

Baumaßnahme: Busbeschleunigung Metrobuslinie 20/25**Teilbaumaßnahme: Alsenstraße-Doormannsweg****Hier: 1. Bauabschnitt: Gefionstraße bis Alsenplatz****Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht****1. Verschickung**

1	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG	3
2	VORHANDENER ZUSTAND	6
2.1	Allgemeines	6
2.2	Vorhandene Querschnitte	8
2.3	Verkehrsbelastung	12
2.4	Lichtsignalanlagen	13
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	13
2.6	Ruhender Verkehr	14
2.7	Lieferverkehr	16
2.8	Radverkehr	16
2.9	Entwässerung	18
2.10	Öffentliche Beleuchtung	18
2.11	Straßenbegleitgrün	19
3	GEPLANTER ZUSTAND	20
3.1	Allgemeines	20
3.2	Geplante Querschnitte	20
3.3	Verkehrsbelastung	25
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	25
3.5	Ruhender Verkehr	26
3.6	Lieferverkehr	28
3.7	Radverkehr	28
3.8	Gehwege	34

3.9	Straßenbegleitgrün	35
3.10	Entwässerung	35
3.11	Öffentliche Beleuchtung	35
3.12	Möblierung	35
3.13	Barrierefreiheit	36
3.14	Anleiterbarkeit Feuerwehr	36
4	UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	36
5	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	36
6	LÄRMSCHUTZ	36
7	UMSETZUNG DER PLANUNG	37
7.1	Grunderwerb	37
7.2	Wirtschaftlichkeit und Finanzierung	37
7.3	Kampfmittel	37
7.4	Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle	37
7.5	Bautermine	37

1 Anlass und Ziel der Planung

Das Hamburger Bussystem soll auf den Metrobuslinien umfassend zu modernisiert und ausgebaut werden. Durch die Bevorzugung von Bussen an Ampeln, neuen Sonderspuren und dem Umbau von Haltestellen soll der Busverkehr umfassend verbessert werden. Für die Planungen heißt das, dass durch verkehrsplanerische und -technische Maßnahmen die Reisezeitverluste der im Planungsabschnitt befindlichen Metrobuslinie 20/25 minimiert und die Effektivität der Linie erhöht werden sollen.

Darüber hinaus ist geplant im Rahmen der Förderung des Radverkehrs in Hamburg, die Velorouten auszubauen. Die Veloroute 13 verläuft vom Bezirksamt Hamburg-Altona bis zur U-Bahn Burgstraße in Hamburg-Hamm. Anspruch und Kennzeichen einer Veloroute sind eine sichere, zügige und komfortable Befahrbarkeit über den gesamten Streckenverlauf und insbesondere auch an den Knotenpunkten sowie eine durchgängige, nach gültigen Regelwerken gestaltete Fahrradwegweisung. Die Veloroute 13 befindet sich in weiten Teilabschnitten in einem ungenügenden und nicht regelkonformen Zustand. Eines der Hauptziele der Planung ist, die Veloroute 13 als Alltagsroute stadtteilübergreifend attraktiv, sicher und komfortabel befahrbar zu machen.

Im Planungsbereich Alsenstraße-Alsenplatz (Einmündung Gefionstraße/Alsenstraße bis Knotenpunkt Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg) überlagern sich die Planungsaufträge im Zuge der Veloroute 13 und der Metrobuslinie 20/25. In diesem Bereich müssen die besonderen Belange der Verbesserung der Radverkehrsführung im Sinne der Veloroute 13 und der Busbeschleunigung Metrobus 20/25 bei der Umplanung berücksichtigt werden.

Im Bereich des Alsenplatzes trennen sich der Verläufe der Metrobusse 20/25 und der Veloroute 13. Der Planungsauftrag im Zuge der Busbeschleunigung Metrobus 20/25 führt noch in nördliche Richtung bis zur Tornquiststraße. Dieser ist nicht Bestandteil dieser Verschickung und wird im Rahmen einer separaten Verschickung durchgeführt. Der südliche Anschluss des Planungsbereiches, Bereich Holstenplatz, wird ebenso im Rahmen einer separaten Verschickung im Zuge der Veloroute 13 zur Beteiligung gebracht.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebietes im Straßennetz. Der hier betrachtete Abschnitt befindet sich im Bezirk Altona an der Grenze zum nördlich gelegenen Bezirk Eimsbüttel. Die Bezirksgrenzen sind ebenfalls in Abbildung 1 dargestellt. Der Abschnitt umfasst die Knotenpunkte Alsenstraße/Gefionstraße, Alsenstraße/Augustenburger Straße/Alsenplatz, Alsenplatz/Langenfelder Straße und Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg.

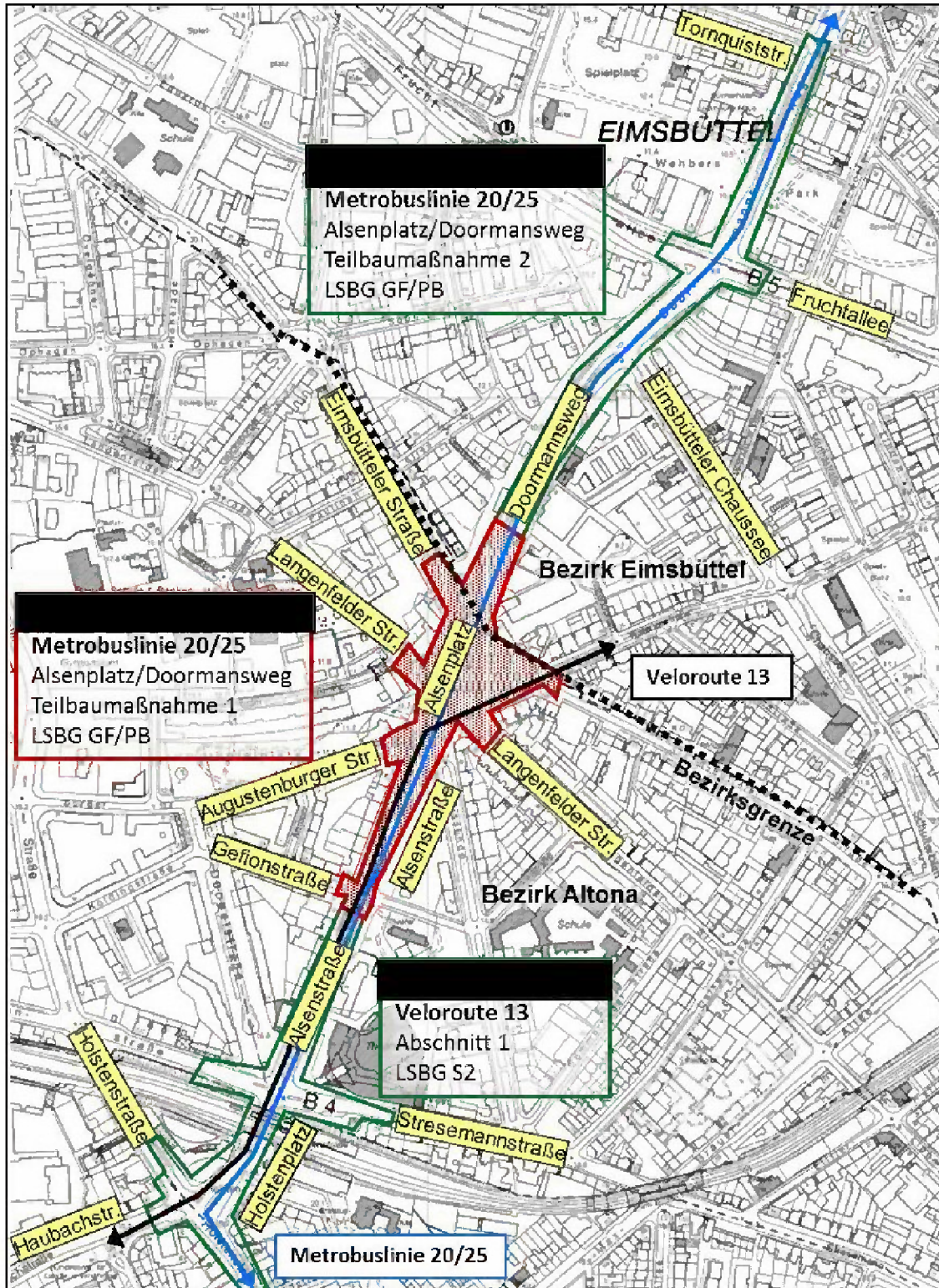


Abbildung 1: Lage des Plangebiets und angrenzende Projekte (Quelle: eigene Darstellung aufbauend auf Stadtkarte von Hamburg, Stand 2014)

Die Veloroute 13 verläuft von der Haubachstraße über den Holstenplatz, die Alsenstraße, den Alsenplatz bis in die Eimsbütteler Straße und dann weiter in die Waterloostraße. In der Gegenrichtung verläuft die Route entsprechend. Der beschriebene Teil der Veloroute 13 weist gegenwärtig in Bezug auf die

Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Route Handlungsbedarf auf. Mit den geplanten Baumaßnahmen soll der Knotenpunkt für Radfahrer verkehrstechnisch und signaltechnisch verbessert werden.

Die Metrobuslinien 20 und 25 verlaufen von der Holstenstraße über den Holstenplatz, die Alsenstraße, den Alsenplatz und den Doormannsweg. Sie stellen eine wichtige Verbindung zwischen Altona und Eppendorf bzw. Winterhude dar.

2 Vorhandener Zustand

Im Folgenden wird der vorhandene Zustand im Planungsbereich Alsenstraße-Alsenplatz-Doormannsweg detailliert dargestellt.

2.1 Allgemeines

Der von der Planung betroffene Streckenabschnitt ist etwa 450 m lang. Er beginnt an der Einmündung Gefionstraße in die Alsenstraße und schließt dort an die Planungen der Veloroute 13-Holstenplatz an. In der Augustenburger Straße erfolgt der Anschluss der Planungen an den Bestand etwa 35 m vor dem Knotenpunkt. In der westlich gelegenen Langenfelder Straße befindet sich das Ende der Baustrecke etwa 20 m vor der Einmündung und in der westlichen Eimsbütteler Straße etwa 40 m vor dem Knotenpunkt. Im Doormannsweg wird in nördliche Fahrtrichtung etwa 40 m hinter dem Knotenpunkt an den Bestand angeschlossen, in der Gegenrichtung beginnt der Planungsraum schon etwa 90 m vor dem Knotenpunkt. Der gesamte Alsenplatz inkl. der Parkplatzanlage befindet sich innerhalb der Baustrecke. Im östlich gelegenen Arm der Langenfelder Straße wird nach etwa 35 m hinter der Einmündung in den Bestand übergeleitet. In der östlichen Eimsbütteler Straße reicht die Baustrecke bis zum Knotenpunkt mit der Waterloostraße und endet in beiden Straßen etwa 20 m hinter dem Knotenpunkt. Abbildung 2 zeigt den betroffenen Planungsabschnitt als Luftbild inklusive der vorhandenen Lichtsignalanlagen sowie Fußgängerfurten und -überwege.

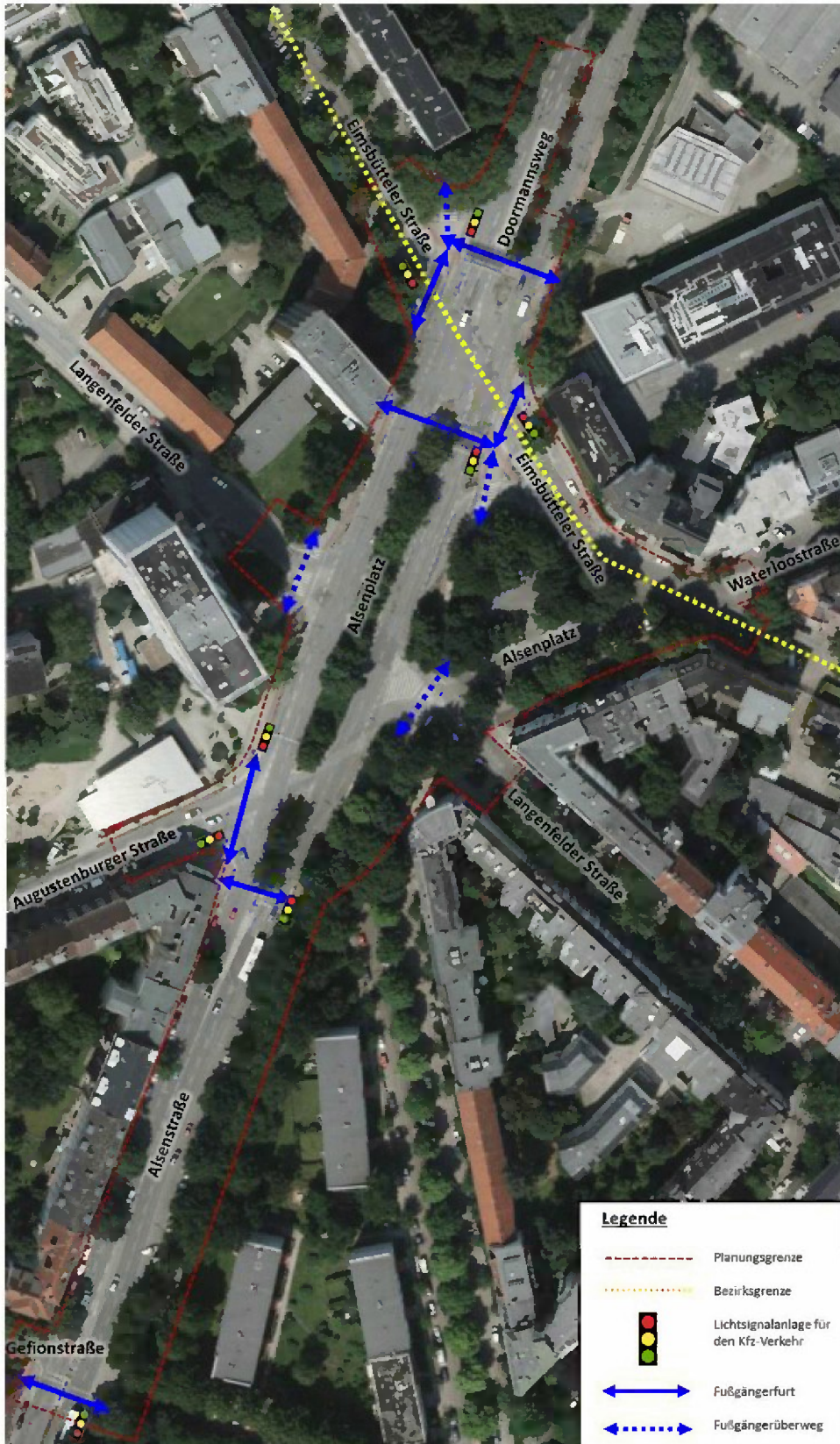


Abbildung 2: Luftbild Alsenplatz (Quelle: geoportal-hamburg.de)

2.2 Vorhandene Querschnitte

Die Alsenstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit je zwei Fahrspuren je Richtung. Die Einmündung Gefionstraße ist nicht signalisiert, jedoch gibt es südlich der Einmündung eine signalisierte Fußgängerfurt. In südliche Fahrtrichtung gibt es am Knotenpunkt eine Linksabbiegespur in den östlichen Ast der Gefionstraße. Diese Zufahrt ist jedoch beschränkt und als Privatstraße gekennzeichnet. Sie wird nur als Feuerwehrezufahrt bzw. als Anfahrt an Flohmarktterminen im Bürgertreff Altona-Nord genutzt.

