

Straßenverkehrstechnische Planung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 14367

AlsterfahrradAchse Alsterufer US-Konsulat



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	4
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	5
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	5
3.2	Verkehrsbelastung	5
3.3	Unfallgeschehen	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	5
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	6
3.6	Schadensbild	6
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	7
3.8	Wirtschaftsverkehr	7
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	7
3.10	Radverkehr	7
3.11	Fußverkehr	7
3.12	Ruhender Verkehr	8
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	8
3.14	Öffentliche Beleuchtung	8
3.15	Straßenbegleitgrün	8
3.16	Entwässerung	8
3.17	Versorgungsleitungen	9
3.18	Ingenieurbauwerke	9
3.19	Grundwasser	9
3.20	Denkmalschutz	9
3.21	Altlasten	9
3.22	Kampfmittel	9
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	9
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	9
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	10
4.3	Wirtschaftsverkehr	10
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote	10
4.5	Radverkehr	10
4.6	Fußverkehr	11

4.7	Ruhender Verkehr	11
4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	11
4.9	Öffentliche Beleuchtung	11
4.10	Straßenbegleitgrün	12
4.11	Entwässerung	12
4.12	Versorgungsleitungen.....	12
4.13	Ingenieurbauwerke	12
4.14	Baustoffe.....	12
4.15	Feuerwehr.....	13
5	Umsetzung der Planung	14
5.1	Grunderwerb.....	14
5.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	14
5.2.1	Immissionen.....	14
5.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	14
5.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	14
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	14
5.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel.....	14
5.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung.....	14

1 Allgemeines

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

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) beabsichtigt die Veloroute 4 in der Straße „Alsterufer“ im Bereich des ehemaligen US-Generalkonsulat von Hausnummern 20a bis 30 zu überplanen. Die an das Planungsgebiet in südlicher und nördlicher Richtung anschließenden Abschnitte der Veloroute 4 wurden bereits in vorherigen Baumaßnahmen final hergestellt. Die Veloroute wird in den auf das Planungsgebiet zulaufenden Abschnitten als Fahrradstraße geführt. Sie ist mit im Mittel ca. 5.000-8.000 Radfahrenden/Tag eine der meistbefahrensten Radverkehrsanlagen in Hamburg und verbindet die Innenstadt u.a. mit den nördlich/nordwestlich der Alster liegenden Stadtteilen Harvestehude, Winterhude, Eppendorf und Alsterdorf.

Im Bereich des ehemaligen US-Generalkonsulats wurde bisher nur eine bauliche Zwischenlösung geschaffen, da die Straße „Alsterufer“ hier durch Sicherheitseinrichtungen (u.a. Sicherheitszaun, Durchfahrtsperren, Wärterhäuschen) abgesperrt und nur für direkte Anlieger freigegeben war. Nach dem Wegzug des US-Generalkonsulats in die Hamburger Hafencity haben sich die Randbedingungen in diesem Abschnitt grundlegend geändert. Die Sicherheitsinfrastruktur in diesem Bereich wird zeitnah zurückgebaut. Dies hat zur Folge, dass der öffentliche Raum zwischen Alster und den angrenzenden Grundstücken wieder frei zugänglich wird und daher im Zuge dieses Projekts überplant werden soll. (Siehe Abbildung 1)



Abbildung 1: Planungsbereich der Maßnahme AlsterfahrradAchse Alsterufer US-Konsulat [Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

Der Fokus dieser Maßnahme liegt auf der Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Alster sowie dem Lückenschluss zwischen den beiden angrenzenden Abschnitten der Veloroute 4. Der Radverkehr soll hier nicht mehr als verschwenkter Zweirichtungsradweg, sondern möglichst geradlinig auf der bestehenden Fahrbahn als Fahrradstraße geführt werden. Die bereits im vorherigen Projekt hergestellten Wendeanlagen sollen bestehen bleiben. Um weiterhin den Kfz-Durchgangsverkehr in

diesem Abschnitt zu unterbinden sind zudem modale Filter unterhalb der nördlichen Wendeschleife vorgesehen. Die bestehenden Gehwege werden verbreitert und die Grünflächen ökologisch aufgewertet

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

Durch den Wegzug des US-Generalkonsulats und dem damit einhergehenden Rückbau der Sicherheitseinrichtungen am Alsterufer wird es zwingend notwendig, das ca. 240m lange Planungsgebiet umzugestalten.

