Knotenpunkt geführt. Die Gegenrichtung aus der Warburgstraße muss zunächst die Furt nach Süden über die Alsterglaci passieren, dann den neuen Jungfernstieg überqueren und schließlich die Furt in Richtung Alsterufer nehmen, um auf den Zweirichtungsradweg zu gelangen. Wegen des langen Umwegs über drei LSA-Phasen kommt es regelmäßig zu regelwidrigem Überqueren des Alsterufers in Richtung Kennedybrücke. Auch aufgrund unübersichtlicher Signalisierung entsteht hier eine Gefahrenzone für die Radfahrenden Richtung Alsterglaci durch Kfz-Verkehr, der aus dem Neuen Jungfernstieg kommend in die Warburgstraße einfährt.

3.12 Fußverkehr

Der Fußverkehr verläuft entlang der Alster im Parkbereich auf einem ca. 2,5 bis 5,0 m breiten Fußweg. Parallel zur Kennedybrücke wird der Fußverkehr auf einem 1,5 bis 2,0 m breiten Fußweg geführt. Im Alsterufer weisen die beidseitigen Gehwege komfortable Breiten bis 4,15 m auf. Die Gehwege der Warburgstraße sind mit nutzbaren Breiten von 2,0 m linksseitig und 2,5 m rechtsseitig ausgestattet.

Die Querung des Alsterufers und der Warburgstraße, etwa für die Relation Kennedybrücke Alsterglaci, erfolgt über drei signalisierte Furten und einen Fußgängerüberweg. Im Osten des Knotenpunktes werden die Fußverbindungen aus der Kennedybrücke und dem rechtsseitigen Alsterufer inklusive des Alsterparks zusammengefasst und mittels FGÜ über den freien Rechtsabbieger der Kennedybrücke auf eine Verkehrsinsel geleitet. Von hier besteht die Möglichkeit über eine je ca. 4 m breite Furt die Kennedybrücke zu überqueren sowie in Richtung Westen auf die nächste Verkehrsinsel zu gelangen. Die Furt weitet sich auf 7 m auf und führt unabhängig vom Radverkehr signalisiert über das Alsterufer. Die Querung der Warburgstraße erfolgt ebenfalls über eine 7 m breite Furt.

Die Querungsstellen des gesamten Knotenpunktes verfügen über Bordsteinabsenkungen. Blindenleitsysteme in Form von taktilen Bodenelementen sind nur vereinzelt an kürzlich sanierten Querungen vorhanden. Lautsprecheranlagen an den LSA-Masten fehlen vollständig.

Es kommt aufgrund unzureichender Platzverhältnisse häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, überwiegend von der Kennedybrücke aus kommend im Alsterpark. Hierbei besteht vor allem oft ein Problem darin, dass Radfahrende mit hoher Geschwindigkeit aus Richtung Kennedybrücke den Weg hinabfahren, was in Kombination mit mangelndem Platz ein Reagieren auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer erschwert. An diesem Punkt gab es bereits mehrere schwere Unfälle.

Auch am Knotenpunkt Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg sind teilweise die Fuß- und Radverkehrsströme nur unzureichend getrennt und es kommt vor allem im östlichen Bereich des Knotenpunkts auf Höhe des freien Rechtsabbiegers immer wieder zu Konflikten.

3.13 Ruhender Verkehr

Nach einer Parkraumerhebung, welche am 13.08.2025 im Rahmen der geplanten Maßnahme vom LSBG durchgeführt wurde, befinden sich im Planungsbereich 46 Parkstände in den Straßen Alsterufer und Warburgstraße. Der Großteil davon (43) befindet sich in der Straße Alsterufer. Sämtliche dieser Parkstände sind bewirtschaftet und Teil des Bewohnerparkgebiets E303.

Im Rahmen der Parkraumerhebung wurden auch die öffentlichen Parkstände im angrenzenden Quartier erfasst, die sich auf 514 Stellplätze aufsummieren. Diese sind überwiegend als Längs- und Senkrechtparkstände ausgebildet (je 35 %), enthalten vier Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, sieben Behindertenstellplätze sowie zwölf Ladezonen. Die durchschnittliche Auslastung betrug am Erhebungstag 53,6 % und lag in der Spitzenstunde bei 68,5 %. Die Ergebnisse der Parkraumerhebung sind separat dokumentiert.

In der Straße Alsterufer befinden sich innerhalb des Planungsraums, bis zur Einmündung Alsterterrassen, insgesamt 17 Längsparkstände sowie 24 Schrägparkstände. Zwei weitere Parkstände sind Teil einer Lieferzone und befinden sich in einer mit Wabenpflaster ausgelegten Parkbucht. Von diesen insgesamt 43 Parkplätzen befinden sich sieben am westlichen Fahrbahnrand, 20 am östlichen und 16 als abmarkierte Schrägparkstände in der Fahrbahnmitte. Die Längsparkstände auf der östlichen Seite befinden sich in gepflasterten Parkbuchten. Die Auslastung am Tag der Erhebung betrug durchschnittlich 65,1 % und in der Spitzenstunde 88,4 %. Die hohe Anzahl an Parkvorgängen (113 bei 117 erfassten Kfz-Kennzeichen) deutet auf eine überdurchschnittlich hohe Nutzung durch Besucherverkehre hin.

Die drei übrigen Parkplätze im Planungsgebiet befinden sich in der Warburgstraße. Hierbei handelt es sich um Längsparkstände in einer mit Wabenpflaster ausgelegten Parkbucht am östlichen Fahrbahnrand am südlichen Ende der Straße, die zeitlich beschränkt als Lieferzone genutzt wird.

Im unmittelbaren Planungsgebiet am Alsterufer sind keine bzw. nur inoffizielle Radabstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder werden hier vermehrt an öffentlichen Geländern oder Masten öffentlicher Beleuchtung und -schildern befestigt. Ab Höhe der Straße Alsterterrasse weiter nördlich lässt sich mit Beginn der Fahrradstraße ein höheres Aufkommen an Fahrradbügeln feststellen, was die Nutzung von Stadtmobiliar zum Anschließen von Rädern größtenteils verhindert. In der Warburgstraße befinden sich auf der östlichen Straßenseite ebenfalls Fahrradbügel.

3.14 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Auf beiden Straßenseiten im Planungsbereich des Alsterufers sind hinter den Hochborden Pfosten platziert, um ein Falschparken von Kfz in den Nebenflächen zu verhindern. Fahrradbügel und vereinzelte Bänke lassen sich erst weiter nördlich entlang der Alster auffinden. Zum weiteren Stadtmobiliar gehören Parkraumbewirtschaftungsautomaten, Abfallbehälter und Grünflächenschutzgitter. Absperrlemente aus Beton begrenzen den nutzbaren Straßenraum und bilden eine Art Mittelinsel vor bzw. hinter den Parkständen.

3.15 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten. Diese befinden sich in der Straße Alsterufer beidseitig sowie in der Warburgstraße auf der westlichen Fahrbahnseite.

3.16 Straßenbegleitgrün

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich insgesamt 41 Straßenbestandsbäume verschiedenster Stamm-/ und Kronendurchmesser sowie unterschiedlicher Baumarten, darunter Linden, Eichen, Platanen, Eschen und Hainbuchen. Der Großteil der Straßenbäume an der Kennedybrücke und im südlichen Bereich des Alsterufers stammen aus den Jahren 1963 bis 1995. Einzelne ältere Bäume weisen Stammumfänge von zwei Metern auf. Die Alleebepflanzung im Alsterufer besteht überwiegend aus Linden von 1925.

3.17 Entwässerung

Die Straße Alsterufer wird über Trummen an den Fahrbahnrändern in ein Mischwassersielnetz entwässert. Die Zuläufe aus den einzelnen Straßen werden in einem Sielbauwerk unter dem Knotenpunkt gesammelt und weiter Richtung Neuen Jungfernstieg transportiert. Seitens der BUKEA wurde der Wunsch geäußert diese Leitung zu entlasten. Die Kennedybrücke wird über ein eigenes Regenwassersiel mit Anschluss an die Außenalster entwässert. Der Zustand der Trummen ist augenscheinlich gut, im Zuge der weiteren Planung werden die Trummen sowie Trummenanschlussleitungen untersucht.

Die Grünräume sind nicht für eine gezielte Regenwasserbewirtschaftung ausgelegt und sind dennoch für die Aufnahme von Niederschlägen, teilweise aus den angrenzenden Nebenflächen, verantwortlich. Der Oberflächenabfluss der Grünflächen östlich des Alsterufers läuft gemäß des Geländereiefs in die Alster.

3.18 Versorgungsleitungen

Eine Leitungsabfrage hat bereits stattgefunden. Es sind keine Ausbaubedarfe der Leitungsträger unabhängig von notwendigen Leitungsverlegungen im Zuge der Baumaßnahme bekannt.

3.19 Ingenieurbauwerke

Unmittelbar am Alsterufer befindet sich ein großer Ponton mit mehreren Bootsstegen.

Südlich des Planungsgebietes befindet sich eine Eisenbahnüberführung der Verbindungsbahn, über welcher der Zugverkehr von und zu der naheliegenden Station Dammtor verläuft. Das Viadukt verläuft quer über beide Seiten der Straße Neuer Jungfernstieg und Richtung Osten weiter über die Lombardsbrücke parallel zur Kennedybrücke.

Östlich des Planungsgebietes liegt die Kennedybrücke aus dem Baujahr 1953, eine Verkehrsbrücke, die über die Außenalster mit vier Spuren für den Kfz-Verkehr und beidseitigen Fuß- und Radwegen verläuft. Die Nebenfläche auf der Nordseite ist mit ca. 8 Metern deutlich breiter und besitzt einen Zweirichtungs-Radweg.

3.20 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels wird im Laufe der Ausführungsplanung erfolgen.

3.21 Denkmalschutz

Im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes steht das Gebäude Alsterglaci 8 unter Denkmalschutz. Dasselbe gilt für die Nachbargebäude Alsterglaci 4-6 sowie Warburgstraße 5 und 6. Ebenfalls unter Denkmalschutz stehen das BAT-Haus sowie angrenzende Gebäude nördlich des Planungsgebietes auf der Höhe Alsterterrasse.

Da sich diese Maßnahme hauptsächlich auf Anpassung von Flächennutzungen im Straßenraum beschränkt, wird der Charakter des Ensembles nicht verändert. Konflikte mit dem Denkmalschutz liegen voraussichtlich nicht vor.

3.22 Altlasten

Eine Prüfung der Altlastenbelastung ist aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht erforderlich.