Die Weiterführung der Alsenstraße: der Alsenplatz und der Doormannsweg sind ebenfalls vierspurige Hauptverkehrsstraßen. Im Alsenplatz werden die Spuren der einzelnen Richtungen durch eine Mittelinsel getrennt. Dadurch gibt es keine Möglichkeit direkt vom westlichen in den östlichen Abschnitt der Langenfelder Straße zu gelangen und umgekehrt. Außerdem ist das Linksabbiegen von der Alsenstraße in die Augustenburger Straße nicht möglich. Hinter der Fußgängerfurt über die Alsenstraße im Bereich der Einmündung Augustenburger Straße erweitert sich die Straße Alsenplatz um eine Rechtsabbiegespur die ohne LSA-Regelung mit einer Dreiecksinsel in die Langenfelder Straße führt. Zwischen der Langenfelder Straße und der Eimsbütteler Straße gibt es eine Fahrgasse „Alsenplatz“ die vorrangig der Zufahrt zu den dortigen Parkständen dient. Die Fahrgasse ist zurzeit nur von der Eimsbütteler Straße aus in eine Richtung zu befahren.

Im weiteren Verlauf in nördlicher Fahrtrichtung verbreitert sich der Alsenplatz am LSA-geregelten Knotenpunkt mit der Eimsbütteler Straße auf vier Fahrstreifen: eine Linksabbiegespur, zwei Geradeauspuren und eine Rechtsabbiegespur. Die Rechtsabbiegespur führt ohne LSA mit einer Dreiecksinsel in die Eimsbütteler Straße.

In der Gegenrichtung gibt es am Knotenpunkt mit der Eimsbütteler Straße auch im Doormannsweg vier Richtungsspuren: eine Linksabbiegespur, zwei Geradeauspuren und eine Geradeaus/Rechtsabbiegespur. Die Rechtsabbieger können ohne LSA-Regelung mit einer Dreiecksinsel in die Eimsbütteler Straße abbiegen. Hinter dem Knotenpunkt ist die Alsenstraße in südliche Fahrtrichtung bis zur Augustenburger Straße dreispurig, danach wieder zweispurig. Hinter der Einmündung Langenfelder Straße wird die rechte Spur als Rechtsabbiegespur markiert.

Die Augustenburger Straße ist eine zweispurige Bezirksstraße. Die Langenfelder Straße, die Eimsbütteler Straße und die Waterloostraße sind als Tempo-30-Zonen ausgebildet. Die Eimsbütteler Straße erweitert sich in beiden Fahrtrichtungen am Knotenpunkt Alsenplatz/Doormannsweg auf je zwei Abbiegespuren: eine Geradeaus/Rechtsabbiegespur und eine Linksabbiegespur. Im Mündungsbereich der Langenfelder Straße Ost werden Ab- und Einbiegeverkehr durch eine große Sperrfläche geführt. Es kann nur rechts abgebogen werden.

In den folgenden Tabellen werden einzelne Querschnitte der vorhandenen Straßensituation im Planungsabschnitt tabellarisch dargestellt. Die genaue Lage der Querschnitte kann den beigefügten Plänen entnommen werden.

Alsenstraße Nord K-K		Alsenstraße Nord L-L	
	Bebauung		Bebauung
2,75 m	Gehweg	2,20 m	Gehweg
1,75 m	Radweg	1,50 m	Radweg
0,50m	Sicherheitsstreifen	2,70 m	Gehweg
2,00 m	Parkstand	0,50 m	Sicherheitsstreifen
3,25m	Fahrstreifen	3,25m	Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
0,20-0,50 m	Sperrfläche	0,50-2,30 m	Mittelmarkierung
3,50 m	Fahrstreifen	3,50 m	Fahrstreifen
3,30 m	Fahrstreifen	3,30 m	Fahrstreifen
3,50 m	Sicherheitsstreifen	0,50 m	Sicherheitsstreifen
4,90 m	Parkstand	5,00 m	Grünfläche
1,00 m	Sicherheitsstreifen	1,00 m	Sicherheitsstreifen
1,65 m	Radweg	2,00 m	Radweg
2,85-5,60 m	Baumscheibe	3,20-5,00 m	Grünfläche
2,75 m	Gehweg	2,65 m	Gehweg
	Grünfläche		Grünfläche

Alsenplatz Süd N-N		Alsenplatz Nord P-P	
	Grundstücksgrenze		Grünfläche
4,00 m	Gehweg	6,55 m	Gehweg
1,50 m	Radweg	1,55 m	Radweg
1,15 m	Sicherheitsstreifen	1,40 m	Sicherheitsstreifen
3,30 m	Fahrstreifen	3,20 m	Fahrbahnhaltestelle
3,30 m	Fahrstreifen	3,45 m	Fahrstreifen
3,20 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
6,50-9,75 m	Mittelinsel	6,50-9,75 m	Mittelinsel
3,85 m	Fahrstreifen	3,20 m	Fahrstreifen
3,85 m	Fahrstreifen	3,50 m	Fahrstreifen
3,00 m	Busbucht	3,60 m	Fahrstreifen
3,00 m	Sicherheitsstreifen	5,50 m	Fahrstreifen
1,50 m	Radweg	1,50 m	Radfahrerfurt
3,00 m	Baumscheibe	9,00 m	Gehweg
6,10 m	Gehweg		Grünfläche
	Grünfläche		

Doormannsweg S-S	
	Gehweg
5,30 m	Fahrstreifen
2,50 m	Dreiecksinsel
6,70 m	Fahrstreifen
3,40 m	Fahrstreifen
3,90 m	Fahrstreifen
4,00 m	Mittelinsel
3,50 m	Fahrstreifen
3,50 m	Fahrstreifen
1,30 m	Sicherheitsstreifen
1,50 m	Radweg
3,90 m	Grünfläche
1,50 m	Gehweg
6,70 m	Grünfläche
	Grundstücksgrenze

Augustenburger Straße M-M		Alsenplatz Ost O-O	
	Grundstückgrenze		Parkplatz
2,50 m	Gehweg	2,00 m	Grünstreifen
0,50 m	Sicherheitsstreifen	5,00 m	Parkstand
4,00 m	Fahrstreifen	4,85 m	Fahrstreifen
4,00 m	Fahrstreifen	6,00 m	Parkstand
1,50 m	Sicherheitsstreifen	2,35 m	Grünstreifen
1,50 m	Radweg	2,60 m	Gehweg
1,90-3,50 m	Gehweg		Grundstücksgrenze
	Bebauung		

Eimsbütteler Straße Nord Q-Q		Eimsbütteler Straße Süd R-R	
	Grünfläche		Grundstücksgrenze
5,00 m	Fahrstreifen	3,50 m	Gehweg
6,00 m	Dreiecksinsel	2,25 m	Parkstand
3,50 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
3,30 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
3,30 m	Fahrstreifen	3,45 m	Fahrstreifen
3,00 m	Grünstreifen	4,20 m	Fahrstreifen
2,00 m	Gehweg	3,30 m	Gehweg
	Grünfläche/Bebauung		Grünfläche

2.3 Verkehrsbelastung

Die Alsenstraße, der Alsenplatz und der Doormannsweg sind Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Augustenburger Straße ist eine Bezirksstraße. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt hier ebenfalls 50 km/h. In der Langenfelder Straße, der Eimsbütteler Straße und der Waterloostraße ist eine „Tempo-30-Zone“ eingerichtet. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt somit 30 km/h.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse einer Verkehrszählung im August 2012. Es ist die nachmittägliche Spitzenstunde dargestellt. Hohe Verkehrsbelastungen zeigt die Alsenstraße, die dann in die Straße Alsenplatz und den Doormannsweg übergeht. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) in der Alsenstraße beträgt 21.000 Kfz/24h. Im Doormannsweg liegt der DTV bei 35.000 Kfz/24h. In der Augustenburger Straße und vor allem in der Langenfelder Straße und der Eimsbütteler Straße sind die Verkehrsbelastungen vergleichsweise gering. Der Linksabbiegeverkehr aus der Eimsbütteler Straße Ost zeigt ebenfalls nur eine geringe Verkehrsstärke. Eine gesonderte Linksabbiegespur ist somit nicht unbedingt erforderlich.

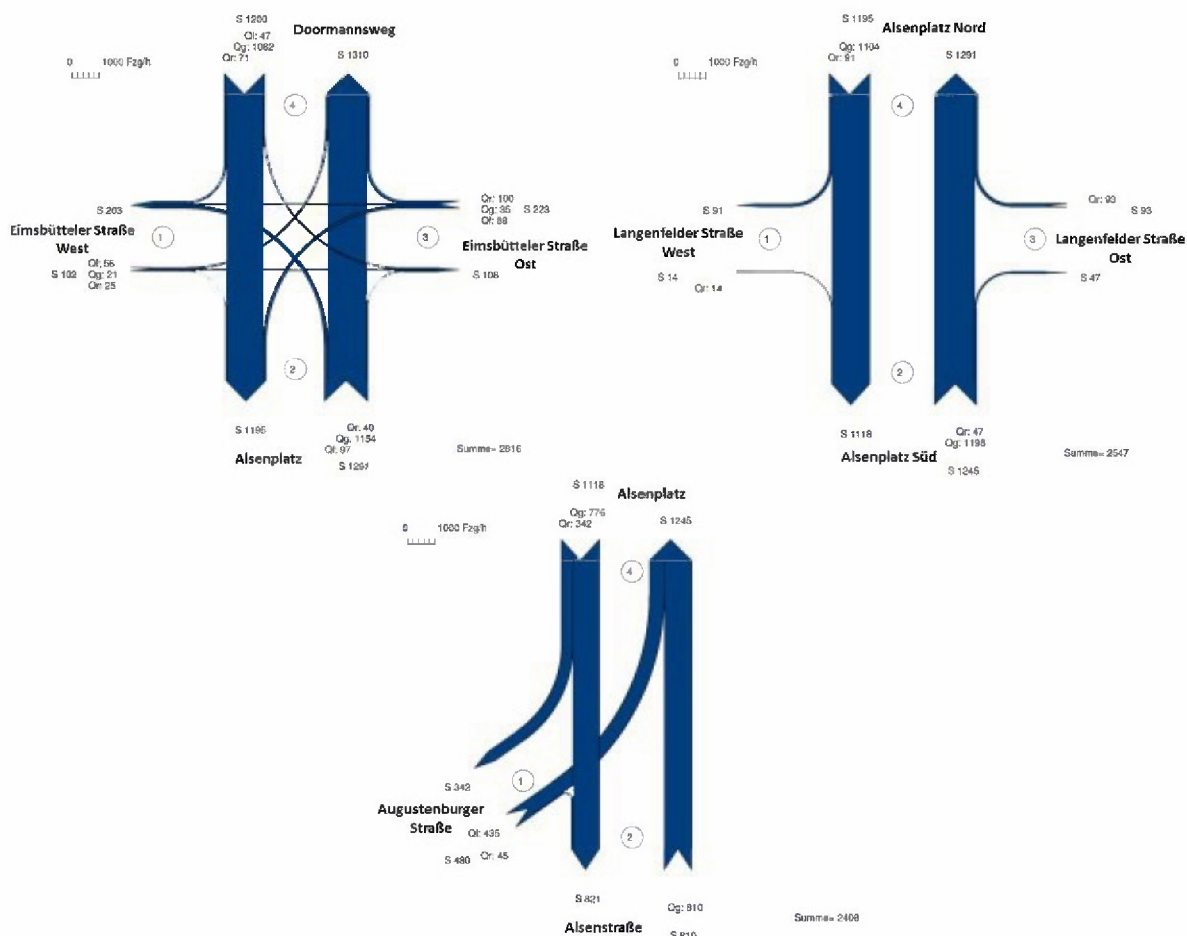


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen im Bereich Alsenplatz, nachmittägliche Spitzenstunde 23.08.2012 [Kfz/h]

2.4 Lichtsignalanlagen

Direkt im Planungsgebiet liegen die signalisierten Knotenpunkte

- Alsenstraße/Augustenburger Straße/Alsenplatz
- Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg

Der Knotenpunkt Alsenstraße/Augustenburger Straße/Alsenplatz ist durch seine Markierung und Signalisierung als dreiarmer Knotenpunkt ausgebaut. Bis auf das Linksabbiegen von der Alsenstraße in die Augustenburger Straße sind alle Fahrtbeziehungen erlaubt. Die Hauptfahrtrichtung Alsenstraße-Alsenplatz ist durch eine Mittelinsel getrennt. Radfahrer und Fußgänger werden am Knotenpunkt an den Knotenpunktarmen Alsenstraße und Augustenburger Straße über getrennte Furten geführt. Die Fußgängerfurt über die Augustenburger Straße ist mit einem Blindensignal ausgestattet. Die Fußgängerfurt über die Alsenstraße besitzt kein Blindensignal.