So entfallen durch den Rückbau der Sicherheitseinrichtungen die Durchgangssperren für den Kfz-Verkehr, wodurch der Kfz-Verkehr ohne entsprechende bauliche Anpassungen wieder passieren könnte, was den Zielen des Radverkehrskonzepts an der Alster widerspricht. Zudem entspricht die Fahrbahn zwischen beiden Wendeanlagen in ihrem jetzigen Zustand und ihrer Gestaltung nicht den zukünftigen Anforderungen. Die Asphaltoberfläche ist sanierungsbedürftig, sodass eine vollständige Deckensanierung Bestandteil dieser Maßnahme ist.

Die bereits bestehende Radverkehrsanlage stellt zudem nur eine Zwischenlösung dar. So ist der vorhandene Zweirichtungsradweg nicht ausreichend breit dimensioniert und es kommt aufgrund der fehlenden, räumlichen Trennung zum angrenzenden Gehweg häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden.

Der Rückbau der Sicherheitseinrichtungen sowie die Entsiegelung asphaltierter Flächen bietet zudem das Potential, die Grünflächen neu und ökologisch nachhaltiger zu gestalten, neue Querungsmöglichkeiten zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

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 übernimmt als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung des Projektes

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts von 64 auf 80 Prozent zu steigern. Mittels des „Bündnis Rad- und Fußverkehr“ soll hierbei versucht werden, den nicht-motorisierten Individualverkehr zu fördern und dadurch dessen Anteil zu erhöhen. Das Bündnis soll maßgeblich dazu beitragen, die Klimaschutzziele zu erreichen und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.

Zudem liegt mit der „Drucksache 21-3737“ ein Beschluss der Bezirksversammlung Eimsbüttel vor, in dem im Bereich des US-Generalkonsulats ein langfristiger Umbau gefordert wird, um dauerhaft eine attraktive Rad- und Fußverkehrsverbindung ohne Durchfahrt für motorisierte Fahrzeuge zu schaffen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Rotherbaum 25 (1989)
- der Baustufenplan Harvestehude-Rotherbaum (1955)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Straße Alsterufer im Stadtteil Rotherbaum, Bezirk Eimsbüttel, verläuft in Nord-Süd-Richtung am westlichen Ufer der Außenalster. Die Straße ist im südlichen Bereich ab der Einmündung „Alsterrassen“ bis zum nördlichen Ende der Straße und darüber hinaus als Fahrradstraße (Kfz-Verkehr frei) geführt. Die Fahrradstraße wird einzig im Planungsgebiet dieser Maßnahme, im Bereich von Hausnummer 20a bis 30, durch die Sicherheitseinrichtungen des ehemaligen US Generalkonsulats unterbrochen. Dieser Bereich ist für den Kfz-Verkehr nicht passierbar, weshalb die Straße „Alsterufer“ in ihrer gesamten Länge für den Kfz-Verkehr lediglich eine Erschließungsfunktion hat.

Für den Radverkehr ist das Planungsgebiet jedoch über einen Zweirichtungsradweg durchfahrbar und die Straße „Alsterufer“ in Gänze für den Radverkehr von großer Bedeutung. Die durch das Planungsgebiet verlaufende Veloroute 4 ist eine der meistgenutzten Radverkehrsanlagen in Hamburg und verbindet die Innenstadt mit den nordwestlich der Alster gelegenen Quartieren. Zudem sind die am direkten Alsterufer angelegten Gehwege entlang der Straße für den Freizeitverkehr von großer Bedeutung und weisen ein hohes Fußverkehrsaufkommen auf.

3.2 Verkehrsbelastung

Durch die Sicherheitseinrichtungen wie Zäune und Poller, die im Bereich um das ehemalige US-Generalkonsulat auf einer Länge von ca. 160m errichtet wurden, kann der Kfz-Verkehr hier nicht passieren und muss auf den im Jahr 2021 hergestellten Wendeanlagen kehren. Einzig die Anlieger der drei im Planungsgebiet befindlichen Grundstücke können passieren. Eine Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr ist im Bestand dementsprechend nicht vorhanden.

Demgegenüber weist der Radverkehr mit einem durchschnittlichen Aufkommen zwischen 5.000 - 8.000 Radfahren pro Tag im Querschnitt, abhängig von der Jahreszeit sowie den Witterungsbedingungen, sehr hohe Werte auf.

3.3 Unfallgeschehen

Da es sich beim Kfz-Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet nur um einzelne Anliegerverkehre handelt und der Bereich der Fahrbahn lediglich dem Kfz-Verkehr vorenthalten ist, kommt es nicht zu Konflikten zwischen zu Fuß gehenden oder Radfahrenden mit dem Kfz-Verkehr. Entsprechend wurde darauf verzichtet, eine Unfallauswertung von der Verkehrsdirektion anzufragen.