3.23 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung hat bereits stattgefunden. Inwiefern ein Kampfmittelsondier- bzw. Kampfmittelräumkonzept notwendig ist, wird im Anschluss an die Kenntnisnahmeschlussverschickung ermittelt.

4 Variantenuntersuchung

Die Maßnahme Lückenschluss Alsterufer befindet sich in einem komplexen verkehrlichen und städtebaulichen Umfeld. Aufgrund der sehr hohen Rad- und Fußverkehrsmengen sind vor allem die Belange bezüglich der Verkehrssicherheit sehr hoch zu gewichten. Die Planungsziele/Rahmenbedingungen schränken den Gestaltungsspielraum der Planung erheblich ein. Infolgedessen wurde auf die Entwicklung mehrerer eigenständiger Planungsvarianten verzichtet. Anstelle dessen wurde die Ausführungsvariante in einem iterativen Prozess in engen Abstimmungen mit dem Bezirk Eimsbüttel, mit polizeilichen Dienststellen wie der Unfallkommission sowie im Rahmen eines Quartiersgesprächs am 09.07.2025 auch mit den Anwohnenden entwickelt.

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Planungsrandbedingungen dargestellt:

Fahrradstraße als Führungsform

Anlass der Planung war die Vervollständigung der Alster-Fahrradachsen und die Verbindung der Radroute 4 vom nördlichen Alsterufer bis zum Neuen Jungfernstieg. Um häufige Wechsel der Führungsform zu vermeiden und um die hohen Radverkehrsmengen abwickeln zu können, wird das Alsterufer im Projektgebiet analog zum nördlichen Verlauf zur Fahrradstraße umgebaut und die jeweiligen Radaufstellbereiche am Knotenpunkt Kennedybrücke/Alsterglaciis großzügig dimensioniert.

Entfall der Schrägparkstände

Um die objektive Sicherheit wie auch die subjektive Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten, ist ein Entfall der Schrägparkstände nötig, um Unfällen aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen beim Ausparken aus dieser Anlagenform vorzubeugen. Zudem soll in Fahrradstraßen gemäß VwV-StVO §31 zu Zeichen 244.1 und 244.2, Absatz 3 auf „Senkrecht- oder Schrägparkstände [...] grundsätzlich verzichtet werden.“

Entfall Einfahrt Kfz-Verkehr in Warburgstraße

Aufgrund des Unfallhäufungspunkts für den Radverkehr im Bereich der Einmündung Warburgstraße wird, in Rücksprache mit der Unfallkommission der VD-52, die Einfahrt in die Warburgstraße für Kfz-Verkehre gesperrt. Alternative Möglichkeiten, um die Sperrung der Warburgstraße im Bereich des Knotenpunkts zu umgehen, wurden geprüft, sind jedoch aus Aspekten der Verkehrssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage nicht umsetzbar. Aufgrund der Änderung im Bereich der Warburgstraße muss auch die Quartierserschließung geändert werden, dies wird in Kapitel 4.1 beschrieben. Um eine kurzfristige Verbesserung zu erreichen, wurde noch im Planungsprozess das R-Signal 9 versetzt, um dessen Sichtbarkeit zu erhöhen und Rotlichtverstöße zu vermeiden.

Entfall Rechtsabbieger aus Alsterufer

Um die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt weiterhin zu erhöhen, entfällt der Rechtsabbieger aus dem Alsterufer in Richtung Alsterglaciis. Es handelt sich hierbei um eine entbehrliche Verkehrsbeziehung mit einer geringen Verkehrsstärke (207 Kfz/24h, lediglich 25 Kfz/Spitzenstunde). Durch den Wegfall des Rechtsabbiegers werden außerdem signaltechnische Probleme und Konflikte mit dem von der Kennedybrücke kommenden Kfz-Verkehr beseitigt. Zudem werden durch den Entfall die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduziert, die Rad- und Fußverkehrsfurten deutlich verkürzt und der Verkehrsraum deutlich übersichtlicher gestaltet. Die Änderung schafft auch Flächenpotenziale, die dazu genutzt werden, die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie einen Zweirichtungsradweg zwischen Warburgstraße und Kennedybrücke zu ermöglichen.

Im folgenden Verlauf soll nun auf weitere Abwägungsentscheidungen eingegangen und diese dargestellt werden:

4.1 Änderung der Quartierserschließung

Da sich die Sperrung der Einfahrt für den Kfz-Verkehr in die Warburgstraße erheblich auf die Quartierserschließung auswirkt, wurden zwei Varianten der Änderung der Erschließung entwickelt und mit dem Bezirk, der Verkehrsdirektion und den Anwohnenden diskutiert.

In *Abbildung 13* ist sowohl der Bestand als auch die beiden Erschließungsvarianten des Quartiers abgebildet. Hierbei ist in rot jeweils dargestellt, welche Fahrbeziehungen künftig entfallen werden, in blau die Änderungen der Verkehrsführung in der Alsterterrasse sowie in der Warburgstraße. Im weiteren Verlauf werden die Varianten kurz erläutert und gegenübergestellt.

Die Quartierserschließung wird zukünftig entsprechend der Variante 1 (Vorzugsvariante) angepasst und im Zuge der Maßnahme umgesetzt. Im Folgenden werden beide Varianten kurz beschrieben und die Begründung für den Vorzug der Variante 1 dargestellt.

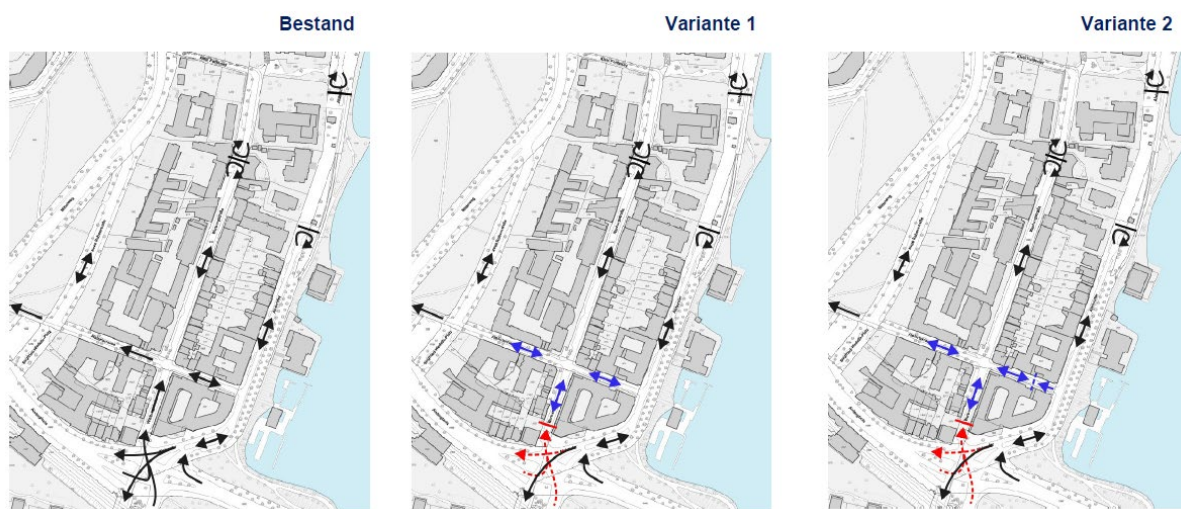


Abbildung 13: Übersicht Varianten – Änderung der Einbahnstraßenregelungen im Quartier

Variante 1 (Vorzugsvariante):

Variante 1 sieht die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung der Alsterterrassen zwischen dem Knotenpunkt Alsterterrassen/Warburgstraße und der Einmündung Neue Rabenstraße vor. Dadurch ist es künftig möglich, über den Mittelweg und die Neue Rabenstraße alle Straßen des Quartiers zu erreichen, sodass je zwei Wegeoptionen für die Aus- und Einfahrt erhalten bleiben (s. *Abbildung 14*, *Abbildung 15*). Bauliche Anpassungen des Straßenraums sind nicht erforderlich. Nachteilig kann sich die Variante jedoch auf die Menge an Kfz im südlichen Alsterufer auswirken, da zukünftig auch aus der Neuen Rabenstraße sowie dem westlichen Bereich der Alsterterrassen in das Alsterufer eingefahren werden kann. Durch die bauliche Ausgestaltung der Einmündung Alsterterrasse als Gehwegüberfahrt, die geringen Freigabezeiten am Knotenpunkt Kennedybrücke/Alsterglaci für Kfz-Verkehre aus dem Alsterufer kommend sowie das hohe Radverkehrsaufkommen, ist die Nutzung des Alsterufers für Kfz-Verkehre wenig attraktiv.

Variante 2:

Variante 2 unterscheidet sich von der Variante 1 im Bereich der Einmündung Alsterterrassen / Alsterufer. Im Abschnitt Neue Rabenstraße bis Warburgstraße wird die bisherige Einbahnstraßenregelung analog zur Variante 1 aufgehoben. Ein kurzer Abschnitt von ca. 30 Metern vor der Einmündung in das Alsterufer wird jedoch als Einbahnstraße ausschließlich für Verkehre, die aus dem Alsterufer in die Alsterterrassen einfahren, geöffnet. Dadurch werden Durchgangsverkehre effektiv verhindert, die Einfahrt in das öffentliche Parkhaus in den Alsterterrassen jedoch zukünftig auch aus Richtung Mittelweg möglich sein

(s. Abb. 13). In Variante 2 kann wie bisher aus der Warburgstraße sowie darüber hinaus aus dem westlichen Quartier über das Alsterufer ausgefahren werden, zugleich kann in das Alsterufer nicht – entgegen Variante 1 – aus dem Mittelweg eingefahren werden (s. *Abbildung 14, Abbildung 15*). Dies wirkt sich auch negativ auf die Verteilung der Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten aus (s. *Abbildung 13*).