Der Knotenpunkt Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg ist durch seine Markierung und Signalisierung als vierarmer Knotenpunkt ausgebaut. Alle Fahrtbeziehungen sind erlaubt. Die Hauptfahrtrichtung Alsenplatz-Doormannsweg ist durch eine Mittelinsel getrennt. Radfahrer und Fußgänger werden zurzeit am Knotenpunkt an allen Knotenpunktarmen über getrennte Furten bzw. Fußgängerüberwege geführt. Die Fußgängerfurten über den Alsenplatz und die Eimsbütteler Straße Ost sind mit Blindensignalen ausgestattet. Die übrigen beiden Fußgängerfurten besitzen keine Blindensignale.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Straßenzug Alsenstraße – Alsenplatz - Doormannsweg wird von den Metrobuslinien 20 und 25 sowie der Nachtbuslinie 600 befahren. Die Haltestelle „Alsenplatz“ befindet sich beidseitig kurz vor der Einmündung zur Langenfelder Straße (siehe Abbildung 4). In Richtung stadtauswärts ist die Haltestelle als Busbucht ausgeführt. Die Länge beträgt etwa 35 m. In der Gegenrichtung befindet sich die Haltestelle am Fahrbahnrand. Die Länge der Bushaltestelle beträgt hier etwa 30 m. Beide Haltestellen sind zurzeit nicht barrierefrei ausgeführt.

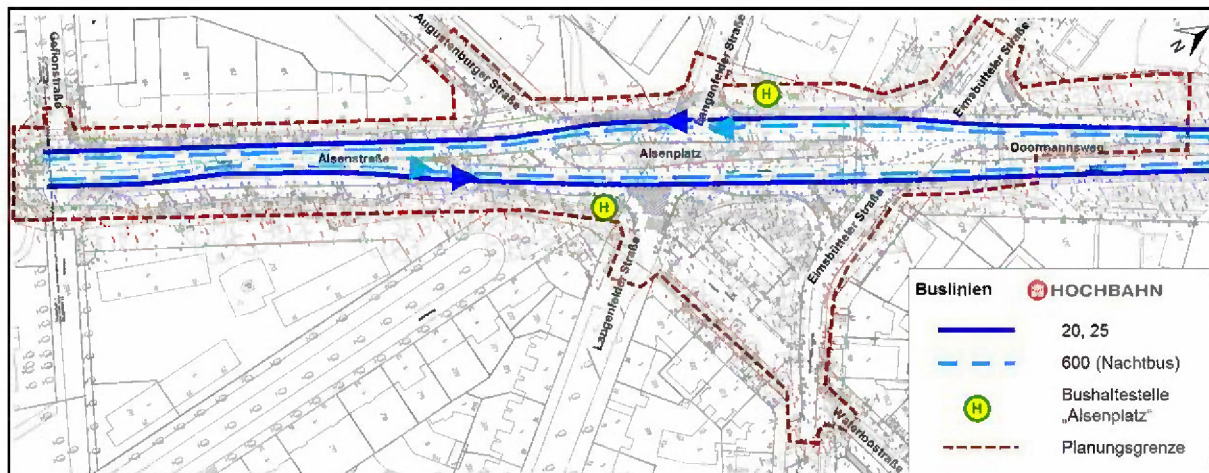


Abbildung 4: vorhandene Buslinien im Bereich Alsenplatz

2.6 Ruhender Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet ist eine recht hohe Nachfrage nach Parkraum erkennbar. Die vorhandenen ausschließlich kostenfreien Parkstände sind zum größten Teil ausgelastet.

In der Alsenstraße gibt es in Planungsbereich insgesamt 44 kostenfreie Parkstände. Davon befinden sich 16 Längsparkstände auf der westlichen Straßenseite und 28 Parkstände mit Schrägaufstellung auf der östlichen Straßenseite. In der Augustenburger Straße kann auf der südlich gelegenen Straßenseite entlang des gesamten Straßenzuges im Seitenraum längs geparkt werden. In der Langenfelder Straße gibt es im Planungsabschnitt zwei Parkstände mit Längsaufstellung im südlichen Bereich. Am Alsenplatz befindet sich zudem eine größere Parkplatzanlage mit insgesamt 54 Senkrechtparkständen. An der Eimsbütteler Straße befinden sich im östlichen Bereich nahe des Knotenpunkts acht Längsparkstände und im weiteren Verlauf sechs Schrägparkstände. In der Waterloostraße gibt es nahe des Knotenpunkts mit der Eimsbütteler Straße elf Schrägparkstände.

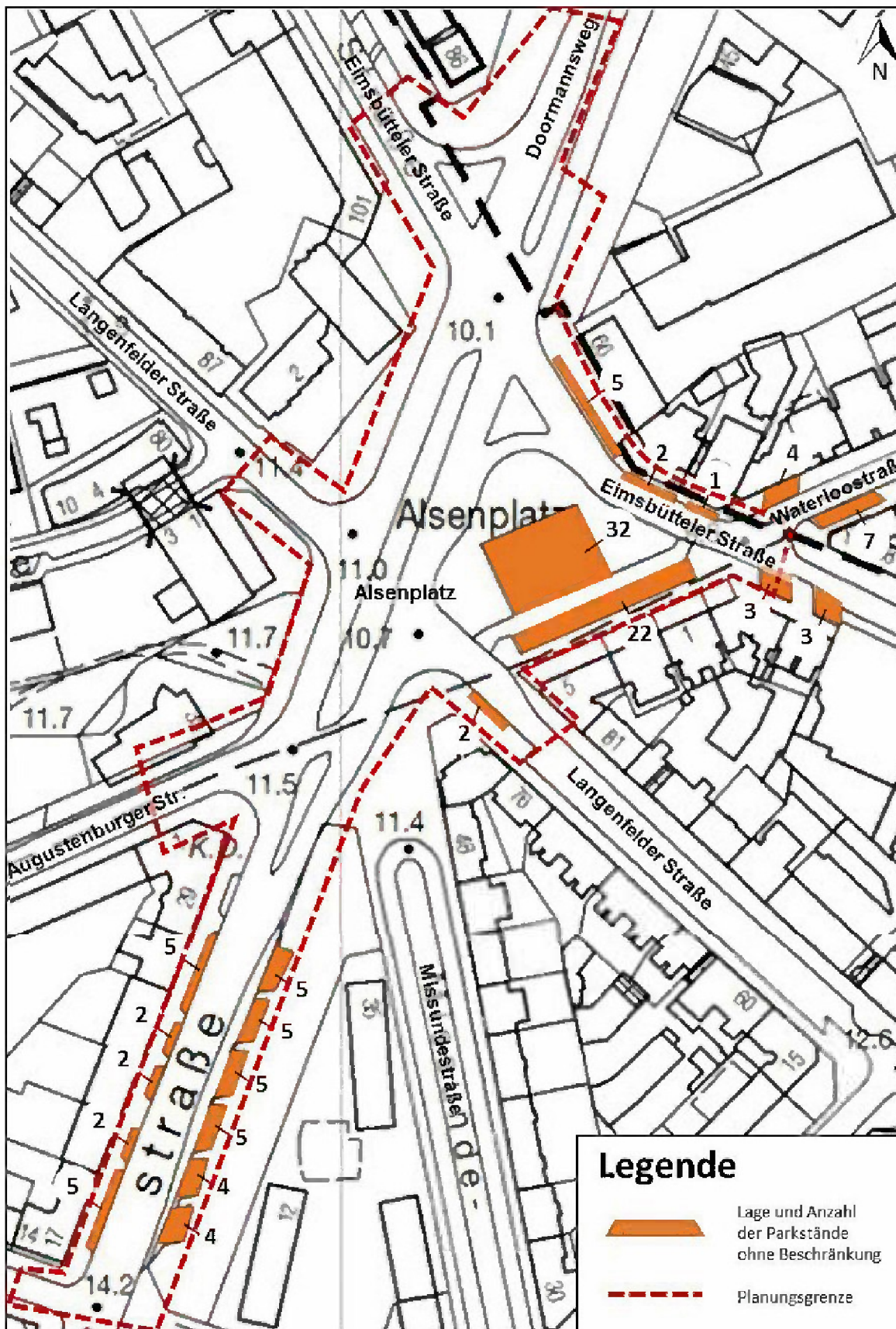


Abbildung 5: Lage und Anzahl der Parkstände im Bereich Alsenplatz

2.7 Lieferverkehr

Im Bereich des Alsenplatzes gibt es nur vereinzelt einige wenige Geschäfte des Einzelhandels- und Dienstleistungsgewerbes. Es sind zurzeit keine Ladezonen vorhanden.

2.8 Radverkehr

Die Veloroute 13 verläuft im Planungsbereich in Richtung Norden von der Alsenstraße bis zum Alsenplatz, biegt dann rechts in die Eimsbütteler Straße ab und führt dann im weiteren Verlauf links in die Waterloostraße. In der Gegenrichtung verläuft die Route entsprechend. In Abbildung 6 wird die vorhandene Radwegführung im Planungsabschnitt dargestellt.

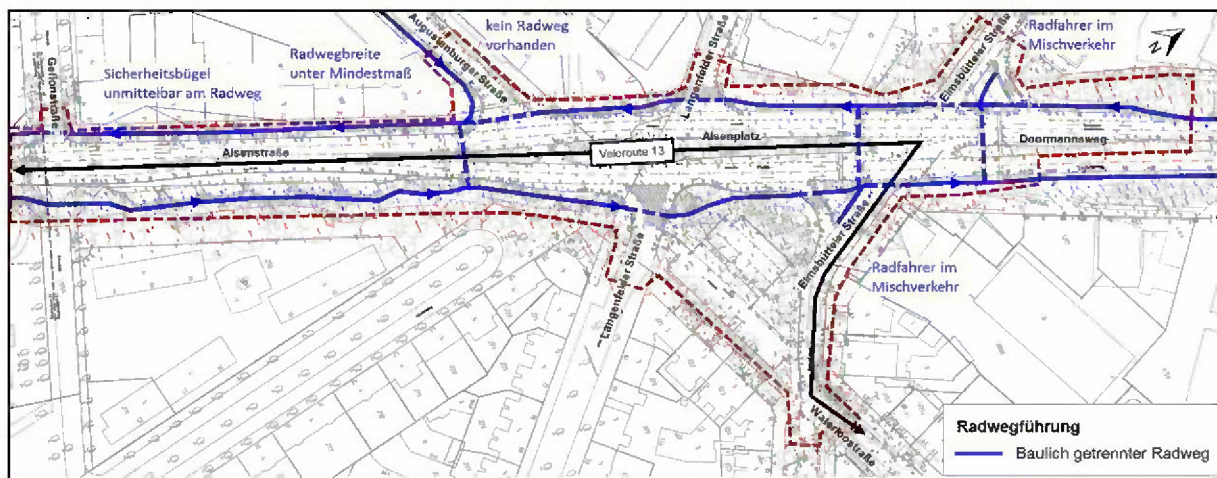


Abbildung 6: vorhandene Radwegführung im Bereich Alsenplatz

Im Verlauf der Alsenstraße wird der Radverkehr zurzeit auf baulich getrennten Radwegen geführt. Auf der östlichen Straßenseite führt der Radweg weit abgesetzt hinter den Parkständen auf einem Grünstreifen entlang. Die Breiten liegen über dem Mindestmaß nach Plast. Auf der westlichen Straßenseite befinden sich Absperrbügel unmittelbar am Radwegrand. Fahrradbügel gibt es in der Alsenstraße nördlich der Gefionstraße nicht. Daher werden die Absperrbügel und auch die vorhandenen Baumschutzbügel vermehrt als Abstellort für Fahrräder genutzt, was dazu führt, dass sich die praktische Radwegbreite in diesem Bereich verringert (siehe Abbildung 7).

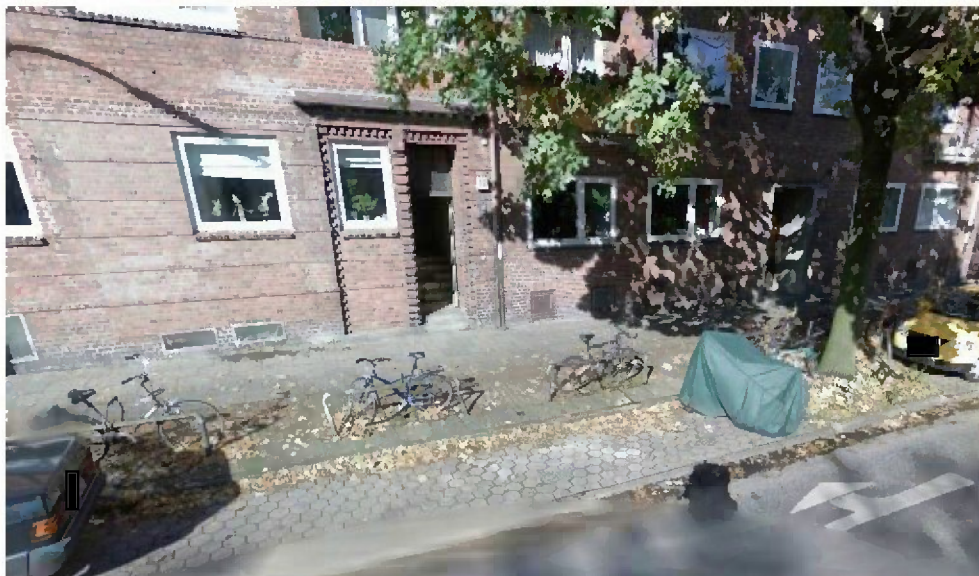


Abbildung 7: Fahrräder an Absperrbügeln in Alsenstraße (Quelle: Google StreetView)

In der Straße Alsenplatz, die aus der Alsenstraße hervorgeht, ist zurzeit beidseitig ein baulicher Radweg vorhanden. Mit einer Breite von 1,5 m entsprechen die Radwege der Regelbreite nach Plast. Im östlich gelegenen Abzweig des Alsenplatzes, welcher als Verbindungsstück zwischen Langenfelder Straße und Eimsbütteler Straße dient, gibt es zurzeit keinen Radweg. Der Abschnitt ist vorrangig eine Parkplatzzu- und -ausfahrt und ist auch nur in eine Richtung befahrbar (siehe Abbildung 8 und Abbildung 9).