Bei der Unfallauswertung wurde sich daher auf die Daten aus dem FFH-Atlas beschränkt, welche nach dem provisorischen Umbau der Rad- bzw. Fußverkehrsanlage erhoben wurden. Es lässt sich feststellen, dass im Jahr 2021 lediglich drei Unfälle, die sich im Abschnitt des Zweirichtungsradwegs/Gehwegs ereignet haben, gemeldet wurden. Zwei dieser Unfälle ereigneten sich zwischen Radfahrenden im Längsverkehr, welche aus entgegengerichteter Richtung miteinander kollidiert sind, und führten zu einem schwerverletzten Radfahrer. Ein weiterer Unfall war ein sogenannter „Alleinunfall“ eines Radfahrenden. Alle Unfälle ereigneten sich bei Tageslicht.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Im Planungsgebiet befinden sich lediglich drei Grundstücke. Zum Zeitpunkt der Kenntnisnahmeschlussverschickung ist das Gebäude des ehemaligen US-Generalkonsulats noch nicht neu bezogen. Die beiden übrigen Gebäude werden jeweils gewerblich genutzt. Bis auf Hausnummer 26 werden alle Gebäude auch von der Warburgstraße erschlossen.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Straßenraum der Straße „Alsterufer“ ist zwischen den beiden bestehenden Wendeanlagen sowie der Grundstücksgrenze im Osten und dem Alsterufer im Westen zwischen ca. 23,00 m und 35,00 m breit.

Im südlichen Bereich auf Höhe von Hausnummer 26 und 28 befindet sich an den Grundstücken ein 2,50 m breiter, mit Platten befestigter Gehweg, daran anschließend ein ca. 3,50 m breiter Grünstreifen. An den Grünstreifen angrenzend befindet sich die Kfz-Fahrbahn mit einer Breite von ca. 6,50m, die an einigen Stellen jedoch auch deutlich breiter ist. Östlich der Fahrbahn ist ein weiterer Grünstreifen mit einer Breite von bis zu 13,00 m angelegt, auf dem sich auch der Sicherheitszaun befindet. Daran schließt ein 3,00 m breiter Zweirichtungsradweg aus Asphalt sowie ein ca. 3,00 m breiter Gehweg aus Grand an. Westlich des Gehwegs beginnt das Alsterufer mit zahlreichen Bäumen, Sitzgelegenheiten sowie einer Uferzunge.



Abbildung 2: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts vor Hausnummer 26 und 28 (Bestand)

Im nördlichen Bereich auf Höhe von Hausnummer 30 ist der Abstand zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze deutlich breiter, der vorhandene Gehweg mit einer Breite von 2,00m etwas schmaler als im südlichen Verlauf. Die an die Grünfläche anschließende Fahrbahn ist hier bis zu 10,50m breit und es befindet sich hier auch ein Wärterhäuschen im ehemaligen Bereich der Fahrbahn. Ein schmaler Grünstreifen, auf dem sich der Sicherheitszaun befindet, trennt den Zweirichtungsradweg sowie den Gehweg aus Grand zum ehemaligen Sicherheitsbereich hin ab.

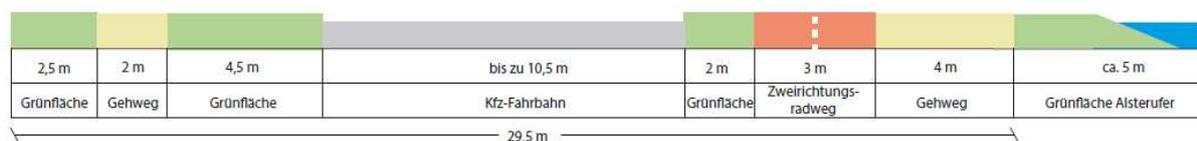


Abbildung 3: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts vor Hausnummer 30 (Bestand)

Am nördlichen und südlichen Planungsende befindet sich zudem jeweils eine Wendeanlage, welche 2021 hergestellt wurden. Hierbei wurde jeweils die Fahrbeziehung aus der Fahrradstraße „Alsterufer“ zum Zweirichtungsradweg hin asphaltiert, während die restliche Fahrbahnfläche innerhalb Wendeanlage mit Großpflaster hergestellt wurde.

3.6 Schadensbild

Der Gehweg entlang der Grundstücksgrenzen weist vor Hausnummer 30 erhebliche Mängel auf. Teilweise sind die Gehwegplatten nicht mehr vorhanden oder sind durch Baumwurzeln angehoben worden. Im Bereich von Hausnummer 26 und 28 sind die Gehwegplatten jedoch noch in einem guten Zustand, ebenso die Überfahrten vor den Grundstückszufahrten. Das Kleinpflaster in der Überfahrt vor Hausnummer 30 ist hingegen stark beschädigt und teilweise abgesackt, wodurch sich bei Regen Pfützen im Bereich der Überfahrt bilden.