In den folgenden Abbildungen sind die Möglichkeiten zur Erschließung (Einfahrt in das Quartier sowie Ausfahrt aus dem Quartier) jeweils farblich dargestellt:

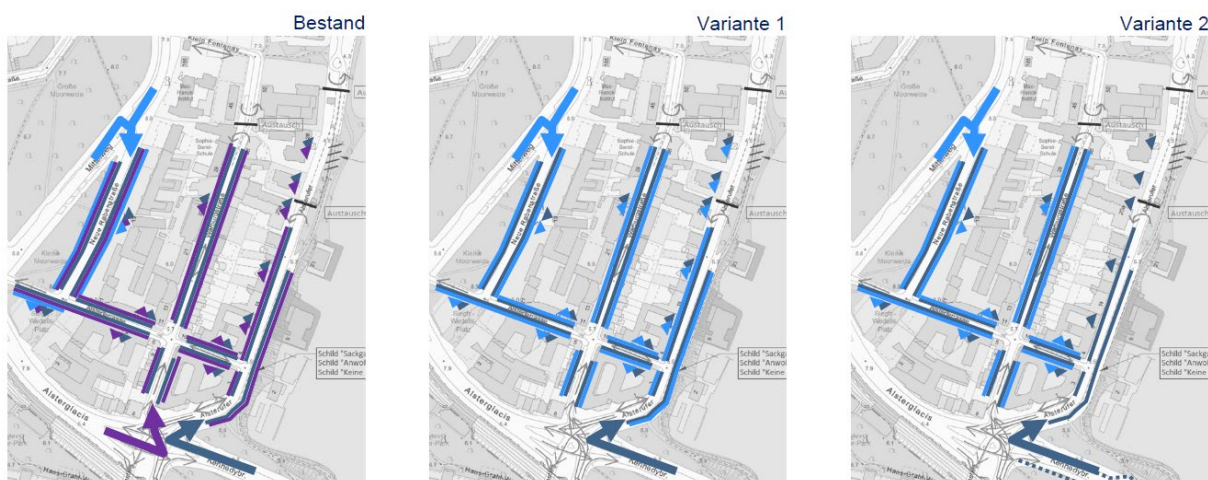


Abbildung 14: Variantenvergleich Erschließungsoptionen Quartier, Einfahrt

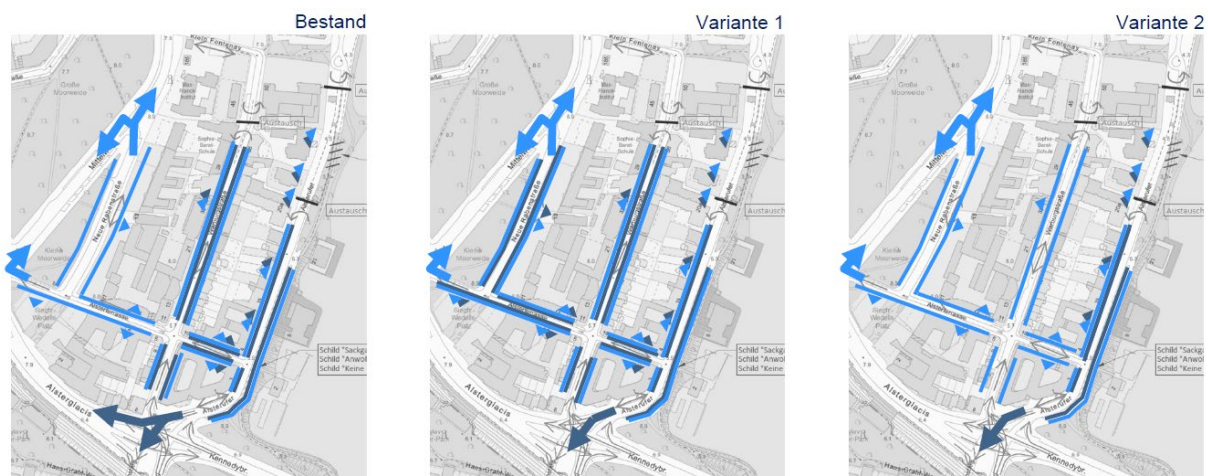


Abbildung 15: Variantenvergleich Erschließungsoptionen Quartier, Ausfahrt

Variantenvergleich: Begründung Vorzugsvariante 1

Aus den Abstimmungen mit den polizeilichen Dienststellen, dem Bezirk Eimsbüttel sowie aus dem Öffentlichkeitstermin mit den Anwohnenden und Gewerbetreibenden hat sich ergeben, dass die Variante 1 gegenüber der Variante 2 aus verkehrlicher Sicht deutlich zu bevorzugen ist. Besonders sind die Vorteile der wesentlich besseren Quartierserschließung mit jeweils zwei Ein- und Ausfahrmöglichkeiten in das/aus dem Quartier hervorzuheben. Die Mehrbelastung des Alsterufers, durch den aus dem Quartier ausfahrenden Kfz-Verkehr, ist bei Variante 1 voraussichtlich höher als bei Variante 2. Die möglichen Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr im Alsterufer können jedoch durch weitere bauliche Maßnahmen (Gehwegüberfahrt, ausreichend lange und breite Aufstellflächen für den Kfz-/Radverkehr, Begrenzung der Überholmöglichkeit von Kfz- zu Radverkehr aufgrund durchgehendem, gepflasterten Trennstreifen) entschärft werden.

Es gibt aufgrund der derzeit vorliegenden Einbahnstraßenregelung im Bereich Alsterterrassen bereits eine hohe Beschwerdelage der Anwohnenden. Bei Variante 2 würde diese Einbahnstraßenregelung weiterhin aufrechterhalten werden, was den Anwohnenden nur schwer zu vermitteln ist. Hierzu wäre eine bauliche Ausgestaltung notwendig, die mögliches Fehlverhalten vorbeugt, wie beispielsweise durch ein Einengen der Fahrbahn im östlichen Bereich der Alsterterrassen. Die Akzeptanz dieser Maßnahme ist jedoch fraglich.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass durch Umsetzung der Variante 1 weiterhin eine gute Quartierserschließung möglich ist, die sowohl leistungstechnisch an den beiden Knotenpunkten Kennedybrücke/Alsterglaciis sowie Mittelweg/Neue Rabenstraße verkehrlich abgewickelt werden kann und zudem den Anliegenden weiterhin die Möglichkeit bietet, jeweils zwei Wege zur Ein-/Ausfahrt in das Quartier zur Verfügung zu haben, ohne den Charakter der Fahrradstraße Alsterufer maßgeblich einzuschränken.

4.2 Bypass zwischen Alsterufer und Kennedybrücke

Eine weitere Unfall- und Gefahrenstelle, die zudem negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität entlang der Alster hat, ist die Führung des Radverkehrs zwischen der Kennedybrücke und dem Alsterufer. Derzeit wird der Radverkehr auf einer Länge von ca. 175 Meter direkt angrenzend an den Gehweg durch den Alsterpark geführt, wo aufgrund der geringen Breite, der unzureichenden Trennung sowie der überhöhten Geschwindigkeiten ein hohes Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr herrscht.

Mehrere Varianten wurden diskutiert, um den Konflikt zu beheben. Eine Führung über den Knotenpunkt mit Querung über die LSA würde die Wegstrecke für Radfahrende aus dem Alsterufer in die Kennedybrücke um etwa 150 Meter verlängern und durch die Signalisierung zusätzlich verzögern, entsprechend wurde diese Variante verworfen. Überlegungen, einen vom Gehweg separierten Radweg durch die Parkanlage zu führen, wurden aufgrund der erforderlichen Eingriffe in die Grünanlage verworfen.

In der Vorzugsvariante wird nun ein neuer Bypass auf Höhe des ehemaligen freien Rechtsabbiegestreifens hergestellt, sodass Radfahrende von/aus dem Alsterufer in/aus Richtung Kennedybrücke weiterhin diese Relation ohne Nutzung einer LSA befahren können. Durch den neuen Bypass werden die Verkehrsströme in ausreichendem Abstand zur Lichtsignalanlage sortiert, durch Einfädelungstreifen wird ausreichend Platz zum Verflechten der Radverkehrsströme ermöglicht und zudem der Fußverkehr mittels eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) bevorrechtigt geführt.

Für Radfahrende auf dieser Relation verlängert sich die Wegstrecke um ca. 75 Meter, sie ist aufgrund der ausreichenden Breiten und der Übersichtlichkeit jedoch komfortabler und erhöht die Aufenthaltsqualität entlang der Alster deutlich. Die Nutzung des bisherigen Weges durch den Alsterpark wird baulich unterbunden.

4.3 Zweirichtungsradsverkehr entlang Kennedybrücke

Die Zweirichtungsradsverkehrsführung auf der Nordseite entlang der Kennedybrücke ist im Bestand mit einer Breite von lediglich 2,50 m für das dortige Radverkehrsaufkommen unterdimensioniert. Entsprechend wurde geprüft, wie der bestehende Zweirichtungsradsweg auf mind. 4,00 verbreitert werden könnte. Aufgrund der Notwendigkeit der Verbreiterung des Zweirichtungsradswegs wurde vorab geprüft, ob der dritte Kfz-Fahstreifen in Richtung Westen notwendig ist. Die Leistungsfähigkeitsprüfung hat ergeben, dass der Verkehr entlang der Kennedybrücke auf jeweils zwei Kfz-Fahstreifen je Richtung abgewickelt werden kann.

Unter Berücksichtigung dieser Randbedingung wurden zwei Varianten zur Verbreiterung des Zweirichtungsradswegs geprüft:

1. Verbreiterung auf 4,0 m unter Inanspruchnahme des straßenbegleitenden Grünstreifens, Bauneupflanzungen auf drittem Kfz-Fahrstreifen
2. Aufteilung in zwei Einrichtungsradwege unter Inanspruchnahme des dritten Kfz-Fahrstreifens sowie Erhalt des straßenbegleitenden Grünstreifens.

In Variante 1 wäre die Fällung von fünf 30 - 40 Jahre alten Bäumen notwendig, wobei die Ersatznachpflanzungen auf dem dritten Kfz-Fahrstreifen stattfinden könnten. Aufgrund der größeren ökologischen Bedeutung älterer Bäume käme es effektiv zu einer Verschlechterung der Grünraumstruktur. Positiv wäre jedoch die konsequente Beibehaltung der Führung als Zwei-Richtungs-Radweg, die sich vom Knotenpunkt über die Kennedybrücke bis an die östliche Alsterfahradachse zieht.

Als Vorzugsvariante wurde die Variante 2 gewählt, da sie ohne Eingriffe in den Baumbestand sowie den straßenbegleitenden Grünstreifen auskommt. Der Komfort für in Richtung Osten fahrenden Radfahrende ist aufgrund der unmittelbaren Lage an der Kfz-Fahrbahn geringer als in Variante 1. Da es sich jedoch nur um einen kurzen Abschnitt handelt, überwiegt hier die ökologische Bedeutung des Baumerhalts. Um das Sicherheitsgefühl für Radfahrende zu erhöhen, wird zudem ein 0,90 m breiter Sicherheitstrennstreifen inklusive Sicherheitsbügel hergestellt.