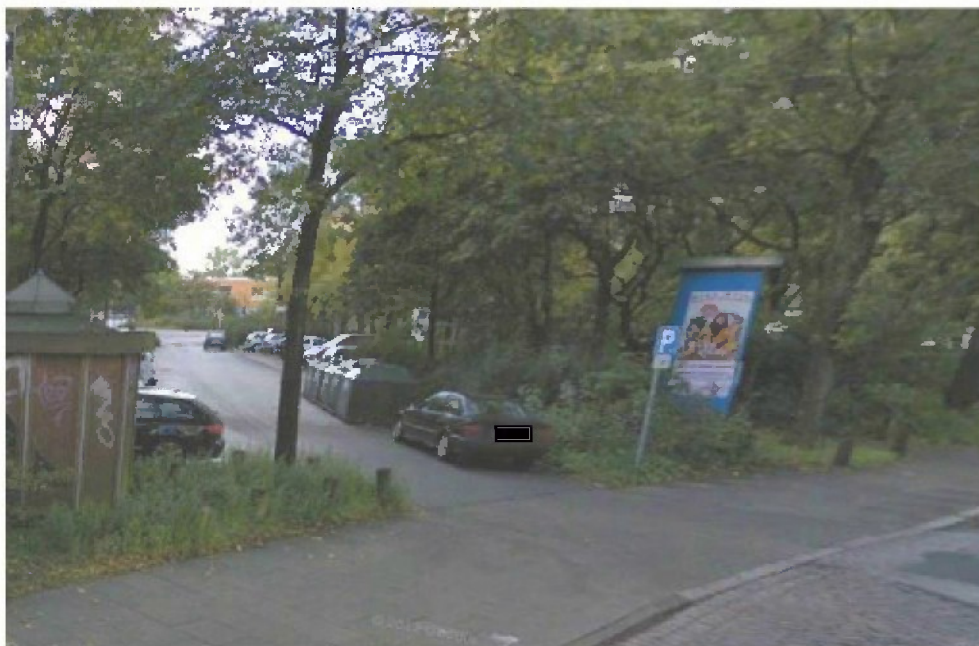


Abbildung 8: Zufahrt zu Parkplatz Alsenplatz (Quelle: Google StreetView)



Abbildung 9: Ausfahrt Parkplatz Alsenplatz

In der Augustenburger Straße ist zurzeit nur auf der südlichen Straßenseite ein baulicher Radweg vorhanden. In der Gegenrichtung werden die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (DTV ca. 7.000 Kfz/24h). Die Mitbenutzung des Gehwegs (Radfahrer frei) wurde vor einigen Jahren aufgehoben. Der Radweg auf der südlichen Straßenseite liegt mit einer Breite von 0,8 m unter dem Mindestmaß nach Plast. Im Kreuzungsbereich erhöht sich die Breite auf 1,5 m.

Die Eimsbütteler Straße und die Langenfelder Straße sind verkehrsrechtlich im südöstlichen und nordwestlichen Abschnitt bis kurz vor dem Knotenpunkt als „Tempo 30 Zone“ ausgewiesen. Auch die Waterloostraße ist eine „Tempo-30-Zone“. Die Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Bauliche Radwege in den Seitenräumen sind nicht vorhanden.

Im Doormannsweg sind zurzeit beidseitig baulich separate Radwege vorhanden. Mit einer Breite von 1,5 m entsprechen die Radwege den Regelbreiten nach Plast.

Im Bereich Alsenplatz sind nur am Knotenpunkt Eimsbütteler Straße/Waterloostraße insgesamt zehn Fahrradbügel vorhanden. In den weiteren Straßenzügen gibt es zurzeit keine Fahrradabstellanlagen.

2.9 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahnen sowie der Nebenflächen in Planungsabschnitt erfolgt über das Straßenquergefälle (Dachneigung) in beidseitig angeordnete Straßenabläufe und Anschlussleitungen und weiter in das vorhandene Siel.

2.10 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Bereich Alsenplatz sind Peitschenleuchten angeordnet, um die öffentliche Beleuchtung zu gewährleisten. Zusätzlich gibt es auf den vorhandenen Mittelinseln in den Knotenpunktbereichen Ansatzleuchten mit beidseitiger Beleuchtung.

2.11 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind zurzeit insgesamt 212 Bäume vorhanden. Die Lage der Bäume kann in Abbildung 20 nachvollzogen werden.

3 Geplanter Zustand

Im Folgenden wird der geplante Zustand im Planungsbereich Alsenstraße-Alsenplatz-Doormannsweg detailliert dargestellt.

3.1 Allgemeines

Der Teil der Veloroute 13 im Planungsbereich weist gegenwärtig in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Route Handlungsbedarf auf. Darüber hinaus ist geplant, das Hamburger Bussystem auf den Metrobuslinien umfassend zu modernisieren und auszubauen. Durch die Bevorzugung von Bussen an Ampeln, neuen Sonderspuren und dem Umbau von Haltestellen soll der Busverkehr umfassend verbessert werden. Die geplanten Baumaßnahmen sollen den Abschnitt für alle Verkehrsteilnehmer und vor allem für den Rad- und Busverkehr verkehrstechnisch und signaltechnisch verbessern.

Eine ausreichende Verbesserung der Radverkehrsführung und des Busvorrangs kann durch eine bestandsnahe Anpassung der Verkehrsanlagen nicht erzielt werden. Deshalb ist ein umfangreicher Umbau der Knotenpunkte bzw. der Streckenabschnitte erforderlich. Umbauten ohne oder mit nur geringem baulichem Umfang sind nach dem derzeitigen Stand der Planungen aufgrund der Vielzahl der zu berücksichtigenden Belange nicht möglich. Ziel der Planungen ist, unabhängig vom Planungsanlass, die Belange aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Radfahrer, Kfz und ÖPNV) angemessen zu berücksichtigen.

3.2 Geplante Querschnitte

Die Veränderungen in der Radverkehrsführung mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und der Ausbau des Bussystems führen teilweise auch zu Veränderungen für die Kfz-Verkehrsführung: Die Alsenstraße bleibt in den Planungen weiterhin vierspurig. Die Linksabbiegespur am Knotenpunkt Gefionstraße in den östlichen Ast entfällt, da dort keine reguläre Einfahrt mehr vorhanden ist. In den Planungen gibt es weiterhin durch die Mittelinsel mit Grünfläche im Alsenplatz keine Möglichkeit direkt vom westlichen in den östlichen Abschnitt der Langenfelder Straße zu gelangen und umgekehrt. Außerdem ist das Linksabbiegen von der Alsenstraße in die Augustenburger Straße auch zukünftig nicht möglich. Im Mündungsbereich der Augustenburger Straße wird eine Dreiecksinsel angeordnet, um die Überfahr- und Räumzeit der die Augustenburger Straße querenden Fußgänger zu vermindern. Die Fußgängerfurt über die Alsenstraße an der Einmündung Augustenburger Straße wird dichter an den Knotenpunkt gezogen und endet ebenfalls auf der Dreiecksinsel. Dadurch werden eine Räumzeitverkürzung der Kfz-Verkehre sowie eine Verbesserung der Querungswege des Fußgängerverkehrs erreicht.

Durch eine Verschwenkung des Linksabbiegers aus der Augustenburger Straße in Richtung Süden soll erzielt werden, dass Fahrzeuge erst in den Alsenplatz einbiegen, sich orientieren und danach weiter rechts in die Langenfelder Straße einbiegen. Der Vorgang geschieht hintereinander und führt somit nicht zu einer Überforderung der Abbieger, wie es eine diagonale Führung tun würde. Die Rechtsabbiegespur

vom Alsenplatz in die Langenfelder Straße Ost sowie die Dreiecksinsel in der Langenfelder Straße entfallen. Der gewonnene Platz wird für Straßenbegleitgrün genutzt.

Die Fahrgasse „Alsenplatz“ soll zukünftig zwischen der Langenfelder Straße und der Eimsbütteler Straße nicht nur für die Erschließung der Parkflächen, sondern auch zur Durchführung der Kfz-Verkehre genutzt werden. Der Verkehr wird in dem Nebenarm im Einrichtungsverkehr von der Langenfelder Straße zur Eimsbütteler Straße fahren können. Als Konsequenz ist aus der Langenfelder Straße kein Rechtsabbiegen in die Hauptverkehrsstraße Alsenplatz mehr möglich. Die Rechtsabbieger werden in Zukunft über die Fahrgasse und die Eimsbütteler Straße zum signalisierten Knotenpunkt Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg geführt und können dort rechts abbiegen. Die Abbiegeverkehre weisen nur geringe Verkehrsbelastungen auf (siehe Abbildung 3), sodass eine Verlagerung unproblematisch ist. Die Stellplatzanlage wird weiterhin über die vorhandene Fahrgassenführung erschlossen. Die Zufahrt von der Eimsbütteler Straße ist ausgeschlossen. Im Kreuzungsbereich der Langenfelder Straße mit der Fahrgasse „Alsenplatz“ wird in den Planungen ein Minikreisverkehr angeordnet, welcher als verkehrsrechtlich klarste Lösung angesehen wird (siehe Abschnitt 3.7.1). Durch diese Umstrukturierungen kann der Mündungsbereich der Langenfelder Straße stark verkleinert werden. Der gewonnen Platz wird für die verlagerte und vergrößerte Bushaltestelle „Alsenplatz“ (siehe Abschnitt 3.4) genutzt.

Die Hauptverkehrsstraße Alsenplatz verbreitert sich am LSA-geregelten Knotenpunkt mit der Eimsbütteler Straße nur noch um eine Abbiegespur auf drei Fahrstreifen: eine Linksabbiegespur und zwei Geradeauspuren. Die Rechtsabbiegespur vom Alsenplatz in die Eimsbütteler Straße entfällt. Der Kfz-Verkehr nutzt die ausgebaute Nebenspur um von der Hauptverkehrsstraße Alsenplatz in die Eimsbütteler Straße zu gelangen. Die Dreiecksinsel im Mündungsbereich der Eimsbütteler Straße entfällt dementsprechend ebenfalls. Der gewonnen Platz wird für neue Parkstände (siehe Abschnitt 3.5) genutzt.

In der Gegenrichtung verbreitert sich der Doormannsweg am Knotenpunkt mit der Eimsbütteler Straße nur noch um eine Linksabbiegespur. Rechtsabbieger in die Eimsbütteler Straße biegen direkt am Knotenpunkt ohne vorlaufende Spur von der Geradeausspur mit einer Dreiecksinsel ab. Die Dreiecksinsel wird im Vergleich zur heutigen Situation stark verkleinert. Der gewonnene Platz von der Dreiecksinsel und der Rechtsabbiegespur wird für neue Baumstandorte und Parkstände genutzt. Hinter dem Knotenpunkt ist die Alsenstraße in südliche Fahrtrichtung bis zur Augustenburger Straße weiterhin dreispurig, danach wieder zweispurig. Zwischen der rechten und den beiden linken Fahrspuren wird ein Radfahrstreifen angeordnet. Im Bereich zwischen der Eimsbütteler Straße und der Langenfelder Straße befindet sich auf dem rechten Fahrstreifen eine kurze Busspur mit der Haltestelle „Alsenplatz“. Kfz werden somit erst hinter dem Haltestellenbereich auf die rechte Spur geleiten. Hinter der Einmündung Langenfelder Straße wird die rechte Spur als Rechtsabbiegespur in die Augustenburger Straße markiert.

In der Eimsbütteler Straße wird aufgrund des Platzbedarfs für die Radfahrstreifen die separate Linksabbiegespur an beiden Knotenpunktarmen entfernt. Es gibt somit an beiden Knotenpunktästen nur eine Spur für den einfahrenden Kfz-Verkehr. Die nachfolgenden Tabellen zeigen die oben beschriebenen

geplanten Querschnittaufteilungen mit den jeweiligen Abmessungen für den Bereich Alsenplatz. Die Lage der Querschnitte kann den beigefügten Plänen entnommen werden. Auf die Veränderungen an den Anlagen des Radverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des ruhenden Verkehrs wird in den folgenden Abschnitten eingegangen.

Insgesamt werden die Bordkantenverläufe an allen Knotenpunkten verändert. Im gesamten Bereich wird die Asphaltbinder- und Deckschicht erneuert. Die Oberflächenbefestigung der Nebenanlagen werden in vorhandener Befestigungsart an die neuen Höhenlagen der Straßenränder angepasst.

Alsenstraße Nord K-K		Alsenstraße Nord L-L	
	Bebauung		Bebauung
5,00 m	Gehweg	5,85 m	Gehweg
2,00 m	Parkstand	1,50 m	Radfahrstreifen
0,50 m	Sicherheitsstreifen	0,25 m	Markierung
0,12 m	Markierung	3,25m	Fahrstreifen
1,50 m	Radfahrstreifen	3,00 m	Fahrstreifen
0,25 m	Markierung	1,30 m	Fahrbahnteiler
3,25m	Fahrstreifen	3,00 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen	0,25 m	Markierung
3,25 m	Fahrstreifen	1,50 m	Radfahrstreifen
0,25 m	Markierung	9,75 m	Grünfläche
1,50 m	Radfahrstreifen	2,65 m	Gehweg
0,12 m	Markierung		Grünfläche
0,75 m	Sicherheitsstreifen		
4,55 m	Parkstand		
1,00 m	Überhangstreifen		
6,50 m	Grünfläche/Baumscheibe		
2,75 m	Gehweg		
	Grünfläche		

Alsenplatz Süd N-N		Alsenplatz Nord P-P	
	Grundstücksgrenze		Grünfläche
5,00 m	Gehweg	8,30 m	Gehweg
3,25 m	Fahrstreifen	3,00 m	Bushaltestelle/Bussonderfahrstreifen
0,25 m	Markierung	0,25 m	Markierung
1,50 m	Radfahrstreifen	1,50 m	Radfahrstreifen
0,25 m	Markierung	0,25 m	Markierung
3,25 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen	3,00 m	Fahrstreifen
8,00-9,80 m	Mittelinsel	6,00-9,50 m	Mittelinsel
3,00 m	Fahrstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen	3,00 m	Fahrstreifen
0,25 m	Markierung	3,25 m	Fahrstreifen
1,50 m	Radfahrstreifen	0,25 m	Markierung
3,60 m	Grünstreifen	1,50 m	Radfahrstreifen
4,00 m	Gehweg	0,25 m	Markierung
2,40 m	Grünstreifen	3,00 m	Busbucht
1,50 m	Radweg		Gehweg
	Grünfläche		

Doormannsweg S-S	
	Grünfläche
1,50 m	Radfahrstreifen
0,25 m	Markierung
3,25 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
3,00 m	Fahrstreifen
2,20 m	Mittelinsel
3,25 m	Fahrstreifen
3,25 m	Fahrstreifen
0,25 m	Markierung
1,50 m	Radfahrstreifen
4,40 m	Grünfläche
1,50 m	Gehweg
	Grünfläche