Die Kfz-Fahrbahndeckenschicht ist überwiegend in einem akzeptablen Zustand und weist lediglich kleine Beschädigungen auf.

Der 2021 neu angelegte Gehweg aus Grand weist bereits einige Unebenheiten auf, wodurch sich bei Regen Pfützen bilden und die nutzbare Breite des Gehwegs eingeschränkt wird.

Ebenfalls sind zehn Trummen im Planungsgebiet sanierungsbedürftig, worauf in Kapitel 3.16 detailliert eingegangen wird.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Es befinden sich keine Knotenpunkte oder Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet.

3.8 Wirtschaftsverkehr

Im Planungsgebiet befinden sich nur vier Grundstückszufahrten. Bis auf ein Grundstück verfügen alle weiteren Grundstücke über eine Zuwegung über die parallele zum „Alsterufer“ verlaufende „Warburgstraße“. Über welche Zuwegung die Erschließung zukünftig primär erfolgen wird, ist aktuell nicht absehbar.

Die Straße ist zudem nicht Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Auf dem beplanten Streckenabschnitt verkehren keine Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und es befinden sich auch keine Bushaltestellen entlang des Alsterufers. Im Planungsgebiet sind zudem auch keine Sharing Stationen (StadRAD, hvv switch) vorhanden.

3.10 Radverkehr

Die Straße Alsterufer ist Teil der Veloroute 4, die mit ca. 5.000 - 8.000 Radfahrenden/Tag eine der meistbefahrensten Radverkehrsanlagen in Hamburg ist und die Innenstadt u.a. mit den nördlich/nordwestlich der Alster liegenden Stadtteilen Harvestehude, Winterhude, Eppendorf und Alsterdorf verbindet.

Der Radverkehr wird in den auf das Planungsgebiet zulaufenden Abschnitten der Veloroute 4 als Fahrradstraße (mit Kfz-Verkehr frei) geführt. Im Planungsgebiet selbst wird der Radverkehr an der nördlichen bzw. südlichen Wendeschleife in Richtung Alster verschwenkt, wo der Radverkehr auf einem 3,00m breiten Zweirichtungsradweg – ohne ausreichende bauliche Trennung zum Fußverkehr - am Sicherheitszaun bzw. den Sicherheitseinrichtung vor dem ehemaligen US-Generalkonsulat vorbeigeführt wird.

Aufgrund des hohen Rad- sowie Fußverkehrsaufkommens in diesem Bereich, der nicht ausreichenden Trennung zwischen Rad- und Fußverkehrsanlage sowie der im Verhältnis zum Radverkehrsaufkommen zu geringen Breite der Radverkehrsanlage, kommt es häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden oder zwischen jeweils zwei Radfahrenden.

3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird im Planungsgebiet entlang der Alster auf einem ca. 2,65 m - 3,00 m breiten, mit Grand befestigten Gehweg geführt. Der Gehweg wird zum angrenzenden Zweirichtungsradweg hin lediglich mit zwei Reihen Großpflastersteinen abgegrenzt. Im Bereich der Uferzunge folgen zudem schmalere, ebenfalls mit Grand befestigte Gehwege dem Uferverlauf der Alster. Hier sind zudem zahlreiche Sitzmöglichkeiten angeordnet. Auch im weiteren Verlauf sind an den Gehwegen, die direkt an der Alster verlaufen, einzelne Sitzmöglichkeiten vorhanden.

Aufgrund des Naherholungscharakters der Alster ist das Fußverkehrsaufkommen entlang der Alster vor allem bei gutem Wetter und am Wochenende sehr hoch. Dies hat zur Folge, dass zu Fuß gehende teilweise aufgrund der nicht ausreichenden Breiten des Gehwegs auf den angrenzenden Zweirichtungsradweg ausweichen, was zu Konflikten mit Radfahrenden führt.

Im bisher abgesperrten Sicherheitsbereich befindet sich entlang der Grundstücksgrenze ein 2,00 m - 2,50 m breiter, mit Platten befestigter Gehweg. Da dieser Bereich im Bestand noch eingezäunt ist, gibt es im Planungsgebiet bisher keine für den Fußverkehr angelegten Verbindungen zwischen dem Gehweg entlang der Alster sowie dem Gehweg, der entlang der Bebauung geführt wird.

3.12 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich lediglich vier Parkstände im Bereich der bereits bestehenden, südlichen Wendeanlage. In diesem Bereich sind auch vier Fahrradbügel vorhanden.