4.4 Ausgestaltung der Fahrradstraße Alsterufer

Zu Beginn der Planung wurde die Fahrradstraße im Alsterufer als klassische 5,50 m breite Zwei-Richtungs-Fahrbahn ausgestaltet, wie sie auch im nördlichen Alsterufer vorzufinden ist. Die Entscheidung zur Trennung der Verkehrsströme in zwei 3,25 m breite Einrichtungs-Fahrbahnen begründet sich mit den Anfangs- und Endpunkten der Fahrradstraße sowie aus Gründen des Verkehrsflusses. Aufgrund der Knotenpunktgeometrie sind die Fahrbahnen im südlichen Bereich bereits voneinander getrennt und stark aufgeweitet, ebenso an der Einmündung Alsterterrassen. Hier ermöglicht der breitere Straßenquerschnitt einen Aufstellbereich für den Kfz-Verkehr zum Einbiegen in die Alsterterrassen, sodass bei geringem Rückstau zeitlich der Radverkehr in Richtung Norden passieren kann. Entsprechend wird durch die Trennung der Fahrradstraße in zwei 3,25 m breite Einrichtungs-Fahrbahnen der breite Straßenquerschnitt auch zwischen beiden Einmündungsbereichen fortgeführt, sodass ein linearer Straßenverlauf hergestellt werden kann. Zudem werden durch die Mittelrennung Überholvorgänge von Kfz-Verkehren effektiv unterbunden, wodurch das Sicherheitsgefühl für die Radfahrenden gestärkt wird.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Im Rahmen der Maßnahme Lückenschluss Alsterufer werden die Flächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) am Knotenpunkt sowie an den nördlich zulaufenden Straßen reduziert und entsprechend die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr verbessert sowie Grünflächen erweitert und neu geschaffen. Kernelemente der Planung sind die Umgestaltung des Alsterufers zur Fahrradstraße, die Abkopplung der Warburgstraße vom Knotenpunkt und die Verbreiterung und Verlängerung des Zwei-Richtungs-Radweges entlang der Kennedybrücke bis hinter den Knotenpunkt sowie die Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende im Alsterpark.

Das Alsterufer wird in seiner Straßenraumeinteilung komprimiert, zahlreiche Gefahrenstellen durch den Entfall von Senkrechtparkständen entschärft und somit für den fließenden Verkehr deutlich übersichtlicher gestaltet. Die hier freiwerdenden Flächenpotenziale dienen primär der Erweiterung von Grünflächen. Die Einfahrt in die Warburgstraße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt, da diese zu zahlreichen Unfällen zw. Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr geführt hat und nur dem Radverkehr und Rettungsfahrzeugen über eine Fahrradstraße geöffnet. Dadurch werden im Knotenpunktbereich die Fußfurten deutlich verkürzt, zahlreiche Unfallhäufungsstellen aufgelöst und die erweiterten Nebenflächen mit komfortablen Gehwegen und neuen Grünflächen gestaltet sowie eine StadtRad-Station eingerichtet.

Der Zwei-Richtungs-Radweg entlang der Kennedybrücke wird im Planungsraum auf zwei Einrichtungsradwege aufgeteilt, wobei der Radweg in Richtung Osten als Hochbordradweg entlang der Straße geführt wird, wofür der dritte Kfz-Fahrstreifen auf der Kennedybrücke entfällt. Im Knotenpunktbereich wird der Zwei-Richtungs-Radweg auf vier Meter verbreitert und protektiert auf Fahrbahnniveau geführt.

Um die neue Aufteilung der unterschiedlichen Straßen näher dazustellen, wird auf die in Kapitel 0 eingeführten Querschnitte zurückgegriffen.

5.1.1 Querschnitt Kennedybrücke

Der Querschnitt der Kennedybrücke wird nur auf der nördlichen Straßenraumseite angepasst. In Richtung Alsterglaciis bleiben zwei Fahrspuren bestehen, während der dritte Fahrstreifen für Rechtsabbieger in Richtung Alsterufer auf den Knotenpunktbereich verkürzt wird. Der derzeitige freie Rechtsabbieger entfällt vollständig und wird künftig, getrennt vom parallellaufenden Rad- und Fußverkehr, signalisiert. Im Streckenverlauf wird der dritte Fahrstreifen der Nebenfläche zugesprochen und in einen 2,50 m breiten, rot gepflasterten Hochbordradweg in Richtung Osten umgewandelt. Der derzeitige 2,50 m breite Zweirichtungsradweg zwischen den Baumreihen wird baulich erhalten und künftig ausschließlich vom Radverkehr in Richtung Westen genutzt (s. *Abbildung 16*). Im Brückenbereich schließen beide Radwege wieder an den Bestand an, wobei im Übergangsbereich das Pflaster saniert und taktile Elemente zur Abgrenzung zum Fußweg ergänzt werden.

Der bis zu 2,00 m breite, stark sanierungsbedürftige Gehweg parallel zu den Radverkehrsanlagen wird künftig um einen Meter nach Norden versetzt, um die Beeinträchtigung der angrenzenden Baumreihe zu verringern und einer erneuten Durchwurzelung vorzubeugen. Um die Fällung von zwei 60-jährigen Eichen zu verhindern wird der Gehweg an einer Stelle verschwenkt. Hierfür sind Eingriffe in die Grünanlage Alsterpark in einer Tiefe von 1,00 bis 3,75 m notwendig. Aufgrund der Hanglage kann es zudem zu Anpassungen des Höhenprofils kommen. Der gemeinsame Geh- und Radweg durch den Alsterpark wird künftig ausschließlich dem Fußverkehr zugesprochen, sodass sich der Gehweg auf mindestens vier Meter verbreitert.

Im Knotenpunktbereich bleiben Fuß- und Radverkehr konsequent voneinander getrennt. Die beiden Hochbordradwege werden zu einem vier Meter breiten Zwei-Richtungs-Radweg zusammengefasst, der auf Fahrbahnniveau abgeleitet wird. Auf Höhe des ehemaligen freien Rechtsabbiegers verbindet künftig eine 4,00m breite Fahrradstraße den Radverkehr von der Kennedybrücke mit dem des Alsterufers als „Bypass“, wodurch der Radverkehr den Knotenpunkt umfahren kann. Um den Fußverkehr in diesem Bereich sicher über die Fahrradstraße zu führen, wird ein Fußgängerüberweg (FGÜ) vorgesehen. Um die Ein- und Ausfädelung von der Fahrradstraße auf den Zwei-Richtungs-Radweg in Richtung Osten sicher zu gestalten, weitet sich der Verflechtungsbereich auf 6,00 m auf und es wird ein 2,00m breiter „Einfädelungstreifen“ vorgesehen (s. *Abbildung 17*).

Der Zwei-Richtungs-Radweg in Richtung Alsterglaciis wird getrennt vom Kfz-Verkehr signalisiert und ist durch eine 1,05 m breite Verkehrsinsel von der Kfz-Fahrbahn abgegrenzt. Die Querung des Knotenpunktes für den Radverkehr erfolgt vollständig auf Fahrbahnniveau.

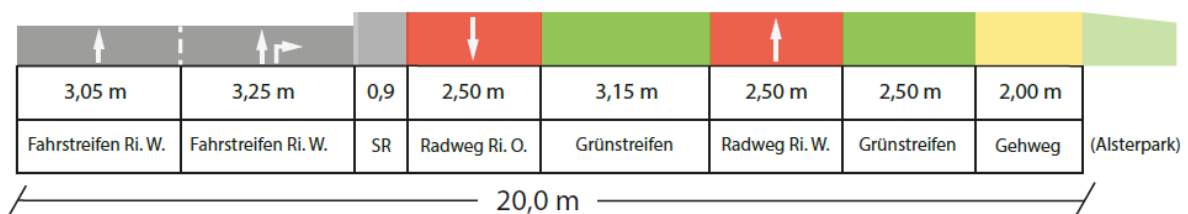


Abbildung 16: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite Strecke), Ri. W.

*Ri. W. = Richtung Westen, *SR. = Sicherheitsraum

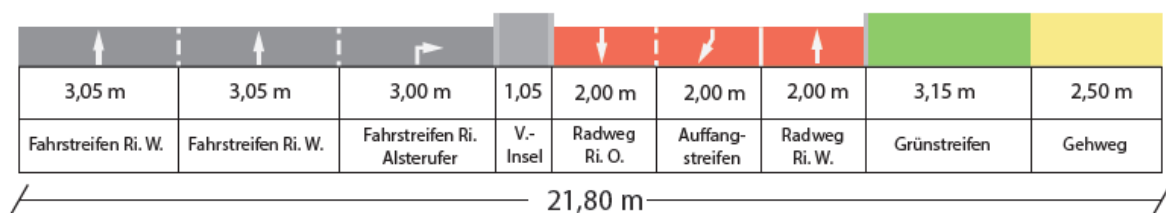


Abbildung 17: Abmessung des Straßenquerschnitts Kennedybrücke (Nordseite KP), Ri. W.

*Ri. W. = Richtung Westen, *V.-Insel = Verkehrsinsel

5.1.2 Querschnitt Alsterufer

Die Umwandlung des Alsterufers in eine Fahrradstraße erfordert den nahezu vollständigen Umbau des Straßenraums, lediglich einige Bordkanten entlang der westlichen Grünfläche werden weitestgehend beibehalten.

Im Knotenpunkt wird der Anschlussbereich des Alsterufers von ca. 50 m auf 30 m Breite verschmälert. Dies ist durch die Herausnahme des freien Rechtsabbiegers der Kennedybrücke sowie des Rechtsabbiegers aus dem Alsterufer in die Warburgstraße und Alsterglaciis möglich. Die Strecke der zu überquerenden Fahrbahn, um zu Fuß von der Kennedybrücke ins Alsterglaciis zu gelangen, verkürzt sich von derzeit ca. 36 m auf 17 m. Kfz-Verkehre können künftig aus dem Alsterufer nur noch in den Neuen Jungfernstieg einfahren. Die Einfahrmöglichkeit in das Alsterufer besteht weiterhin nur über den Rechtsabbieger der Kennedybrücke, der künftig signalisiert sein wird.

Der bedeutend hohe Radverkehr aus dem Alsterufer in den Neuen Jungfernstieg erhält einen bis zu 5,15 m breiten und 20 m langen Aufstellbereich. Die davor positionierte Aufstelltasche für den Radverkehr aus der Kennedybrücke in den Neuen Jungfernstieg wird um ca. 2 m auf bis zu 6 m

verbreitert. Die Furt des von Süden kommenden Radverkehrs aus dem Neuen Jungfernstieg/Alsterglaciis wird geringfügig verschwenkt und nutzt die gleiche Einfahrt ins Alsterufer wie der Kfz-Verkehr aus der Kennedybrücke.