Augustenburger Straße M-M		Alsenplatz Ost O-O	
	Grundstücksgrenze		Parkplatz
3,00 m	Gehweg	3,00 m	Grünstreifen
1,25 m	Schutzstreifen	2,00 m	Parkstand
0,12 m	Markierung	0,50 m	Sicherheitsstreifen
2,75 m	Fahrstreifen	0,12 m	Markierung
2,75 m	Fahrstreifen	1,50 m	Radfahrstreifen
0,12 m	Markierung	0,25 m	Markierung
1,25 m	Schutzstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
7,00 m	Gehweg	0,12 m	Markierung
	Bebauung	1,25 m	Schutzstreifen
		0,12 m	Markierung
		1,00 m	Sicherheitsstreifen
		5,10 m	Parkstand
		2,35 m	Grünstreifen
		2,60 m	Gehweg
			Grundstücksgrenze

Eimsbütteler Straße Nord Q-Q		Eimsbütteler Straße Süd R-R	
	Grünfläche		Grundstücksgrenze
1,50 m	Radfahrstreifen	3,60 m	Gehweg
0,25 m	Markierung	2,00 m	Parkstand
3,25 m	Fahrstreifen	0,35 m	Sicherheitsstreifen
3,25 m	Fahrstreifen	0,12 m	Markierung
0,25 m	Markierung	1,50 m	Radfahrstreifen
1,50 m	Radfahrstreifen	0,25 m	Markierung
3,00 m	Grünstreifen	3,25 m	Fahrstreifen
2,00 m	Gehweg	3,25 m	Fahrstreifen
	Grünfläche/Bebauung	0,25 m	Markierung
		1,50 m	Radfahrstreifen
		0,12 m	Markierung
		0,75 m	Sicherheitsstreifen
		4,55 m	Parkstand
		0,75 m	Überhangstreifen
		2,00 m	Fahrradparkstände
			Gehweg

3.3 Verkehrsbelastung

Für den Hauptverkehrsstrom Alsenstraße-Alsenplatz-Doormannsweg ergeben sich durch die Planungen keine die Verkehrsqualität mindernden Veränderungen.

Durch die geplanten Maßnahmen entfällt der Rechtseinbiegeverkehr aus der Langenfelder Straße Ost in den Alsenplatz sowie der Rechtsabbiegeverkehr aus dem Alsenplatz in den östlichen Arm der Eimsbütteler Straße. Beide Verkehre werden auf die neu entwickelte Fahrbahngasse verlagert. Für den Rechtsabbiegeverkehr aus dem Doormannsweg in die Eimsbütteler Straße entfällt die separate Abbiegespur. Außerdem entfällt in beiden Knotenpunktarmen der Eimsbütteler Straße die separate Linksabbiegespur zugunsten von beidseitigen Radfahrstreifen. Alle einfahrenden Kfz werden über eine Spur abgewickelt.

Die betroffenen Verkehrsströme weisen allesamt geringe Verkehrsbelastungen von unter 100 Kfz/h die Stunde auf (siehe Abschnitt 2.3), sodass nur mit einer geringen Beeinträchtigung für die Verkehrsqualität an den betroffenen Knotenpunkten zu rechnen ist. Die Leistungsfähigkeit wird gegenüber dem Bestand nicht deutlich vermindert. Eine genaue Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Knotenpunkte wird im weiteren Verlauf der Planungen erarbeitet.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In Abbildung 10 sind die geplanten Maßnahmen für den ÖPNV im Bereich Alsenplatz markiert. Die Haltestelle „Alsenplatz“ in nördliche Fahrtrichtung wird in Richtung Norden hinter die Einmündung Langenfelder Straße verschoben. Der Abfahrtsbereich wird als Busbucht beibehalten, aber auf insgesamt 51 m verlängert. Damit dies möglich ist, wurde die Rechtsabbiegespur in die Eimsbütteler Straße entfernt und der Einmündungsbereich Langenfelder Straße verkleinert. Die Rechtsabbieger werden auf die Fahrgassenspur „Alsenplatz“ verlagert. Für das Einfahren in die Fahrbahn nach dem Halten wird durch einen zurückverlagerten Haltebalken für den Kfz- Verkehr und ein Vorlaufsignal eine Bevorrechtigung für den ÖPNV erreicht. In der Gegenrichtung bleibt die Haltestelle auf der Fahrbahn bestehen, wird aber ebenfalls auf 51 m verlängert und als Bussonderfahrstreifen markiert. Dadurch können die Kfz erst nach der Bushaltestelle auf den rechten Fahrstreifen wechseln. Zusätzlich zu den Haltestellenanpassungen wird durch eine kompaktere Knotenpunktgestaltung mit dichter an die Kreuzung gezogenen Haltebalken und Fußgängerfurten an beiden Knotenpunkten eine Räumzeitverkürzung erreicht.

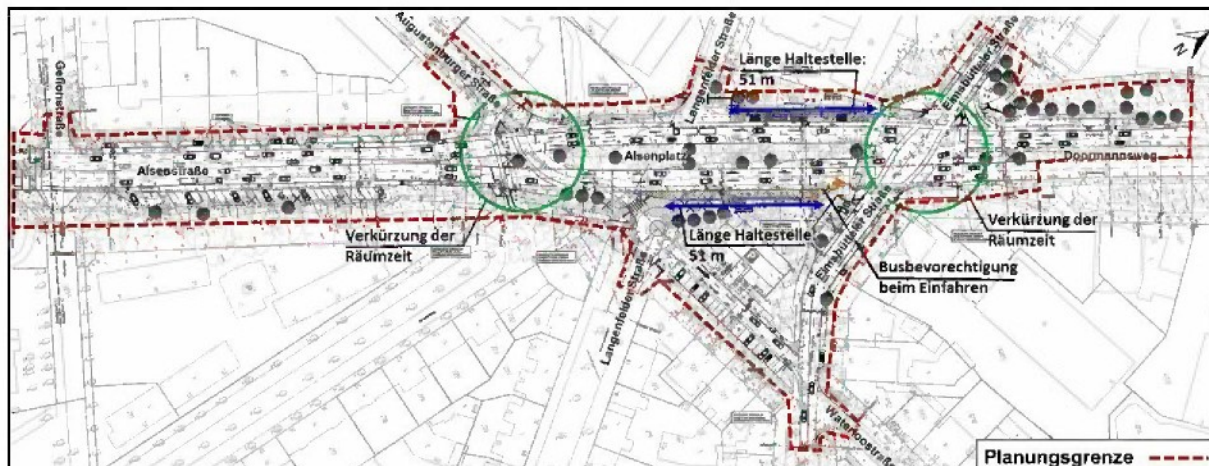


Abbildung 10: geplante Maßnahmen für den ÖPNV im Bereich Alsenplatz

3.5 Ruhender Verkehr

Durch die geplanten Umbaumaßnahmen ändert sich die Anzahl der Parkstände. In Abbildung 11 sind die Veränderungen an den vorhandenen Parkständen im Planungsbereich farblich skizziert.

Aufgrund der Umgestaltung der Fahrgasse „Alsenplatz“ in eine Einrichtungsfahrbahn mit Minikreislauf und der daraus folgender Umlagerung der vorhandenen Wertstoffcontainer entfallen insgesamt 13 Parkstände. Im Gegenzug werden 19 neue Stellplätze an geeigneten Stellen am Alsenplatz errichtet: Entlang der Einrichtungsfahrbahn Alsenplatz werden fünf Längsparkstände, an der Eimsbütteler Straße sechs Schrägparkstände und am Doormannsweg acht Längsparkstände errichtet.

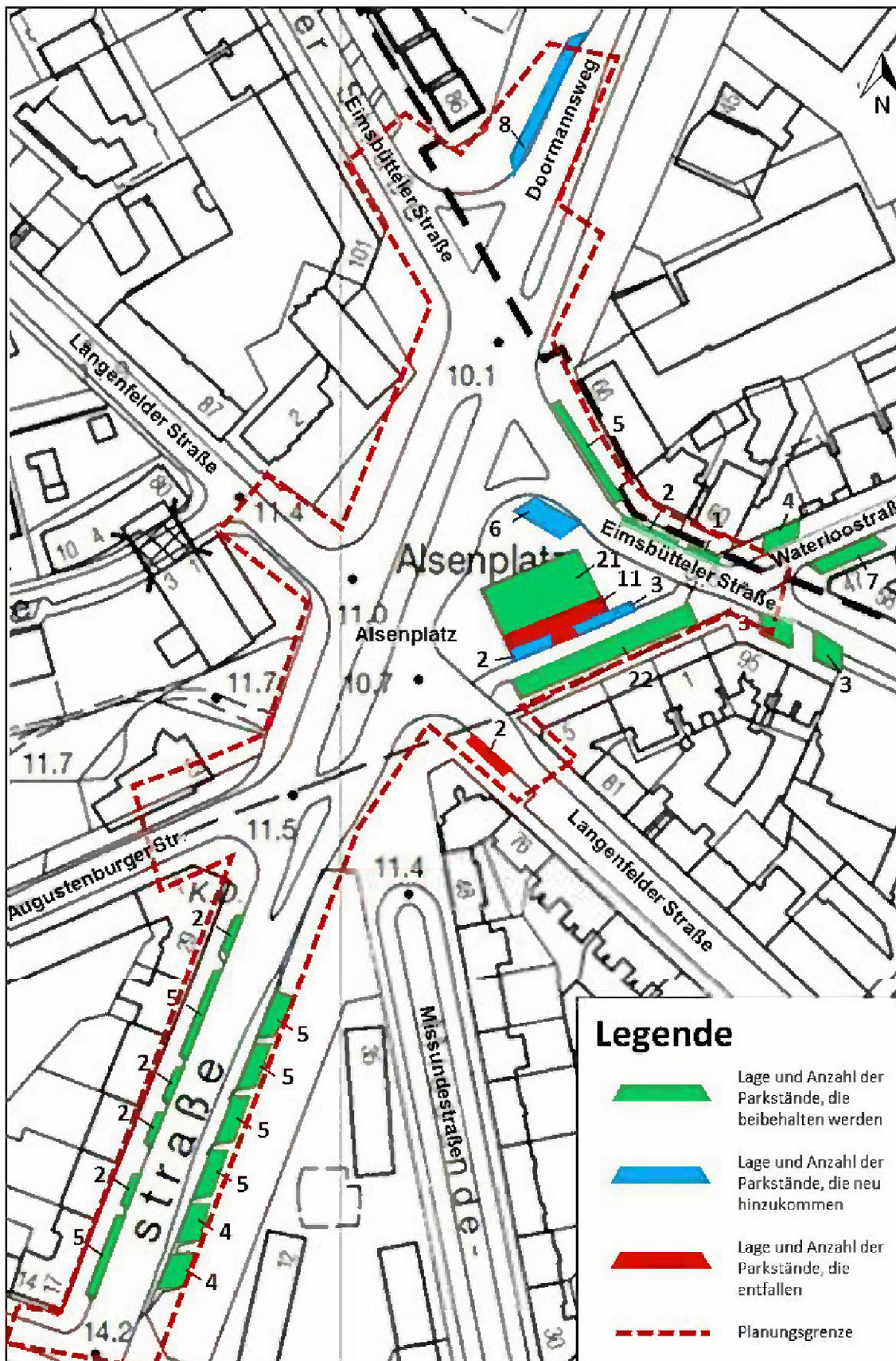


Abbildung 11: Veränderungen an der Lage und der Anzahl der Parkstände im Bereich Alsenplatz

3.6 Lieferverkehr

Im Planungsgebiet sind zurzeit für den Lieferverkehr keine Ladezonen vorhanden. Zukünftig sind keine Ladezonen geplant. Der vorhandene Zustand wird beibehalten, da kein Bedarf erkennbar ist.

3.7 Radverkehr

Im Planungsbereich soll der Radverkehr getrennt vom Fußgängerverkehr außerhalb der Seitenräume auf der Fahrbahn geführt werden. In Abbildung 12 ist die geplante Radverkehrsführung für den Planungsabschnitt dargestellt. Entlang der Alsenstraße fahren die Radfahrer beidseitig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Zu den Parkflächen ist ein Sicherheitstreifen angeordnet. Die baulich geführten Radwege in den Nebenflächen werden rückgebaut und durch Grünflächen ersetzt. Aus der Gefionstraße wird der Radverkehr auf Vorbeifahrstreifen zum Knotenpunkt mit der Alsenstraße geführt.

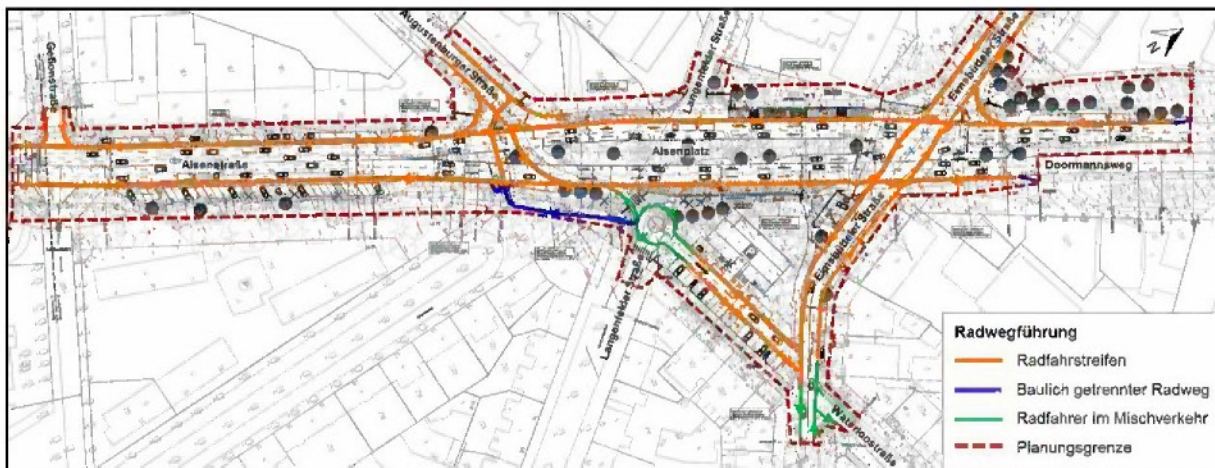


Abbildung 12: geplante Radwegeführung im Bereich Alsenplatz

Entlang der Alsenstraße sowie der daraus entstehenden Straßen Alsenplatz und Doormannsweg wird der Radverkehr beidseitig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der beiden Bushaltestellen wird der Radfahrstreifen geradlinig an der geplanten Busbucht in nördlicher Fahrtrichtung und der Fahrbahnhaltestelle auf der Busspur sowie der anschließenden Kfz-Rechtsabbiegespur in die Augustenburger Straße in südlicher Fahrtrichtung vorbeigeführt. Rechts in die Augustenburger Straße abbiegende Radfahrer ordnen sich frei über die Rechtsabbiegespur in einen Schutzstreifen ein. Für linksabbiegende Radfahrer gibt es an der Stelle eine Aufstellfläche im Knotenpunktbereich.