Die Kfz-Parkstände unterliegen einer Bewirtschaftung und sind dem Anwohnerparkgebiet E303 Alsterufer zugeordnet.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Sitzgelegenheiten, die entlang der Alster angeordnet sind sowie Kniegittern, die das Betreten von Grünflächen verhindern sollen.

Zudem befinden sich im Planungsraum diverse Sicherheitseinrichtungen, die dem Schutz des ehemaligen US-Generalkonsulats dienen, dabei handelt es sich unter anderem um Durchfahrtssperren, Schrankenanlagen, sowie Häuschen für das Sicherheitspersonal. Der gesamte Bereich ist weiträumig eingezäunt.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten.

Entlang der Straße „Alsterufer“ befinden sich im bisher eingezäunten Sicherheitsbereich die Peitschenleuchten einseitig der Fahrbahn, welche in Teilen sehr alt sind und nicht mehr dem aktuellen Standard entsprechen. Auch der getrennte Geh- und Radweg außerhalb der Sicherheitsabsperungen in direkter Nähe zur Alster verfügt über eine öffentliche Beleuchtung mittels Peitschenleuchten. Diese wurden im Zuge der Baumaßnahme im Jahr 2021 neu errichtet.

3.15 Straßenbegleitgrün

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich insgesamt acht Straßenbestandsbäume verschiedenster Stamm- und Kronendurchmesser sowie unterschiedlicher Baumarten. Hervorzuheben wäre vor allem der sehr ortsprägende, japanische Schnurbaum („Sophora japonica“) auf der Grünfläche vor dem Hausnummer 26, welcher bereits knapp 200 Jahre alt ist.

Zudem wurde ein Baum erst kürzlich, im Jahr 2021, im Zuge der baulichen Herstellung der nördlichen Wendeanlage gepflanzt. Es handelt sich hierbei um eine kanadische Felsenbirne.

Zwischen dem bisherigen Zweirichtungsradweg bzw. dem Gehweg befinden sich in Richtung Alster weitere Bäume, die jedoch außerhalb des Planungsgebiets liegen.

3.16 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt über einem Dachprofil in ein Mischwassersiel. Die Nebenflächen im Bereich der Alster sind teilweise versickerungsfähig, bzw. entwässern in die Grünflächen.

In einer Trummen- und Trummenleitungsuntersuchung aus dem Jahr 2015 wurden zudem zahlreiche Mängel an den bestehenden Trummen im Planungsgebiet festgestellt. Von den 14 Trummen weisen lediglich vier Stück keinen Sanierungsbedarf auf. An drei Trummen wurde jeweils ein Leitungsschaden

festgestellt, bei neun Trummen zudem eine Beschädigung der Trummenkiste. Im Zuge der Ausführungsplanung wird eine Trummenuntersuchung erneut durchgeführt.

3.17 Versorgungsleitungen

Im Plangebiet sind die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden.

3.18 Ingenieurbauwerke

Es befinden sich keine Ingenieurbauwerke im Planungsgebiet.

3.19 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels ist aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht erforderlich.

3.20 Denkmalschutz

Das Gebäude des ehemaligen US-Generalkonsulat sowie das nördlich davon befindliche Gebäude (Hausnummer 30) stehen als Baudenkmäler unter Denkmalschutz. Zusätzlich befinden die Grün- bzw. Außenanlage des Gebäudes Hausnummer 30 unter Ensembleschutz.

Im Zuge der Maßnahme wird der Denkmalschutz im Sinne des Umgebungsschutzes berücksichtigt.

3.21 Altlasten

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

3.22 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung ist 2020 erfolgt. Es besteht in Teilen des Planungsgebietes allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Anfrage erneuert und, falls notwendig, ein Sanierungskonzept erarbeitet.

4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die FHH plant eine Verbesserung der Radverkehrsführung entlang der Alster. Hierzu wurde in der Vergangenheit bereits ein Verkehrskonzept erarbeitet, das u.a. die Einrichtung von Fahrradstraßen um die Außenalster sowie eine Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs vorsieht. Im Zuge des Rückbaus der Sicherheitseinrichtungen vor dem ehemaligen US-Generalkonsulat wird mit dieser Maßnahme der Lückenschluss der Veloroute 4 erfolgen und zudem der gesamte öffentliche Raum in diesem Bereich an die zukünftigen Bedürfnisse angepasst werden.

Der vorhandene Straßenquerschnitt sowie die Nebenflächen werden überplant. Die bisherige Kfz-Fahrbahn wird zu einer Fahrradstraße umgestaltet, wobei die Deckschicht aus Asphalt erneuert wird. Die Oberflächenbefestigung der bestehenden Wendeanlagen wird zudem so angepasst, dass der Radverkehr komfortabel auf einer Asphaltdeckschicht geführt wird. Südlich der nördlichen Wendeanlage wird zudem eine Durchfahrtsperre errichtet, um das Kfz Verkehrsaufkommen entlang des Alsterufers – analog zum Bestand – so gering wie möglich zu halten.