Etwa 30 m vor dem Knotenpunkt ist eine Aufstelltasche für linksabbiegende Radverkehre in Richtung Kennedybrücke vorgesehen, die es ermöglicht gegenläufige Verkehre abzuwarten, bevor in Richtung Kennedybrücke eingebogen wird. Dieser „Bypass“ ist als Ersatz für die ehemalige Führung durch den Alsterpark vorgesehen und trägt dazu bei, die verschiedenen Verkehrsströme des Knotenpunktes voneinander zu trennen.

Im weiteren Verlauf ist die Fahrradstraße in zwei Richtungsfahrbahnen mit je 3,25 m Breite unterteilt, die durch eine 1,00 bis 1,75 m breite überfahrbare Verkehrsinsel aus Großpflaster getrennt werden (s. *Abbildung 18, Abbildung 19*). Um eine Behinderung des Radverkehrs bei Rückstau des Kfz-Verkehrs zu vermeiden, weitet sich die südliche Fahrtrichtung ca. 60 m vor dem Knotenpunkt auf 4,75 m auf. Über die Markierung eines Schutzstreifens wird das rechtsseitige Vorbeifahren am Kfz-Verkehr sichergestellt. Vor der Einmündung Alsterterrassen, die als Gehwegüberfahrt hergestellt wird, weitet sich die nördliche Fahrtrichtung auf 4,50 m auf, um auch hier bei Rückstau das konfliktfreie Vorbeifahren von Radfahrenden an möglichen Linksabbiegenden Kfz-Verkehren (in die Alsterterrassen) zu ermöglichen. Eine überfahrbare Mittelinsel schützt dabei vor gegenläufigem Verkehr (s. *Abbildung 20*).

Westlich der Kfz-Fahrbahn bleibt die Nebenfläche in ihrer grundsätzlichen Raumaufteilung erhalten. Die derzeit durch Sperrflächen gesicherten Längsparkstände werden durch die Erweiterung der Nebenfläche baulich eingefasst und mit einem Sicherheitstrennstreifen versehen. Zusätzlich entstehen sieben Fahrradbügel, davon vier an der Einmündung Alsterterrassen und ein Abstellbereich für E-Scooter. Die südliche Lieferzone bleibt erhalten.

Aufgrund der entfallenden Schrägparkstände und der subsequencekten Fahrbahnverschwenkung wird die östliche, parkseitige Nebenfläche deutlich erweitert. Die freiwerdende Fläche wird überwiegend zur Erweiterung der bestehenden Grünflächen und für neue Baumstandorte verwendet. Die Zuwegung der Slip-Anlage der ansässigen Ruder- und Segelvereine wird, gemäß der erfolgten Abstimmung, baulich über zwei 2,50 m breite Ladezonen gesichert, welche auch für Lieferverkehre/Handwerker mit Sondergenehmigung zur Verfügung stehen. Nördlich daran anschließend werden vier Längsparkstände mit elektrischen Ladesäulen angeordnet. Südlich der Ladezonen entsteht eine Fläche für die Abstellung von E-Scootern mit eigener Zuwegung.

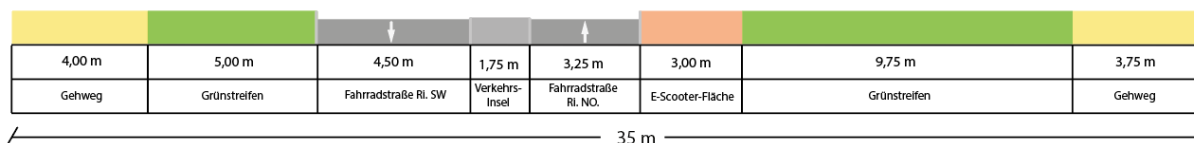


Abbildung 18: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 1), Richtung Norden

*Ri. SW. = Richtung Südwesten, *Ri. NO. = Richtung Nordosten

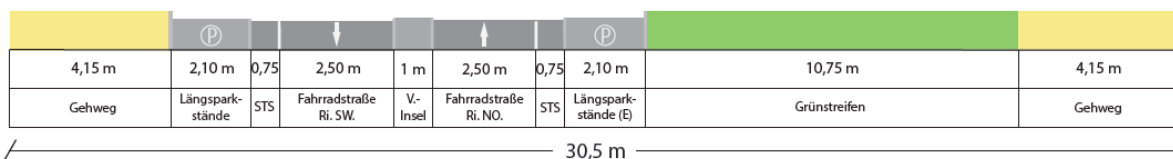


Abbildung 19: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Kurve), Richtung Norden

*Ri. SW. = Richtung Südwesten, *Ri. NO. = Richtung Nordosten, *(E) = Ladesäulen für E-Fahrzeuge vorhanden,

*V.-Insel = Verkehrsinsel, *STS = Sicherheitstrennstreifen

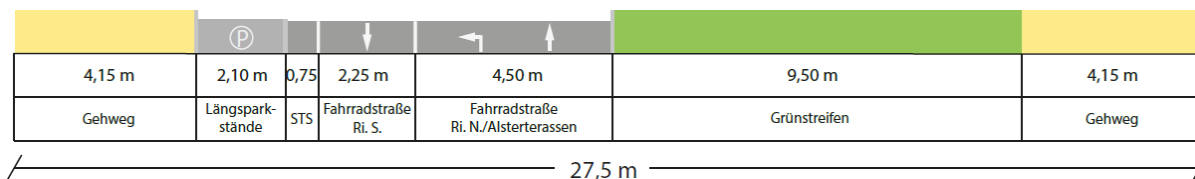


Abbildung 20: Abmessung des Straßenquerschnitts Alsterufer (Nr. 3), Richtung Norden

*Ri. S. = Richtung Süden, *Ri. N. = Richtung Norden

5.1.3 Querschnitt Warburgstraße

Im Zuge der Maßnahme wird die südliche Zufahrt der Warburgstraße für den Kfz-Verkehr geschlossen und die Einbahnstraßenregelung aufgehoben. Für Kfz-Verkehre ist ein Wenden unter Benutzung der Zufahrt der Alsterglaci 8 möglich, eine Wendemöglichkeit für LKW besteht – analog zum Bestand - nicht. Mit Abkopplung der Warburgstraße vom Knotenpunkt entfällt auch die Fußgängerfurt über die Warburgstraße. Die nicht mehr benötigte Fahrbahnfläche wird zur Verbreiterung der Gehwege und für neue Grünflächen verwendet. Zur Gestaltung und Strukturierung der neuen Platzfläche werden zwei Hochbeete mit Staudenbepflanzung angelegt, die durch gekrümmte Betonelemente eingefasst werden und die Fußverkehrsströme Richtung Alsterglaci, Warburgstraße und Alsterufer leiten. Auf der einander zugewandten Seite werden Sitzgelegenheiten in die Beeteinfassung integriert, um einen dem Verkehr abgewandten Aufenthaltsraum zu schaffen.

Die Warburgstraße wird weiterhin in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben sein. Zur Anbindung an den Knotenpunkt wird dafür eine 4,50 m breite Fahrradstraße hergestellt, die im Knotenpunkt an den Zwei-Richtungs-Radweg der Kennedybrücke anschließt (s. *Abbildung 21*). Die Radfurt über die Straße Alsterglaci wird weiterhin nur in Richtung Süden befahrbar bleiben. Um möglichen Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu begegnen, wird zur Querung der Fahrradstraße in Fußgängerüberweg (FGÜ) angeordnet. Hierdurch wird die klare Bevorrechtigung des Fußverkehrs sichergestellt. Westlich der Fahrradstraße entsteht auf der erweiterten Nebenfläche eine StadtRad-Station mit 16 Stellplätzen, die durch eine Abstellfläche für E-Scooter auf der östlichen Seite gespiegelt wird, und ein neuer Baumstandort.

Ein Modalfilter aus herausnehmbaren Absperrpollern im nördlichen Anschlussbereich schließt Kfz-Verkehre von der Benutzung der Fahrradstraße aus. Für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge wird die Erreichbarkeit mittels einer acht Zentimeter hohen, überfahrbaren Feuerwehrezufahrt vom Knotenpunkt aus sowie durch herausnehmbaren Steckposten sichergestellt.

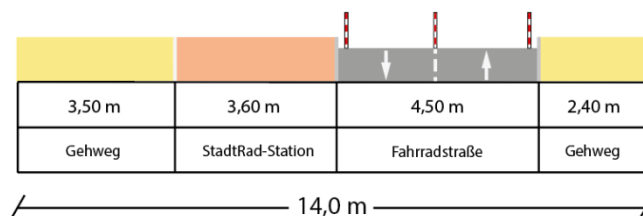


Abbildung 21: Abmessung des Straßenquerschnitts Warburgstraße, Richtung Norden (Planung)

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Einmündungsbereich der Straße Alsterufer am Knotenpunkt Kennedybrücke/ Alsterglaci (LSA 209) wird im Zuge Maßnahme umgeplant. Aus den geplanten straßenbaulichen Änderungen sollen möglichst wenig Änderungen an der bestehenden LSA-Schaltung resultieren, das bedeutet, dass die vorhandenen Grünzeiten weitestgehend erhalten bleiben, damit u. a. die Koordinierungen und Versatzeiten auch zukünftig eingehalten werden können.

Der Fachbereich XV des LSBG hat im Zuge der Anpassungen am Knotenpunkt geprüft, ob die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt auch weiterhin gegeben sei. Diese ist weiterhin positiv und die Berechnung der Leistungsfähigkeit ist in einem zusätzlichen Bericht detailliert dargestellt. Ein angepasster Signalzeitenplan liegt bereits vor.

Folgende Änderungen ergeben sich für den Knotenpunkt:

Entfall freier Rechtsabbieger (Kennedybrücke -> Alsterufer)

Der freie Rechtsabbieger von der Kennedybrücke in das Alsterufer wird aus Sicherheitsgründen entfallen. Die Unfallanalyse hat verdeutlicht, dass es hier immer wieder zu Abbiegeunfällen mit Radfahrenden kommt. Hintergrund der Unfallhäufung ist u.a. der Zweirichtungsradverkehr, die hohen Geschwindigkeiten aufgrund der Topografie sowie die Unübersichtlichkeit aufgrund der Komplexität des Knotenpunkts. Der Kfz-Verkehr von der Kennedybrücke in das Alsterufer einmündend wird zukünftig getrennt signalisiert, sodass es zu keinen Rechtsabbiegeunfällen mehr kommen kann.