Radfahrer, die links aus der Alsenstraße in die Augustenburger Straße abbiegen wollen, queren zunächst durch indirektes Linksabbiegen die Alsenstraße bis zur Dreiecksinsel in der Augustenburger Straße. Dafür ist in den Nebenflächen eine Aufstellfläche angeordnet. Danach queren sie die Augustenburger Straße und werden dann in dieser auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Aus der Augustenburger Straße kommende Radfahrer werden kurz vor dem Knotenpunkt aus dem nicht benutzungspflichtigen Radweg in den Nebenflächen auf einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Das Rechtsabbiegen erfolgt ebenfalls auf einem Schutzstreifen auf der separaten Rechtsabbiegespur.

Für linksabbiegende Radfahrer in den Alsenplatz gibt es einen markierten Abbiegestreifen zum direkten Linksabbiegen.

Die Veloroute wird in den Planungen über die momentane Parkplatzfahrgasse „Alsenplatz“ geführt. Dies ist das Ergebnis einer umfangreichen Variantenbetrachtung zur Radverkehrsführung der Veloroute 13 am Alsenplatz auf die im nachfolgenden Abschnitt 3.7.1 detailliert eingegangen wird. Die Fahrgasse wird dabei als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr mit einem Schutzstreifen in Kfz-Fahrtrichtung und einem Radfahrstreifen in entgegengesetzte Richtung ausgeführt. An der Einmündung der Langenfelder Straße wird ein Minikreisel errichtet, durch den der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fährt. Radfahrer in Richtung Süden werden aus dem Minikreisel über einen baulichen Radweg in den Nebenflächen bis zur Radfurt über die Alsenstraße geführt. In der Gegenrichtung verläuft die Veloroute im weiteren Verlauf diagonal über die Eimsbütteler Straße in die Waterloostraße. Die Überquerung der Eimsbütteler Straße erfolgt in beiden Richtungen frei. In der Waterloostraße fährt der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr.

In der Eimsbütteler Straße wird der Radverkehr im östlichen Abschnitt beidseitig auf Schutzstreifen geführt, die im Bereich des Knotenpunkts in Radfahrstreifen übergehen. Im westlichen Ast wird der Radverkehr bis zur Planungsgrenze auf Radfahrstreifen geführt und danach in den Bestand als Mischverkehr übergeleitet. Die Überquerung des Knotenpunkts Alsenplatz/Eimsbütteler Straße/Doormannsweg erfolgt aus allen Richtungen mit einem Radfahrstreifen. Die Radfahrstreifen sind dabei so verschwenkt, dass in der Kreuzungsmitte ausreichend Platz für wartende Kfz-Linksab/einbieger und gleichzeitigem Geradeaus-Kfz-Verkehr ist. Für linksabbiegende Radfahrer ist ebenfalls aus allen Richtungen kommend ein Aufstellbereich für indirektes Linksabbiegen im Knotenpunktbereich angeordnet. Für linksabbiegende Radfahrer, die den Alsenplatz bzw. Doormannsweg überqueren wird eine separate Radfahrer-LSA angeordnet. Die entsprechenden Aufstellbereiche erhalten zudem eine Haltelinie.

Im Doormannsweg wird der Radverkehr in nördliche Fahrtrichtung etwa 40 m hinter dem Knotenpunkt mit der Eimsbütteler Straße vom Radfahrstreifen in den bestehenden baulichen Radweg aufgeleitet. In der Gegenrichtung erfolgt die Ableitung aus den baulichen Anlagen in den Radfahrstreifen etwa 80 m vor dem Knotenpunkt.

Zurzeit gibt es im Bereich Alsenplatz nur an der Einmündung Waterloostraße Fahrradbügel. Daher sind in der Planung weitere Bügel vorgesehen. An der Ecke Eimsbütteler Straße/Alsenplatz können auf beiden Seiten insgesamt 17 neue Fahrradbügel errichtet werden.

3.7.1 Machbarkeits- und Variantenuntersuchung der Radverkehrsführung Alsenplatz

Im Bereich des Alsenplatzes verlässt die Veloroute 13 die Hauptverkehrsstraße Alsenstraße/Alsenplatz/Doormannsweg und wird in die Waterloostraße weiter geführt. Aufgrund der ovalen kreisverkehrsähnlichen Gestaltung des Alsenplatzes mit acht Anbindepunkten für Radverkehre aus den Knotenpunktzufahrten entstehen viele Verkehrsverknüpfungen und Diagonalfahrten zwischen den einzelnen Knotenpunktästen (siehe Abbildung 13).

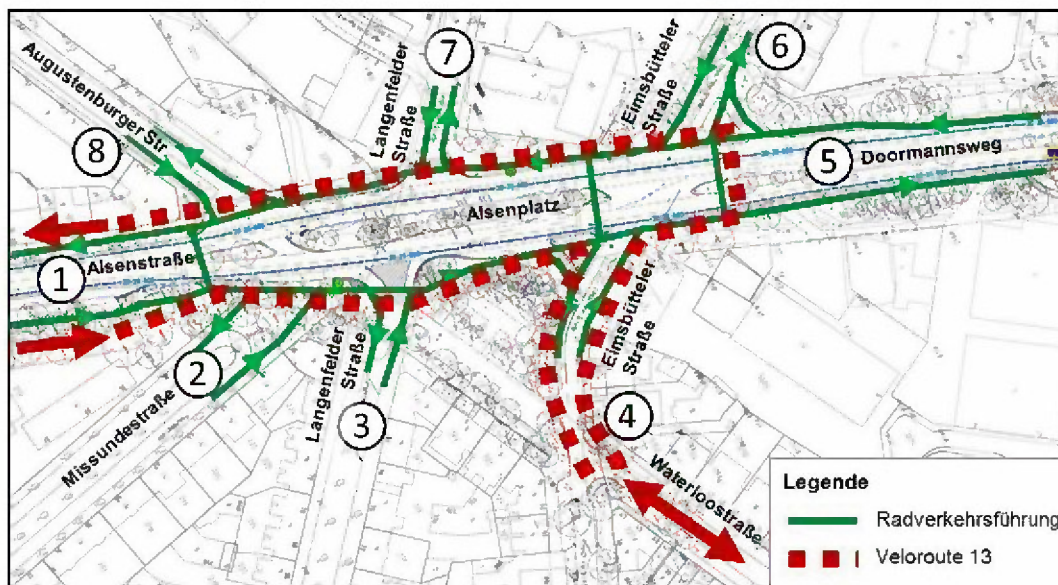


Abbildung 13: Radverkehrsbeziehungen Alsenplatz

Zur Führung der Radverkehrsanlagen erfolgten im Rahmen der Planungen Mehrfachbetrachtungen mit komplexen Ausarbeitungen der Knotenpunktgeometrien zwecks Sicherstellung der Machbarkeit und Bewertung der Folgen für den IV und ÖPNV. Die jeweils erarbeiteten Varianten wurden in fachlichen Gesprächsrunden mit den zuständigen Verkehrs- und Straßenbaubehörden diskutiert und abgewogen.

In ersten Untersuchungen wurde eine klassische Radverkehrsführung mit Radverkehrstreifen in der Hauptverkehrsstraße und in den Knotenpunktzufahrten angeführt (siehe Abbildung 14).

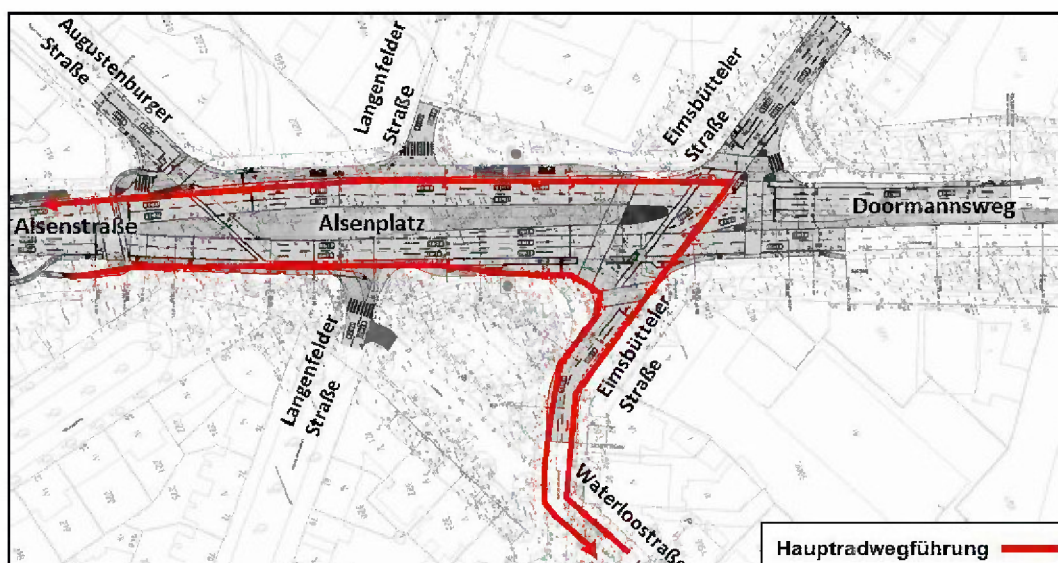


Abbildung 14: 1. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz

Verkehrsrechtlich ist die Führung des Radverkehrs in dieser Variante verständlich geklärt, jedoch ist nicht anzunehmen, dass eine rege Nutzungsannahme der Radverkehrsanlagen im Sinne der Veloroute 13 erfolgen wird. Radfahrer wünschen und erzwingen auch manchmal die kürzeste Verbindung fahren zu können. Dementsprechend ist anzunehmen, dass die Fahrgassenverbindung zwischen der

Langenfelder Straße und Eimsbütteler Straße aktiv vom Radverkehr der Veloroute 13 genutzt werden wird, da diese eine Abkürzung im Vergleich zur Radverkehrsführung der ersten Variante darstellt. Da man diese Nutzung kaum unterbinden kann, wurden weitere Verkehrsführungen untersucht.

In einer zweiten Variante mit Mitbenutzung der genannten Fahrgasse wird deutlich, dass Richtungsströme des Radverkehrs entstehen, die verkehrssicher mit dem Ein- und Abbiegeverkehr des Individualverkehrs geregelt werden müssen (siehe Abbildung 15).

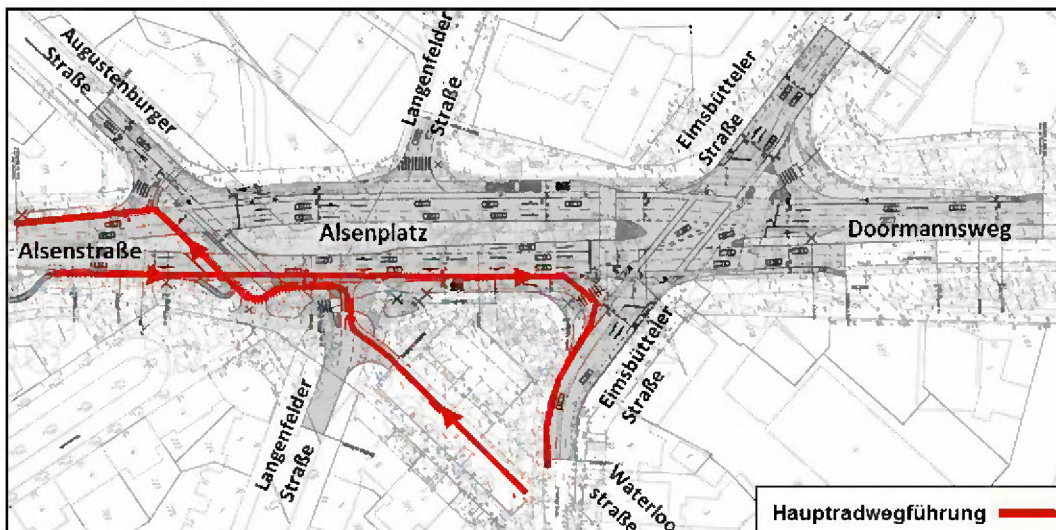


Abbildung 15: 2. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz

Vor allem die Verkehrsführung in der Einmündung Langenfelder Straße stellt sich als problematisch dar. Kfz-Teilnehmer müssen, vor allem wenn sie aus der Augustenburger Straße kommend als Rechtsabbieger in die Langenfelder Straße einfahren, schnell die Besonderheiten einer gegenläufig geführten Radverkehrsanlage mit längsläufiger Fußgängerquerung begreifen und entsprechend sicher reagieren.

Aufbauend auf dieser Variante wurden weitere Untersuchungen darüber geführt, an welcher Stelle sich die Radverkehrsanlagen kreuzen können und wie die Gestaltung der teilweise baulich geführten Radverkehrsanlage erfolgen könnte. In der zweiten Variante wird der Radverkehr vom Holstenplatz kommend zur Waterloostraße über die Einmündung Eimsbütteler Straße geführt. Auch in dieser Fahrtrichtung wird die Nutzungsannahme für die Veloroute 13 kritisch gesehen. In einem weiteren Schritt wurde geprüft, ob eine Legalisierung der Nutzung der Fahrgasse für beide Fahrtrichtungen verkehrsrechtlich umsetzbar ist und wie hierbei eine verkehrssichere Anbindung der Langenfelder Straße und der Eimsbütteler Straße möglich ist.

Aufgrund der geringen Ein- und Abbiegeverkehrsmengen wurde eine dritte Variante ausgearbeitet, die eine Aufgabe der östlichen Einmündung Eimsbütteler Straße/Doormannsweg vorsieht und die die Verkehrsführung über die Fahrgasse auf die Langenfelder Straße mit Radverkehrsstreifen beinhaltet (siehe Abbildung 16). Die Einmündung Langenfelder Straße sollte dann gesamtheitlich signalisiert werden.