Im Zuge der Maßnahme werden teilweise auch die gepflasterten Gehwege entlang der Grundstücksgrenzen erneuert. Zudem werden zwei Querungen für zu Fuß gehende hergestellt. Entlang

der Alster wird der bisherige Zweirichtungsradweg zurückgebaut und dementsprechend die Grünfläche vergrößert sowie der bereits bestehende Gehweg aus Grand auf 5,00 m verbreitert.

Im südlichen Bereich auf Höhe von Hausnummer 26 und 28 ist die Fahrradstraße mit einer Breite von 4,5m geplant, da dort auch Anliegerverkehr zu den jeweiligen Grundstücken möglich sein wird.

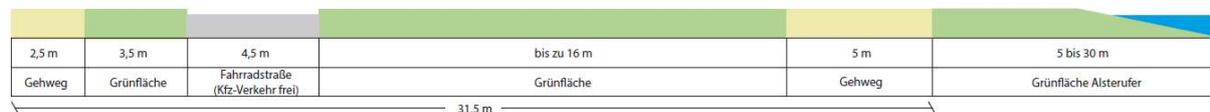


Abbildung 4: Aufteilung und Abmessung des zukünftigen Straßenquerschnitts vor Hausnummer 26 und 28 (Planung)

Im nördlichen Bereich auf Höhe von Hausnummer 30 ist die Fahrradstraße jedoch ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen, entsprechend beträgt die Breite in diesem Abschnitt 4,00 m.

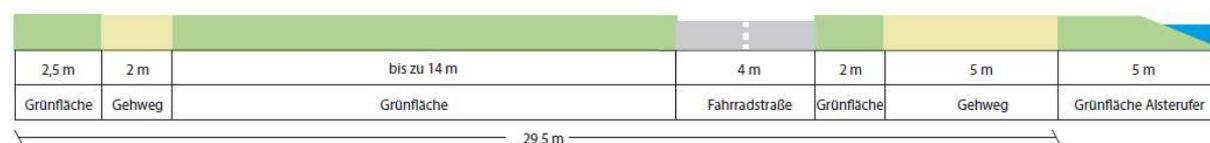


Abbildung 5: Aufteilung und Abmessung des zukünftigen Straßenquerschnitts vor Hausnummer 30 (Planung)

4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Es befinden sich keine Knotenpunkte oder Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet.

Da im Bereich südlich der nördlichen Wendeanlage eine Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr errichtet wird, soll eine Wendemöglichkeit für Pkw aus südlicher Richtung geschaffen werden. Es ist daher geplant, die Grundstückszufahrt vor Hausnummer 30 als Wendehammer für Pkw baulich auszugestalten.

4.3 Wirtschaftsverkehr

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Planungsgebiet auf einer Länge von ca. 240m auf der bisherigen Kfz-Fahrbahn als Fahrradstraße geführt. Damit schließt die Radverkehrsverbindung an die Führungsform „Fahrradstraße“ der Veloroute 4 in südlicher und nördlicher Richtung an.

Um eine Durchfahrt des Kfz-Verkehrs durch die Straße Alsterufer innerhalb des Planungsgebietes auch künftig zu verhindern, werden zwei modale Filter unterhalb der nördlichen Wendeanlage errichtet. Die modalen Filter (in Form von Pfosten) werden so hergestellt, dass diese gut sichtbar und für den Radverkehr sicher passierbar sind. Der Abstand zwischen den einzelnen (Steck-)Pfosten wird jeweils ca. 1,50m betragen, der Abstand zwischen den jeweiligen Borden 1,50m. Auf dem Abschnitt zwischen den beiden modalen Filtern wird der Radverkehr auf einem 4,0m breiten Zweirichtungsradweg geführt. Im südlich an die beiden Durchfahrtsperren anschließenden Verlauf der Fahrradstraße ist auch Kfz-Anliegerverkehr zulässig. Hier soll die Breite 4,50m betragen, um den Kfz-Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Um dem Bedarf an Radabstellmöglichkeiten im Planungsgebiet gerecht zu werden, werden 17 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung in direkter Nähe zu den anliegenden Grundstücken errichtet.