Reduktion dritter Geradeausfahrstreifen von Kennedybrücke in Richtung Alsterglaci

Der heutige Zweirichtungsradweg vom Knotenpunkt bis zur Kennedybrücke ist nach den bestehenden Regelwerken untermäßig und für das heutige sowie zukünftige Radverkehrsaufkommen in Richtung Kennedybrücke nicht ausreichend breit. Um einen ausreichend breiten Zweirichtungsradverkehr auf der Nordseite der Kennedybrücke zu ermöglichen, entfällt, wie in Kapitel 5.1.1 beschrieben, der dritte Geradeausfahrstreifen von der Kennedybrücke in Richtung Alsterglaci.

Sperrung Einfahrt in Warburgstraße (Kfz-Verkehr)

Wie bereits in Kapitel 5.1 und 5.1.3 erwähnt, wird die Einfahrt für den Kfz-Verkehr in die Warburgstraße aufgrund einer hohen Unfallrate gesperrt. Künftig ist die Einfahrt in die Warburgstraße nur noch für Rettungsfahrzeuge und den Radverkehr möglich. Der Entfall dieser Fahrbeziehung hat keine Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage.

Entfall Ausfahrt aus Alsterufer in Ri. Alsterglaci

Aktuell beginnt der Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Kennedybrücke direkt im Knotenpunkt und ermöglicht Radfahrenden aus dem Neuen Jungfernstieg die direkte Anbindung an die Außenalster. Von der Warburgstraße auskommend kann im Bestand jedoch noch nicht die Straße „Alsterufer“ gequert werden. Um dies künftig zu ermöglichen und damit regelwidriges Fahrverhalten der Radfahrenden zu unterbinden, wird der Zweirichtungsradweg bis zur Einmündung Warburgstraße verlängert. Das führt dazu, dass der Rechtsabbieger aus dem Alsterufer in Ri. Alsterglaci entfallen muss. Bereits im Bestand gibt es erhebliche signaltechnische Probleme zwischen dem Rechtsabbieger aus dem Alsterufer sowie dem geradeausfahrenden Kfz-Verkehr von der Kennedybrücke in Ri. Dammtor. Da lediglich 25 Kfz/Spitzenstunde (207 Kfz/24h) diese Fahrbeziehung nutzen, wird diese als entbehrlich angesehen. Dem Kfz-Verkehr stehen weiterhin ausreichend Möglichkeiten zur Ausfahrt aus dem Quartier zur Verfügung.

5.3 Quartierserschließung

Aufgrund der Sperrung der Einfahrt für den Kfz-Verkehr aus dem Knotenpunkt Kennedybrücke/Alsterglaci in die Warburgstraße wird sich im Rahmen der Maßnahme, wie ausführlich in Kapitel 4.1 dargestellt, die Quartierserschließung ändern.

Im Zuge der Maßnahme wird die bisherige Einbahnstraßenregelung der Alsterrassen zwischen dem Knotenpunkt Alsterrassen/Warburgstraße und der Einmündung Neue Rabenstraße aufgehoben, wodurch das gesamte Quartier zukünftig sowohl über den Knotenpunkt Mittelweg/Neue Rabenstraße als auch den Knotenpunkt Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg erreicht werden kann.

5.4 Wirtschaftsverkehr

Für Wirtschaftsverkehre entfällt, wie für Kfz-Verkehre, die Einfahrt von Süden in die Warburgstraße sowie die Fahrbeziehung Alsterufer-Alsterglaci. Künftig kann die Warburgstraße aus Norden angefahren werden, es besteht jedoch keine Wendemöglichkeit für LKW. Die Lieferzone im umgestalteten Bereich der Warburgstraße wird nach Norden in die nächste Parkbucht verlegt. Die Lieferzone im südlichen Alsterufer bleibt erhalten und wird durch eine zusätzliche Lieferzone östlich des Alsterufers ergänzt.

5.5 ÖPNV und Sharing Angebote

Für den ÖPNV ergeben sich keine Änderungen, da sich im Planungsgebiet keine Haltestellen befinden.

In der Warburgstraße auf Höhe der Warburgstraße 8 wird eine neue StadtRad-Station mit insgesamt 16 Stellplätzen für Fahrräder entstehen. Die Station ist westlich der Fahrradstraße angeordnet.

5.6 Radverkehr

Die Radverkehrsanlagen im Planungsraum werden ReStra-konform ausgebaut, begradigt und stärker von anderen Verkehrsströmen getrennt. Ziel ist es, das hohe Radverkehrsaufkommen im Alsterufer sicher, zügig und komfortabel abzuwickeln.

Durch die Aufteilung des Zwei-Richtungs-Radweges der Kennedybrücke in zwei Einrichtungsradwege lassen sich die nutzbaren Breiten je Richtung auf 2,5 m erhöhen. Aufgrund der direkt angrenzenden Baumbepflanzungen werden die Radwege mit roten Betonsteinen gepflastert und nicht asphaltiert. Zum Knotenpunkt werden beide Wege zu einem Zwei-Richtungs-Radweg zusammengefasst, der in Richtung Alsterglaci über den Knotenpunkt führt. Über zwei Fahrradstraßen ohne Kfz-Verkehr werden die Anschlüsse ins Alsterufer sowie in die Warburgstraße ermöglicht. Innerhalb des Knotenpunktes beträgt die Breite der Zwei-Richtungs-Radwege bzw. der Fahrradstraßen je 4,0 m.

Mit der Vervollständigung der Fahrradstraße Alsterufer wird der Radverkehr auch im südlichen Bereich gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt. Großzügig dimensionierte Aufstellbereiche ermöglichen besonders in der morgendlichen Spitzenstunde das sichere und zügige Überqueren des Knotenpunkts in den Neuen Jungfernstieg.

Zentral ist dabei, die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen. Durch den Rückbau der beidseitigen Schrägparkstände im Alsterufer wird das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Parkverkehr deutlich reduziert. Die neuen Längsparkstände werden durch einen 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen abgesetzt, um Dooring-Unfällen vorzubeugen. Mit der Abtrennung der Warburgstraße und des Rechtsabbiegers aus dem Alsterufer ins Alsterglaci wird die Gefahrenstelle bei der Einfahrt in die Warburgstraße vollständig aufgelöst. Radverkehre aus der Warburgstraße erhalten eine direkte Überquerungsmöglichkeit in Richtung Kennedybrücke.

Die Fahrradabstellmöglichkeiten werden nur geringfügig im nördlichen Bereich erweitert und dienen sekundär als Absperrpoller. Eine StadtRad-Station mit 16 Stellplätzen wird in der Warburgstraße eingerichtet.

5.7 Fußverkehr

Zentrales Anliegen der Planung ist die Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Fuß- und Radverkehrsströme konsequent voneinander getrennt und die Querungszeit über das Alsterufer deutlich verkürzt. Die grundsätzliche Führung des Fußverkehrs wird nur geringfügig angepasst.

Im Alsterpark wird der 4,0 m breite getrennte Geh- und Radweg vom Radverkehr abgekoppelt und, mit Ausnahme von Radverkehren entlang der Freizeitroute 1, primär dem Fußverkehr vorbehalten. Der stark sanierungsbedürftige 2,0 m breite Gehweg entlang der Kennedybrücke wird neu gepflastert und um einen Meter nach Norden versetzt, um erneuten Wurzelschäden vorzubeugen.

Am Knotenpunkt werden die Gehwege des östlichen Alsterufers und der Kennedybrücke zusammengefasst. Mit Kniegittern ausgestattete Grünflächen verstärken die Trennung der Geh- und Radwege. Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) sichert die Querung der Fahrradstraße ab und bevorrechtigt den Fußverkehr. Die signalisierte Querung über das Alsterufer erfolgt nur noch über zwei LSA mit einer Querungslänge von 7,0 bzw. 8,5 m. Die Querung der Fahrradstraße zur Warburgstraße wird ebenfalls mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) abgesichert, die bestehende LSA über die Warburgstraße wird abgebaut.

Zusätzlich wird ein FGÜ im Alsterufer auf Höhe Alsterterrasse auf Wunsch der BVM und dem Bezirksamt Eimsbüttel angeordnet. In der Straße Alsterufer 4 wird vor dem Hintergrund des hohen Fußverkehrsaufkommens und orientiert an den Empfehlungen der geltenden R-FGÜ (Ausgabe 2002, FGSV 288) anstelle der bisherigen Querungshilfe ein Fußgängerüberweg (FGÜ) eingerichtet, um Fußgänger/innen, insbesondere auch mobilitätseingeschränkten Personen, ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen:

An dieser Stelle ist das angrenzende Quartier, in dem gewohnt und gearbeitet wird, über die dort einmündende Straße Alsterterrasse mit dem Alstervorland verbunden, woraus sich an dieser Stelle ein gebündelter Querungsbedarf für Fußgänger/innen ergibt. Zwei dort durch PK 172.21 - StVB - durchgeführte Verkehrsschauen im Juni 2025 an aufeinanderfolgenden Tagen bestätigten die Bürgerhinweise, dass die Fahrbahn bei hohem Radverkehrsaufkommen schwer zu queren sei. Eine daraufhin durch die BVM veranlasste Zählung des querenden Fußgängerverkehrs am 17.07.2025 ergab die Überschreitung des in der R-FGÜ genannten Schwellenwertes zur möglichen Einrichtung eines FGÜ von >50 Fußgänger/innen /h zu mehreren Zeiten, insbesondere eine deutliche Überschreitung zwischen 16:00 – 18:00 Uhr. Unter anderem zu denselben Zeiten wird durch Radfahrende der in der geltenden R-FGÜ genannte Schwellenwert (für Kfz) von >200/h zur möglichen Einrichtung eines FGÜ deutlich überschritten.

Entsprechend wird im Zuge der Maßnahme „Lückenschluss Alsterufer“ in diesem Bereich ein FGÜ hergestellt.

Um außerdem die Barrierefreiheit im Knotenpunktbereich zu verbessern, wird im Bereich der neu zu errichtenden LSA Bindenleitsysteme mittels Bodenplatten verlegt sowie die LSA mit akustischen Signalen ausgerüstet.

5.8 Ruhender Verkehr

Im Zuge der Maßnahme werden die im Alsterufer vorhandenen Schrägparkstände aufgrund ihres Sicherheitsrisikos zurückgebaut. Die derzeit markierten Längsparkstände auf der nordwestlichen Seite werden in einer Parkbucht räumlich gefasst und gesichert. An der Ostseite des Alsterufers entstehen vier neue E-Ladestellplätze in Längsausrichtung, sodass sich die Anzahl an Lademöglichkeiten im Quartier von vier auf acht verdoppelt.