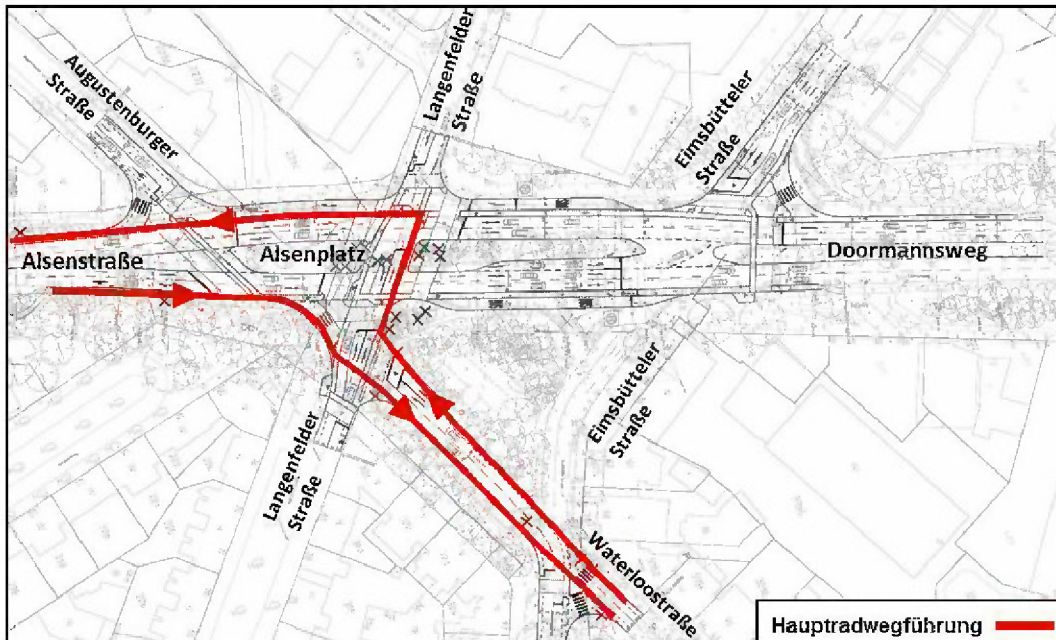


Abbildung 16: 3. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz

Diese Lösung führt jedoch zu erheblichen Leistungseinbußen bei der Signalisierung am Knotenpunkt und zu nicht vertretbaren Verlustzeiten für die Hauptverkehrsstraße. Als positive Erkenntnis aus der Variante wird die Fahrgassennutzung für den Radverkehr in beiden Richtungen gesehen.

In einer vierten Variante wurde dieses positive Ergebnis für die Radverkehrsführung zuzüglich einer Teilaufgabe der Anbindebeziehung Langenfelder Straße weiter entwickelt (siehe Abbildung 17).

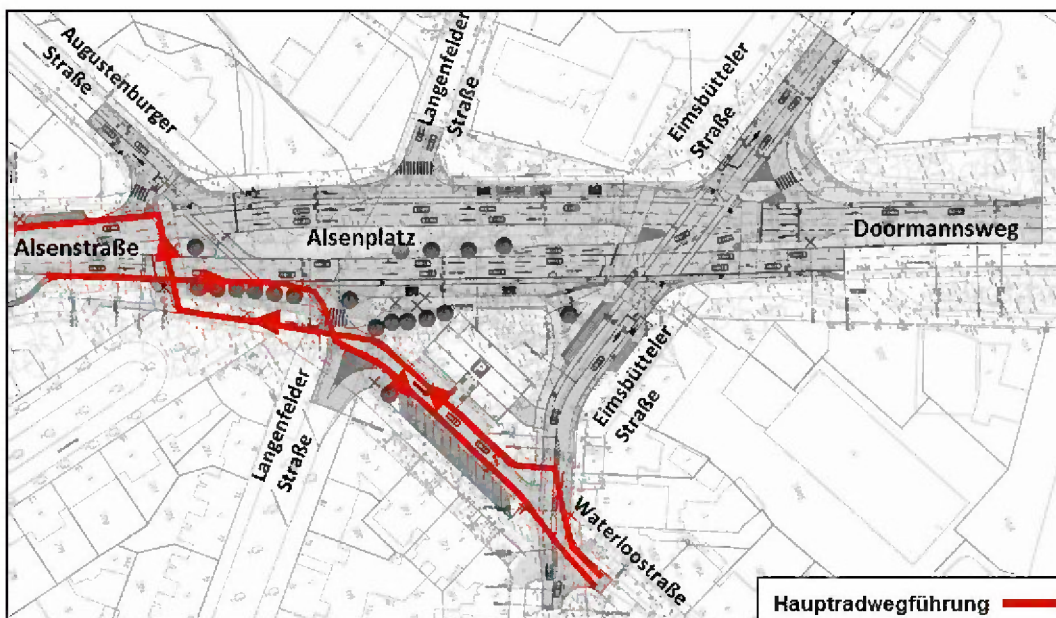


Abbildung 17: 4. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz

Mit einer Einbahnstraßenführung in der Fahrgasse von der Langenfelder Straße in die Eimsbütteler Straße kann der Rechtseinbieger von der Langenfelder Straße in den Alsenplatz an den Knotenpunkt Eimsbütteler Straße/Doormannsweg verschoben werden. Darüber hinaus entfällt der Rechtsabbieger

vom Alsenplatz in die Eimsbütteler Straße, da dieser Verkehr alternativ über die Fahrgasse geführt werden kann. Zur Führung der Radfahrerverkehre entgegen der Kfz-Fahrtrichtung wurde auf der Nordseite der Fahrgasse einer mit Trennelementen gesicherter Radfahrstreifen angeordnet und auf der Südseite ein Radfahrstreifen.

Die Zwangsführung der Radfahrer im Kreuzungsbereich der Waterloostraße/Eimsbütteler Straße in Variante 4 mit Radfahreraufstellbereichen für Linksabbieger wird aus Sicht der Begreifbarkeit und auch der Annahme der Radverkehrsführung als kritisch angesehen. Die Radverkehrsteilnehmer wenden bei geringen Verkehrsbelastungen mehr das Mischverkehrssystem an.

In der weiter entwickelten fünften Variante wurde dies berücksichtigt. Darüber hinaus wurde die Fahrgassenüberplanungen zur Radverkehrsnutzung zwischen den Einmündungen Langenfelder Straße und Eimsbütteler Straße detaillierter untersucht (siehe Abbildung 18). Die notwendige Fahrgassenbreite für die Radverkehrsanlagen konnte durch Änderung der angrenzenden Stellplatzanordnung erreicht werden. In den zugeordneten Einmündungen wurden Aufpflasterungen mit eingefärbtem Radfahrstreifen vorgesehen bzw. Aufstellbereiche und Trennelemente zur Kanalisierung der Radfahrerströme von den Kfz-Strömen angeordnet.

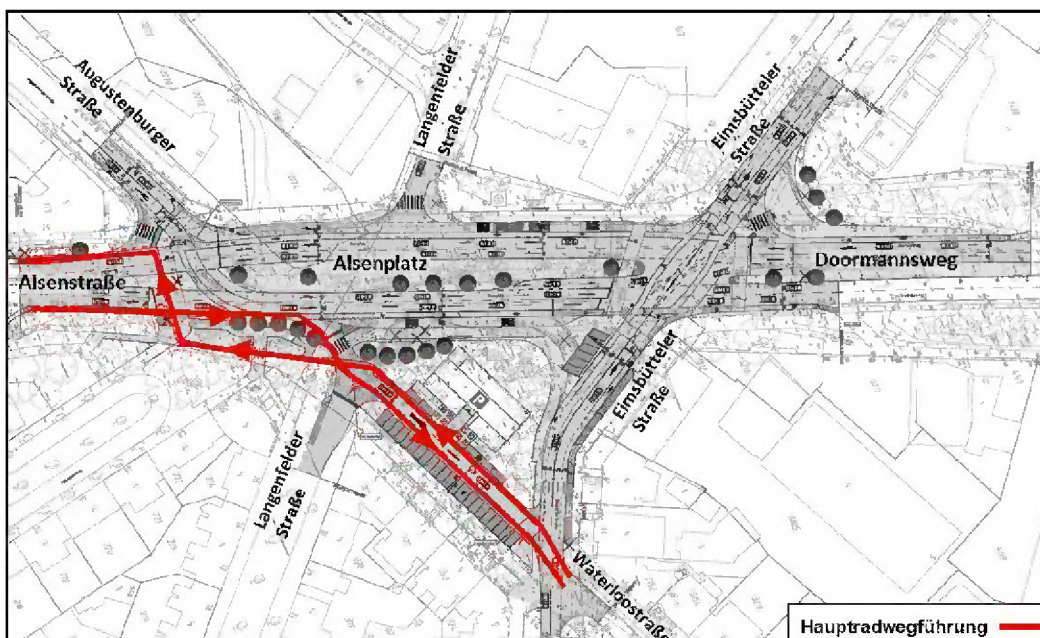


Abbildung 18: 5. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz

Trotz dieser Verbesserungen wurde die Erreichbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung weiterhin kritisch gesehen. Vor allem die Eindeutigkeit der Vorfahrtsregelung im Einmündungsbereich der Langenfelder Straße wird weiterhin als Verkehrssicherheitsdefizit genannt.

Durch Anpassungsmaßnahmen wurden die Defizite in der Vorfahrtsregelung und Annahme der Radverkehrsführung in einer endgültigen Variante beseitigt. Mit einer Minikreisverkehrsanlage im Einmündungsbereich der Langenfelder Straße konnte eine verkehrsrechtlich eindeutige Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer mit gleichzeitiger Geschwindigkeitsdämpfung erreicht werden (siehe Abbildung 19).

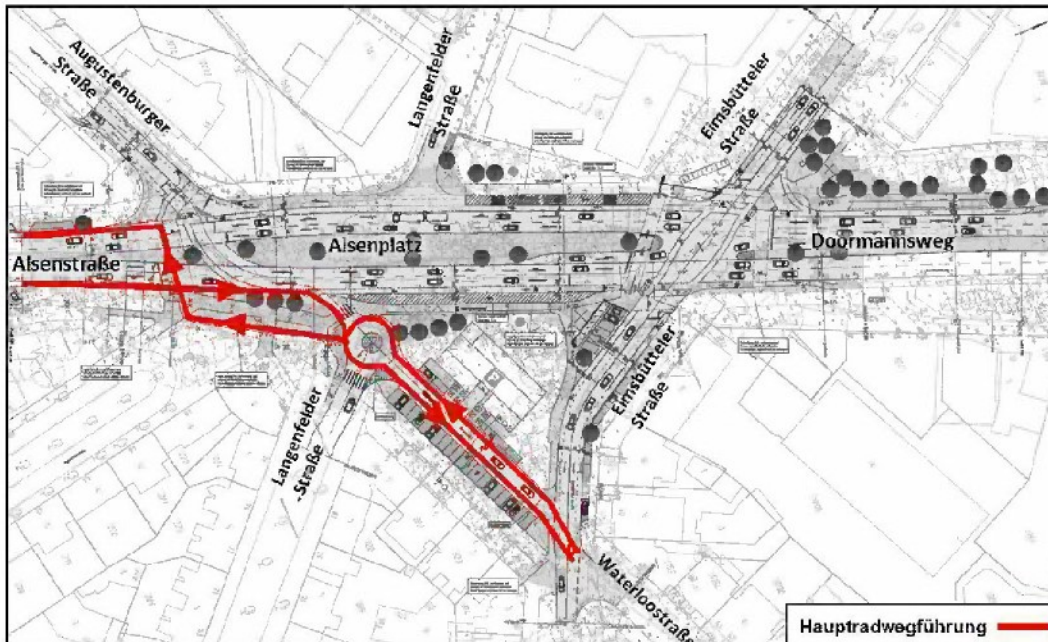


Abbildung 19: 6. Variante Radverkehrsführung Alsenplatz (Endvariante)

Die abbiegenden Fahrzeuge von der Hauptverkehrsstraße Alsenplatz in die Langenfelder Straße erhalten mit dem anliegenden Kreisverkehrsast gleich vermittelt, dass mit Fußgängerverkehr vor der Kreisverkehrsanlage zu rechnen ist. Innerhalb der Kreisverkehrsfahrbahn werden die Radverkehre zudem nicht als gegenläufige Radverkehrsführung angenommen. Außerdem wird die Sicht auf den nördlich liegenden Radverkehrstreifen verbessert.

Die Mittelinsel der Minikreisverkehrsanlage wird mit unebenem Großpflaster ausgeführt, somit ist eine Überfahung der Mittelinsel mit Lkws möglich. Dennoch wird damit die Diagonalfahrt der Kreisverkehrsanlage von Radfahrern unterbunden. Mit einer Breitenanpassung der Fahrgassenaufteilung unter Bezug auf die Plast und dem Entfall der baulichen Einrichtung im Einmündungsbereich mit der Eimsbütteler Straße konnten die Sicherheitsdefizite auch in diesem Bereich beseitigt werden und die Verkehrsführung als Vorzugslösung in die Gesamtmaßnahme aufgenommen werden.

3.8 Gehwege

Die Gehwege werden im gesamten Bereich an die neue Straßenplanung angepasst. Die Oberflächenbeläge werden ausgetauscht.

Aufgrund der Straßenverbreiterung durch die Zuführung der Radfahrstreifen und Veränderung der Lage der Fußgängerfurten im Planungsbereich müssen die vorhandenen Masten der Lichtsignalanlage versetzt werden. Die geplanten Umbauten erfolgen barrierefrei unter Berücksichtigung der Belange mobilitäts- und behindertes Verkehrsteilnehmer (PLAST 10).

3.9 Straßenbegleitgrün

Hinsichtlich einer neuen Bordlinienführung haben die Baumstandorte und die vorhandenen Baumquartiere absolute Priorität. So wurde die Planung darauf abgestellt, so viele Bäume wie möglich zu erhalten. Um die Erheblichkeit der möglicherweise zu erwartenden Einschränkungen der Bäume sowie ggf. erforderliche Maßnahmen beurteilen zu können, wird empfohlen, ein Baumgutachten bzgl. der Vitalität und des Wurzelvorkommens der Bäume zu erstellen.