4.6 Fußverkehr

Im Zuge des Rückbaus der Sicherheitseinrichtungen um das ehemalige US-Generalkonsulat kann auch der Fußverkehr wieder entlang der Gebäude östlich der Fahrbahn passieren. Die bestehenden Gehwege vor dem ehemaligen US-Generalkonsulat sind in einem guten Zustand (Breite und Belag) und werden daher nicht angepasst. Die Gehwege im nördlichen Abschnitt im Bereich vor Hausnummer 30 sind hingegen mitunter nicht vorhanden bzw. stark sanierungsbedürftig, weshalb diese neu angelegt und teilweise verbreitert werden sollen.

Zudem wird der bisherige, ca. 3,00m breite Gehweg entlang des Alsterufers verbreitert. Die neu zu verteilende Fläche, die durch den Rückbau des Zweirichtungsradwegs entsteht, soll genutzt werden, um den Gehweg auf ca. 5,00 m zu verbreitern. Diese Breite ist notwendig, um dem hohen Aufkommen an Fußverkehr im Bereich der Alster gerecht zu werden. Während der Gehweg entlang der Alster in Grand hergestellt bzw. erweitert werden soll, wird der Gehweg entlang der Grundstücksgrenzen weiterhin mit Platten hergestellt.

Um ein sicheres und angenehmes Queren der Fahrradstraße für den Fußverkehr zu ermöglichen und zudem „wildes“ Durchqueren der Grünflächen zu verhindern, werden zwei Querungsmöglichkeiten geschaffen. Im nördlichen Bereich auf Höhe des Eingangs vor Hausnummer 30 wird eine Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen angelegt, an welcher auch Radabstellmöglichkeiten errichtet werden. Diese Überquerungsstelle kann auch von Fußgängern, die aus dem kleinen Park aus Richtung „Klein Fontenay“ zum Alsterufer laufen wollen, genutzt werden. Zudem wird eine weitere Querung auf Höhe der nördlichen Überfahrt vor dem ehemaligen US-Generalkonsulat hergestellt. Auch diese soll mit differenzierten Bordhöhen angelegt werden.

4.7 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich vier Parkstände im Bereich der bereits bestehenden, südlichen Wendeanlage. Weitere Parkstände für den Kfz-Verkehr sind nicht vorgesehen.

Die Umgestaltung des Straßenraums in diesem Bereich soll in besonderem Maße auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet werden. Entsprechend sind 17 weitere Fahrradbügel mit 34 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	4	4	0
Fahrradbügel (mit Doppelaufstellung)	3	17	+17

Tabelle 1: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Entwurfsplanung

4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Dem zukünftigen Bedarf an Fahrradbügeln wird durch Ergänzung von 17 Fahrradbügeln entsprochen.

Zudem sind Kniegitter vorgesehen, um das Betreten von Grünflächen durch zu Fuß gehende zu verhindern. Um die Aufenthaltsqualität am Alsterufer zu erhöhen, sind zu dem 4 Sitzgelegenheiten (Bänke) vorgesehen.

Für die zwei modalen Filter des Kfz-Verkehrs werden zudem jeweils vier Pfosten eingebaut, wobei jeweils die beiden Pfosten auf der Fahrbahn als Steckpfosten hergestellt werden.

4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die entlang der Fahrbahn befindliche öffentliche Beleuchtung ist sehr alt und entspricht nicht mehr dem aktuellen Standard. Entsprechend wird im Zuge der Maßnahme die öffentliche Beleuchtung

entlang der künftigen Fahrradstraße erneuert und die zukünftigen Standorte der aktuellen Planung angepasst.

Die öffentliche Beleuchtung entlang des künftigen Gehwegs in direkter Nähe zur Alster wurden im Zuge der Baumaßnahme im Jahr 2021 neu errichtet und bleibt daher unverändert.

4.10 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Maßnahme werden Teile der Fahrbahn sowie ein Großteil des Zweirichtungsradwegs entlang der Alster entsiegelt. Diese Flächen werden genutzt, um bestehende Grünflächen zu erweitern. Zudem sollen die bereits bestehenden bzw. vergrößerten Grünflächen ökologisch nachhaltig gestaltet werden. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Bezirk Eimsbüttel sowie dem LSBG. Details der Grünplanung werden im weiteren Verlauf der Planung erarbeitet und gemeinsam abgestimmt.

Zudem sind im Bereich von Hausnummer 26 bis 28 vier Baumneupflanzungen (Tilia Brabant) geplant. Im Verlauf der Ausführungsplanung wird geprüft werden, ob eine ausreichende Leitungsfreiheit im Bereich der möglichen Standorte gegeben ist.

	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Σ	8	4	0	+4

Tabelle 2: Baumbilanz Ausführungsvariante

Um zu Fuß gehende daran zu hindern, die Grünflächen auf nicht dafür vorgesehenen Bereichen zu betreten und die Fremdnutzung zu minimieren, werden die Grünflächen partiell mit Kniegitter eingefasst.