Den Belangen des Wirtschafts- und Anlieferverkehrs wird durch die Sicherung und Neuausweisung von Parkständen mit eingeschränktem Halteverbot („Ladezonen“) bzw. Ladebereichen Rechnung getragen.

Die „Ladezone“ vor dem Alsterufer 1 wird an den neuen Bordverlauf angepasst und zukünftig gemäß den aktuellen Regelwerken als Ladebereich mit 12,4 m Nutzlänge ausgewiesen. Für die Anlieferung der Wassersportbetriebe entstehen südlich der E-Ladestellplätze zwei neue eingeschränkte Halteverbote, die zusammen ca. 23 Meter Nutzlänge ergeben und drei Parkständen entsprechen. Dadurch wird die Benutzbarkeit für die bis zu 19 m langen Bootsanhänger gewährleistet. Südlich angrenzend entsteht eine Fläche (3,0 mal 3,0 m) für die Abstellung von E-Scootern und zwei Fahrradbügel.

Die bisherige „Ladezone“ in der Warburgstraße 2 entfällt. Die Warburgstraße 2 liegt nach dem Umbau in einer Sackgasse ohne Wendemöglichkeit für LKW, der Bedarf an einer „Ladezone“ wird dort nach Rücksprache mit dem Bezirk Eimsbüttel (E/MR 22 + 24) nicht mehr gesehen und entfällt daher zukünftig. Die notwendigen Bedarfe für Liefer- und Ladevorgänge sind mit dem Ladebereich im Alsterufer 1 sowie dem eingeschränkten Haltverbot auf Seitenstreifen in der Alsterterrasse 6 ausreichend abgedeckt.

Auf der Westseite des Alsterufers, werden als Begrenzung der Parkbucht Fahrradbügel errichtet, um dem lokalen Bedarf an Abstellanlagen zu begegnen. Daran angrenzend wird eine 5,0 mal 3,0 m große E-Scooter Fläche vorgehalten. Zusätzlich entsteht in der Nebenfläche der Warburgstraße am Knotenpunkt eine StadtRad-Station mit 16 Stellplätzen und eine weitere E-Scooter Fläche mit Abmessungen von 2,0 mal 4,0 m. Somit stehen für alle wichtigen Verkehrsbeziehungen Abstellflächen für E-Scooter zur Verfügung, sodass im restlichen Alsterufer eine Sperrzone errichtet wird.

Die Bilanz der Parkstände und Abstellanlagen ist in *Tabelle 4* aufgeführt. Die Anzahl der Ladebereiche und eingeschränkten Halteverbote bemisst sich nach den 5,2 m Nutzlänge regulärer Parkstände.

Kategorie	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände Plangebiet	43	14	-29 -67,50%
Parkstände Quartier	514	485	-29 -5,65%
Eingeschränktes Halteverbot Plangebiet	5	3	-2 -40%
Ladebereiche Plangebiet	0	2	2 /
E-Ladestellplätze Quartier	4	8	4 100%
Fahrradbügel Plangebiet	0	9	9 /
E-Scooter-Flächen Plangebiet	0	3	3 /

Tabelle 4: Bilanz der Parkstände, Sonderparkstände und Abstellanlagen im Plangebiet/Quartier

5.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Von der bestehenden Straßenausstattung und Straßenmöblierung werden primär Absperrpoller entfernt, die aufgrund verbreiteter Seitenräume oder dem Ausschluss von Kfz-Verkehr nicht länger notwendig sind. Der Parkscheinautomat im Alsterufer entfällt oder wird umgesetzt

Neu werden zwei Ladesäulen für E-Fahrzeuge im östlichen Alsterufer errichtet. Auf der westlichen Seite entstehen acht neue Fahrradbügel, die ein Parken auf der Nebenfläche verhindern. Die Grünflächen werden im nördlichen Bereich durch Absperrpoller in Richtung Knotenpunkt durch sog. Altonaer Kniegitter vor dem Betreten oder vor irregulärem Parken geschützt. In der Warburgstraße entsteht eine StadtRad-Station. Ggf. werden im Zuge der weiteren Freiraumplanung ergänzendes Stadtmobiliar wie Bänke oder Abfallcontainer vorgesehen.

5.10 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung muss teilweise angepasst werden. Die notwendigen Änderungen werden nach Schlussverschickung durch die Hamburger Verkehrsanlagen (HHVA) geklärt und in der Ausführungsplanung entsprechend berücksichtigt.

5.11 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Maßnahme werden nicht mehr benötigte Straßenverkehrs- und Nebenflächen entsiegelt. Diese Flächen können teilweise dazu genutzt werden, um bestehende Baumscheiben und Grünflächen zu erweitern. Teilweise werden gänzlich neue Grünflächen geschaffen. Hierbei werden sowohl Saatgutmischungen als auch Rasensaat eingebracht. Eine genaue Abstimmung hierfür ist noch mit dem Fachamt des öffentlichen Raums, Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts Eimsbüttel notwendig. Die bisher Planung ist daher bezüglich der Grünbelange noch nicht als final anzusehen.

Unter Vorbehalt der ausstehenden Leitungsprüfung sind bei Grünflächen geeigneter Größe Baumpflanzungen vorgesehen. Auf dem neuen Grünstreifen der Kennedybrücke auf der ehemaligen Rechtsabbiegespur werden drei neue Bäume gepflanzt. Im Entflechtungsbereich der Geh- und Radwege von der Kennedybrücke sind zwei weitere Baumstandorte vorgesehen. Aufgrund der Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie wird zudem ein Baum an der Kennedybrücke neu ins Straßenbaumkataster aufgenommen. Im Bereich der Einmündung Warburgstraße entstehen fünf neue Grünflächen, von denen drei mit einer Baumbepflanzung versehen sind, darunter die beiden Hochbeete. Die Mittelinsel des Alsterufers wird begrünt und mit bis zu drei Bäumen bepflanzt. Östlich der Fahrbahn des Alsterufers wird die bestehende Grünfläche um mehrere Meter Tiefe erweitert und vier neue Bäume werden gepflanzt.

Zur Umsetzung der Maßnahme ist nach derzeitigem Planungsstand eine Baumfällung nötig. Es handelt sich um eine Esche aus dem Pflanzjahr 1975 mit zehn Meter Kronendurchmesser und 1,2 m Stammumfang, die für die regelkonforme Ausgestaltung des Gehwegs der Kennedybrücke gefällt werden muss. Ersatzweise werden zwei neue Bäume im unmittelbaren Umfeld im Alsterpark gepflanzt. Durch die insgesamt 17 Neupflanzungen wird sich der Baumbestand im Planungsgebiet von derzeit 46 auf 63 erhöhen. Die Baumbilanz ist in *Tabelle 5* dargestellt.

Kategorie / Planungsbereich	Bestand - Baumstandorte	Planung - Neupflanzungen	Planung - Fällungen	Planung - Baumstandorte	Bilanz - Baumstandorte
Kennedybrücke	11	5	0	17 <small>*davon 1 Neuaufnahme</small>	6
Warburgstraße	3	3	0	6	3
Alsterufer / Knotenpunkt	32	9 <small>*davon 2 im Alsterpark</small>	1	40 <small>*davon 2 im Alsterpark</small>	8
Gesamt	46 100,0%	17 37,0%	1 2,2%	63 137,0%	17 37,0%

Tabelle 5: Baumbilanz nach Planungsbereichen

5.12 Entwässerung

Die Straße Alsterufer wird im Rahmen der Maßnahme grundlegend baulich angepasst. Fast alle Bordanlagen verschieben sich, entsprechend muss auch die Entwässerung im Zuge der weiteren Planung gänzlich neu geplant werden.

Wo möglich, werden bestehende Trummen gehalten und/oder bestehende Trummenanschlüsse genutzt. Da die Straße an ein Mischwassernetz angeschlossen ist, muss keine Vorreinigung des einzuleitenden Regenwassers stattfinden.

Da die Grünräume zum Großteil aufgrund des hohen Grundwasserspiegels und des geringen Versickerungspotentials nicht für eine gezielte Regenwasserbewirtschaftung ausgelegt sind, sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Versickerungsmulden o.ä. vorgesehen.

Aktuell wird entlang der Kennedybrücke das anfallende Regenwasser direkt und ohne Vorreinigung in die Alster geleitet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wird im weiteren Verlauf geprüft, ob eine unterirdische Regenwasserbehandlungsanlage im Rahmen des Projekts umgesetzt werden kann, um den Schadstoffeintrag in die Alster zu reduzieren.

5.13 Versiegelte Fläche

Unversiegelte Flächen im Straßenraum tragen bedeutend zur Klimafolgenanpassung bei, indem sie Regenwasser zurückhalten, teilweise versickern lassen und sich im Sommer weniger aufheizen als gepflasterte oder asphaltierte Flächen. Die vorliegende Flächenbilanz (*Tabelle 6*) berücksichtigt den vollständigen Straßenraum innerhalb der Straßenbegrenzungslinien und ist in die drei Planungsbereiche eingeteilt.

Durch die Neuordnung und Komprimierung der Verkehrsflächen können insgesamt ca. 1.065 m² Fläche bzw. 9,4 % des Planungsraums entsiegelt und begrünt werden. Dadurch erhöht sich der Anteil unversiegelter Flächen im Planungsraum von derzeit 15,5 % (1.725 m²) auf 26,1 % (2.940 m²). In absoluten Zahlen werden besonders im Alsterufer inkl. Knotenpunkt mit 850 m² die meisten Flächen entsiegelt, relativ gesehen wird der Grünflächenanteil der Warburgstraße am stärksten (+ 106,5 %) erhöht. Durch die Erweiterung der Straßenbegrenzungslinie an der Kennedybrücke vergrößert sich die Gesamtfläche um 150 m². In geringfügigem Maße werden auf der Mittelinsel des Alsterufers, vor der Hausnummer Alsterufer 1 sowie am Alsterpark entlang der Kennedybrücke derzeit unversiegelte Flächen in Teilen neu versiegelt.