4.11 Entwässerung

Die zukünftige Höhenlage der Fahrbahn wird sich stark am Bestand orientieren, da teilweise bestehende Borde und Trummen erhalten werden.

Die Entwässerung erfolgt entsprechend zum Bestand über Trummen in das bestehende Mischwassersiel. Sofern der neu geplante Bordkantenverlauf nicht mit dem bisherigen übereinstimmt, muss die Lage der neu herzustellenden Trummen an diesen angepasst werden.

Im weiteren Verfahren soll geprüft werden, ob die künftige Entwässerung auch über ein Pultprofil, sprich eine Einsteigeneigung der Fahrbahn, erfolgen kann. Hierdurch müssten deutlich weniger Trummen neu hergestellt werden.

Anpassungen von Schächten und Schieberkappen sind vorzunehmen. Beschädigte Trummen, die erhalten werden, werden im Rahmen der Maßnahme saniert.

4.12 Versorgungsleitungen

Es sind lediglich von Stromnetz Hamburg Leitungsarbeiten in der Nebenfläche auf einer Länge von ca. 200 m geplant. Ansonsten keine weiteren Veränderungen gegenüber dem Bestand geplant.

4.13 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

4.14 Baustoffe

Die Bemessung der Entwurfselemente sowie die Dimensionierung des Oberbaus erfolgen gemäß ReStra bzw. den eingeführten Regelwerken der FGSV.

Die bisherige Fahrbahn wird in ihrer Breite reduziert und die Asphaltdeckschicht erneuert. An den bestehenden Wendeanlagen wird im Bereich der zukünftigen Fahrbahn bzw. dem Verlauf der Fahrradstraße das Großpflaster – falls vorhanden – entnommen und die Deckschicht in Asphaltbauweise hergestellt. Entsprechend wird zudem die Asphaltdeckschicht in den Bereichen der Wendeanlagen zurückgebaut und durch Großpflaster ersetzt, die zukünftig nur noch als Wendemöglichkeit und nicht mehr als Fahrbahn genutzt werden.

Die Einfassung der Fahrbahn ist wie im Bestand mit Bordsteinen aus Granit vorgesehen.

Die aus Kleinpflasterflächen hergestellten Gehwegüberfahrten zu den Grundstücken Hausnummer 26 und 28 bleiben erhalten. Auch die aus Großpflaster hergestellte Gehwegüberfahrt vor Grundstück Hausnummer 30 bleibt erhalten, hier werden lediglich die vorhandenen Steine instandgesetzt.

Im Bereich der beiden Durchfahrtssperren werden kleine Klebebordinseln, welche zusätzlich mit Gussasphalt ausgefüllt sind, hergestellt. Auf diesen Klebebordinseln werden jeweils zwei Steckposten angebracht werden.

Im Abschnitt der Fahrradstraße, wo kein Kfz-Verkehr mehr möglich sein wird, ist zudem eine gestrichelte Mittelmarkierung als Längsmarkierung für den Radverkehr vorgesehen.

Die Gehwege östlich der Fahrbahn werden im Bereich der Hausnummer 30 erneuert bzw. teilweise neu hergestellt. Diese werden mit Betonplatten (50x50 cm) befestigt. Die Flächen, auf denen Fahrradbügel vorgesehen sind, werden mit Betonplatten (25x25 cm) hergestellt.

Der Gehweg entlang des Alsterufers wird in Grant hergestellt und zudem mit Tiefborden eingefasst. Die Großpflasterreihe, die den bisherigen Gehweg aus Grant vom Zweirichtungsradweg abgrenzt, wird entfernt.

Zur Erweiterung der Grünflächen wird neuer Oberboden verwendet. Weitere Baustoffe und Materialien für die ökologischen Gestaltung der Grünflächen werden im weiteren Verlauf der Planung gemeinsam mit dem Bezirk Eimsbüttel abgestimmt.

Soweit möglich werden vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

4.15 Feuerwehr

Im Rahmen der Maßnahme werden keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen vorgenommen. Die geplanten modalen Filter, die die Durchfahrt des Kfz-Verkehr auf Höhe der nördlichen Wendeanlage verhindern sollen, werden als herausnehmbare Steckposten hergestellt, um Einsatzkräften eine Durchfahrt zu ermöglichen.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

5.2 Auswirkungen durch das Projekt

5.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. 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. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

5.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind keine Voraus- und Folgemaßnahmen erforderlich.

5.2.3 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 entlang der Alster erhöht. Durch die Aufwertung und Vergrößerung der Grünflächen wird zudem der Landschafts- und Artenschutz verbessert.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

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

5.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für das letzte Quartal 2024 vorgesehen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 3 Monate geschätzt.