Kategorie / Planungsbereich	Bestand - Fläche versiegelt in m ²	Bestand - Fläche unversiegelt in m ²	Bestand - Fläche gesamt in m ²	Planung - Fläche versiegelt in m ²	Planung - Fläche unversiegelt in m ²	Planung - Fläche gesamt in m ²	Bilanz - Fläche versiegelt in m ²	Bilanz - Fläche unversiegelt in m ²	Bilanz - Fläche gesamt in m ²
Kennedybrücke	2450 84,5%	450 15,5%	2900 100,0%	2400 78,7%	650 21,3%	3050 105,2%	-50 -2,0%	200 44,4%	150 5,2%
Warburgstraße	1495 90,6%	155 9,4%	1650 100,0%	1330 80,6%	320 19,4%	1650 100,0%	-165 -11,0%	165 106,5%	0 0,0%
Alsterufer / Knotenpunkt	5430 82,9%	1120 17,1%	6550 100,0%	4580 69,9%	1970 30,1%	6550 100,0%	-850 -15,7%	850 75,9%	0 0,0%
Gesamt	9375 84,5%	1725 15,5%	11100 100,0%	8310 73,9%	2940 26,1%	11250 101,4%	-1065 -11,4%	1215 70,4%	150 1,4%

Tabelle 6: Flächenbilanz versiegelte und unversiegelte Flächen nach Planungsbereichen

5.14 Versorgungsleitungen

Der Bestand der Leitungen liegt vor.

Im Zuge der Entwurfs- und Ausführungsplanung wird geprüft, ob es im Rahmen der Planung zu Leitungskonflikten kommt. Hierzu wird es auch eine Leitungsbesprechung geben. Die möglichen Leitungsarbeiten werden koordiniert und sollen vor Beginn der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen sein, um einen möglichst reibungslosen Bauablauf zu ermöglichen.

5.15 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

5.16 Baustoffe

Grundsätzlich werden die Regelbauweisen gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12/24) und der ReStra angewendet.

Bezüglich der Verwendung des Materials wird sich aufgrund der Kleinteiligkeit der Maßnahme sowie aufgrund der einheitlichen Gestaltung entlang des Alsterufers am Bestand orientiert. So werden die Gehwege teilweise in 50 cm x 50 cm großen Betonplatten, teils auch in 25 cm x 25 cm kleinem Betonpflaster eingefasst. Teilweise werden Flächen wie Abstellanlagen für Fahrräder in Kunststoffgitter hergestellt, um eine dezentrale Versickerung zu ermöglichen.

Gemäß Auszug aus dem Geoportal der FHH besteht für den überwiegenden Teil des Einmündungsbereichs sowie des Alsterufers ein Prüfbedarf für den Einbau von Ersatzbaustoffen (KI6). In Teilflächen liegen auch günstige Bedingungen vor (KI2). Nach aktuellem Stand wird vom Einbau von Ersatzbaustoffen in den Nebenflächen zum Schutz der Bestandsbäume sowie der umfangreich geplanten Baumpflanzungen abgesehen. Die Prüfung für die Fahrbahnflächen erfolgt im weiteren Planungsverlauf.

Soweit möglich werden zudem vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

5.17 Feuerwehr

Die Abkopplung der Warburgstraße vom Knotenpunkt hat Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Hausnummern Alsterglaci 8, Warburgstraße 5, 7 sowie Alsterufer 1-3 durch Rettungs- und Einsatzfahrzeuge. Auf Grundlage der frühzeitigen Beteiligung der Feuerwehr sowie einer Archivrecherche wurden freizuhaltende Flächen und Zwangspunkte identifiziert und in die Planung eingearbeitet. Der Planungsraum liegt im Einzugsbereich der Feuer- und Rettungswache Rotherbaum (F13) und grenzt an den der Feuer- und Rettungswache Innenstadt (F11) an.

Mittels einer Überfahrt aus TTE-Elementen mit einer +8 cm Ansicht kann die Protektion des Zwei-Richtungsweges durch Rettungsfahrzeuge überwunden und in die Fahrradstraße Warburgstraße eingefahren werden. Die Mindestbreite für Aufstellflächen von 3,5 m wird durch die 4,5 m Breite

Fahrradstraße gewährleistet. Der modale Filter am nördlichen Ende der Fahrradstraße wird durch Steckpfosten mit B-Schließung hergestellt und kann durch die Feuerwehr geöffnet werden.

Die nach Baulast freizuhaltende Grundstückszufahrt der Alsterglaci 8 (Flurstück 517) bleibt unverändert von der Warburgstraße aus befahrbar. Als Ersatz für einen zweiten baulichen Rettungsweg ist eine Anleiterungsmöglichkeit auf der Westseite des Gebäudes vorgesehen, die durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt wird.

Die Erreichbarkeit der Hausnummern Warburgstraße 5 und 7 werden über die Straßenfläche der Warburgstraße sowie die freizuhaltende Zuwegung zum Hinterhof sichergestellt und durch die Maßnahme nicht wesentlich verändert.

Die gemäß Brandschutzkonzept vorgesehenen befestigten 1,25 m breiten Feuerwehruzugänge zum Alsterufer 1-3 bleiben vollständig zugänglich. Die Zuwegung von der Warburgstraße zum Feuerwehr Informations- und Bediensystem wird geringfügig verändert, verbleibt jedoch nahezu geradlinig und mit einer lichten Breite von 3,5 m bestehen.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Entlang der Kennedybrücke wird im nördlichen Bereich zur Herstellung eines barrierefreien und richtlinienkonformen Gehweges ein kleinteiliger Eingriff auf einer Länge von ca. 110 m notwendig. Hierbei muss überwiegend auf einer Breite von 1,00 m in die Grünanlage eingegriffen werden, auf einem kleinen Teilbereich wird jedoch der gesamte Gehweg über die Grünanlage verschwenkt, um zwei Baumfällungen zu vermeiden. Dies ist bereits mit dem Bezirk Eimsbüttel abgestimmt.

Infolgedessen wird dieser kleine Teilbereich von dem Verwaltungsvermögen des Bezirks in das Verwaltungsvermögen der Behörde für Mobilitätswende (BVM) übergehen. Der Grundstückstausch bzw. der ggf. notwendige Grunderwerb wird im Laufe des Projekts erfolgen. Erste Abstimmungen sind hierfür bereits erfolgt.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BlmSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BlmSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BlmSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs und keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BlmSchV nicht vorliegen, wird bei der Maßnahme bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Als Folgemaßnahme der Abkopplung der Warburgstraße ist im Quartier die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in den Alsterterrassen zwischen den Einmündungen Warburgstraße und Neue Rabenstraße notwendig. Dies wird im Zuge bzw. zeitgleich mit dieser Maßnahme umgesetzt.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Im Zuge der Planung werden für den Fuß- und Radverkehr deutlich Verbesserungen der subjektiven und objektiven Sicherheit erzielt, zudem wird die Aufenthaltsqualität durch die Neuordnung des Straßenraums sowie der Entsiegelung und Neupflanzung zahlreicher Bäume erhöht. Ebenso wird durch die Aufwertung und Vergrößerung der Grünflächen der Landschafts- und Artenschutz verbessert.

Für den Kfz-Verkehr werden sich demgegenüber mehrere Änderungen ergeben:

- Reduktion der Anzahl an Kfz-Parkständen von 43 auf 14
- Sperrung Einfahrt Kfz-Verkehr in Warburgstraße vom Knotenpunkt Alsterglaci/Neuer Jungfernstieg
- Entfall Verkehrsbeziehung Alsterufer in Ri. Alsterglaci
- Entfall dritter Kfz-Fahrstreifen entlang Kennedybrücke auf einer Länge von ca. 80 m in Fahrtrichtung Westen

Die Änderungen für den Kfz-Verkehr wurden jeweils detailliert untersucht und auf Verträglichkeit geprüft.

Die Reduktion des Parkraums ist aufgrund ausreichend freier Kapazitäten im Quartier möglich. Im Rahmen der Planung wurde am 23.09.2025 eine umfangreiche Parkraumerhebung durch den LSBG durchgeführt. Hierbei wurde die Auslastung der öffentlichen Parkstände im Planungsgebiet sowie im fußläufigen Umfeld in folgenden Straßen erhoben: Alsterufer bis ehem. US-Konsulat, Alsterterrassen, Warburgstraße, Neue Rabenstraße, Siegfried-Weddels-Platz, Kleine Fontenay, Mittelweg südl. von Kleine Fontenay. Im Untersuchungsraum befinden sich insgesamt 514 Parkstände im öffentlichen Raum.

Die Gesamtauslastung im Erhebungsraum lag im Mittel über den gesamten Erhebungszeitraum (06 – 22 Uhr) bei 53,6 %. In der Spitzenstunde (12-14 Uhr) lag die Auslastung bei 68,5 %, was 161 freien Parkständen im Quartier entspricht. Aufgrund der günstigen Position am Quartierseingang, waren die Parkstände im Plangebiet (Südliches Alsterufer) sowohl im Tagesmittel (65,1 %) als auch in der Spitzenstunde (88,4 %) deutlich stärker ausgelastet als im Quartier. Die Erkenntnisse aus der Erhebung bestärken dennoch die Einschätzung/Aussage des LBV, dass in der Bewohnerparkzone 303 aufgrund der geringen baulichen Dichte der Parkdruck niedrig ist. Zusätzlich dazu befindet sich in der Alsterterrasse ein teilw. öffentlich nutzbares Parkhaus mit einer Kapazität von 386 Parkständen.

Für die oben beschriebenen Änderungen des fließenden Kfz-Verkehrs wurde im Zuge der Planung die Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlagen Kennedybrücke/Alsterglaci durch den LSBG-XV geprüft. Die Reduzierung von drei auf zwei Geradeausfahrstreifen entlang der Kennedybrücke, der Entfall der Einfahrt Warburgstraße und die Einrichtung eines signalisierten Rechtsabbiegers in das Alsterufer ist leistungsfähig und aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar. Nach Rücksprache mit der VD-52 am 24.07.2025 soll der Rechtsabbieger getrennt signalisiert werden, auch dies ist unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit möglich.

Zudem wurde durch den LSBG-XV auch geprüft, wie sich die Änderungen für den Kfz-Verkehr auf die Quartierserschließung auswirkt und ob möglich Mehrverkehre durch die Aufhebung der Einbahnstraße in den Alsterterrassen am Knotenpunkt Mittelweg/Neue Rabenstraße leistungsfähig abgewickelt werden können. Auch dies wurde positiv geprüft.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.


Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die konsumtiven Mittel werden Sonstigen Maßnahmen zugeordnet und stehen in der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für Ende des zweiten Quartals 2027 vorgesehen. Eine genaue Abstimmung des Umsetzungszeitraums ist jedoch noch mit Verkehrskoordination der BVM sowie der des Bezirks abzustimmen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 9 Monate geschätzt.

Verfasst	LSBG, SP-1	Aufgestellt	LSBG, SP-1
Datum	05.05.2026	Datum	05.05.2026
Unterschrift		Unterschrift	