Im Planungsbereich führen die Änderungen an der Knotenpunktgeometrie, der Radwegführung, den Bushaltestellen sowie den Anlagen des ruhenden Verkehrs dazu, dass 14 Baumstandorte nicht erhalten werden können. Als Ausgleich sind mindestens 43 Neupflanzungen im gesamten Bereich möglich. In Abbildung 20 ist die Baumbilanz im Bereich Alsenstraße – Alsenplatz - Doormannsweg dargestellt.

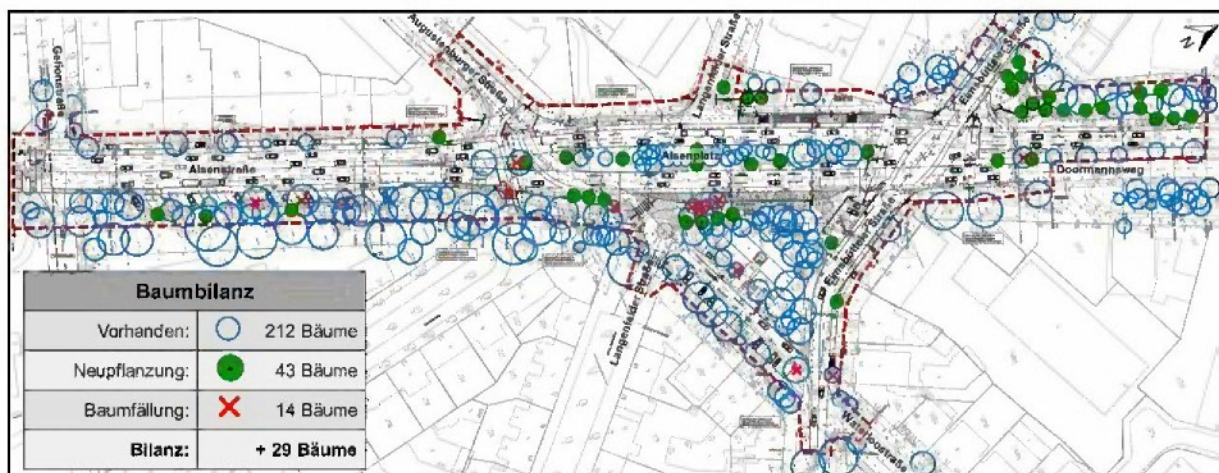


Abbildung 20: Baumbilanz Alsenstraße – Alsenplatz - Doormannsweg

3.10 Entwässerung

Die Bordanlagen müssen in allen Eckausrundungen der Knotenpunkte einschließlich der Anpassungsbereiche verändert werden. Demzufolge muss auch die Straßenentwässerung an den neuen Verlauf der Bordanlage angepasst werden. Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden über die vorhandenen bzw. geringfügig zu verschiebenden Trümmen und Anschlussleitungen in die vorhandenen Siele entwässert.

3.11 Öffentliche Beleuchtung

Die Standorte der Leuchten und der entsprechenden Masten werden entsprechend den Planungen angepasst bzw. versetzt. Die neuen Standorte der Leuchten sind im Lageplan dargestellt.

3.12 Möblierung

Die Beschilderung, Straßenausstattung, Telefonzellen, Abfallbehälter sowie Parkautomaten werden entsprechend erneuert und/oder versetzt.

3.13 Barrierefreiheit

Die Fußgängerquerungen und die Bushaltestellenbereiche im gesamten Planungsabschnitt werden gemäß PLAST 10 mit Bodenindikatoren (taktile Elemente) ausgestattet. Den Erfordernissen einer barrierefreien Fußgängerführung für Personen mit Handicap wird damit Rechnung getragen. Details hierzu werden bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

3.14 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Im Planungsabschnitt ergeben sich durch die Planungen keine Veränderungen für die Anleiterbarkeit der Feuerwehr an die anliegenden Gebäude.

4 Umweltverträglichkeit

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

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien werden nicht überschritten.

6 Lärmschutz

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

Die Alsenstraße, der Alsenplatz und der Doormannsweg gehören zum bezirksübergreifenden Hauptverkehrsstraßennetz. Reduzierungen hinsichtlich der Verkehrsstärke und des Schwerlastanteils sind deshalb nicht möglich. Eine Verringerung der Reisegeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ist aus gleichem Grunde nicht durchsetzbar.

Der Ausbau der beteiligten Straßenzüge erfolgt unter Einsatz lärmoptimierter Asphaltdeckschichten (SMA 8 Hmb).

7 Umsetzung der Planung

7.1 Grunderwerb

Der geplante Baubereich liegt gesamtheitlich innerhalb der Straßenbegrenzungslinien.


7.2 Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

Die Umsetzung der Planungsziele der Veloroute 13 lässt sich nur durch Eingriffe in den Bestand und Schaffung von geplanten Sonder- und Aufstellflächen für den Radfahrer realisieren. Die angedachte Lösung entspricht dem Planungsziel und stellt die wirtschaftlichste Lösung dar. Sie ist bezüglich der Umsetzung des grundsätzlichen Planungsziels sowie im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer die Vorzugslösung.

7.3 Kampfmittel

Eine Auswertung des KMR liegt bereits vor.

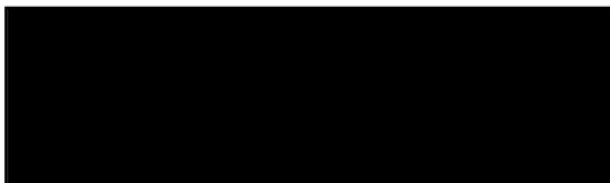
7.4 Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle


Planung, Entwurf und Bauausführung erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer S2 und S3 

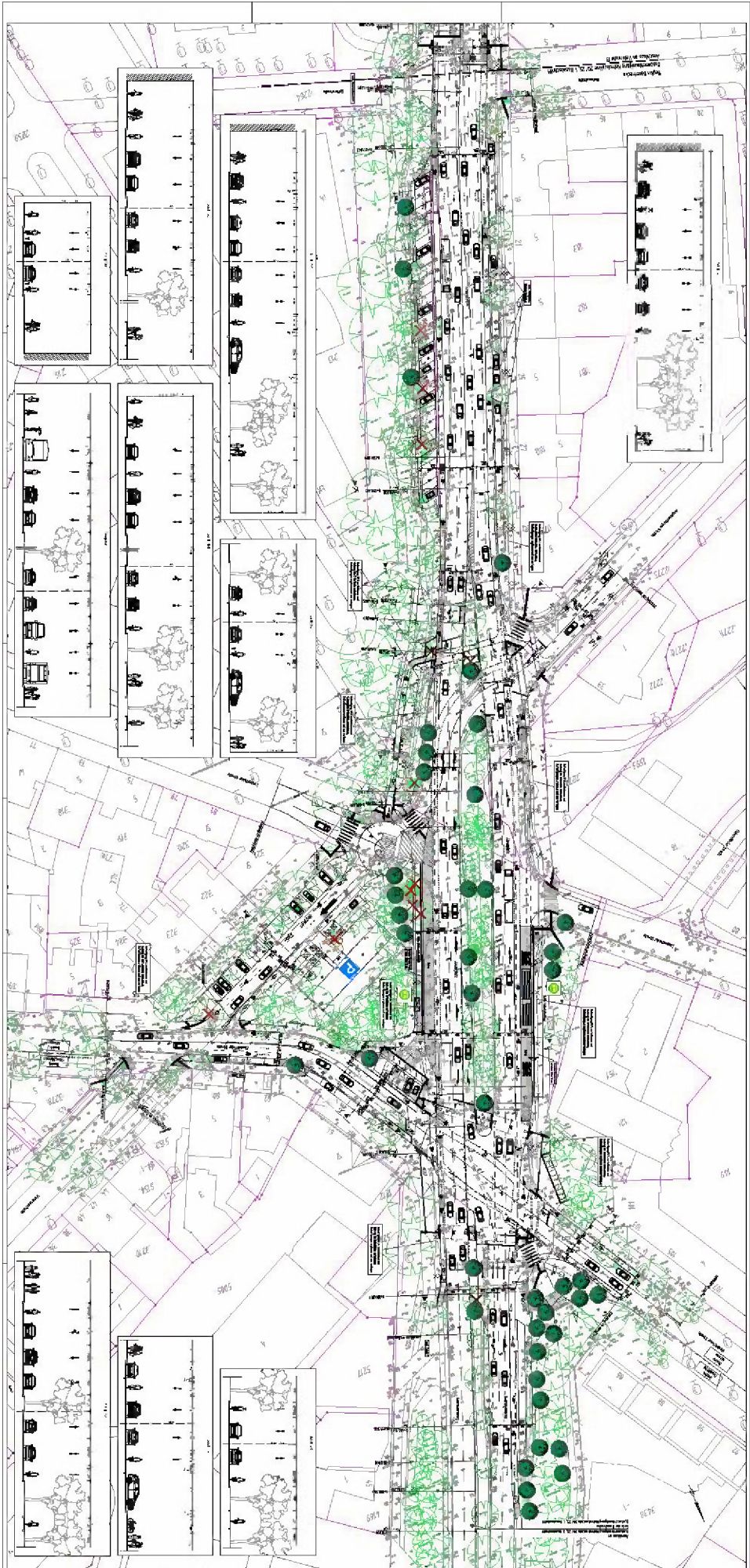
7.5 Bautermine

Die Baumaßnahme soll im Jahr 2017 umgesetzt werden.

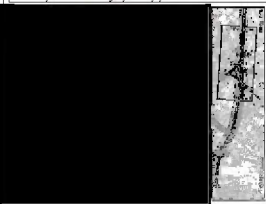
Verfasst:

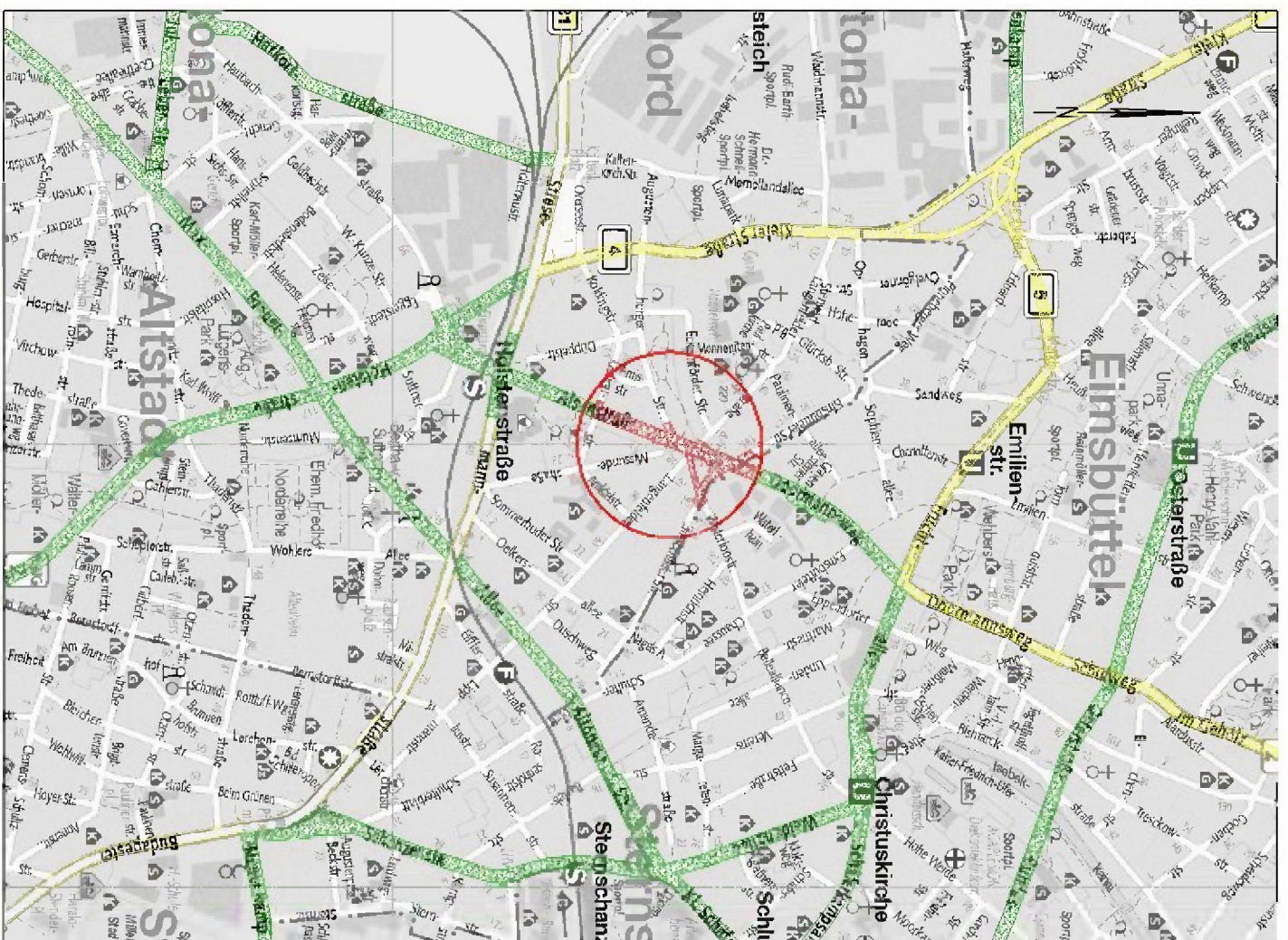


22.07.2016 

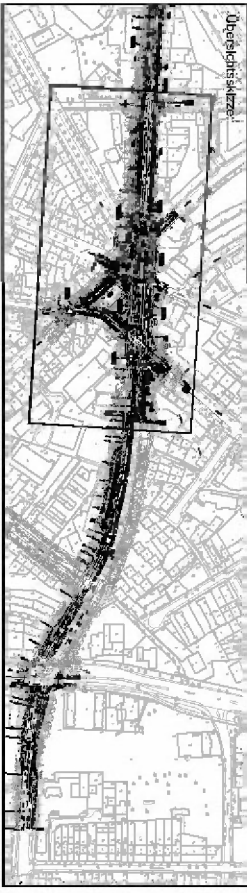


Symbol	Description
(Green Circle)	Tree
(Green Hatched Area)	Grass / Landscaping
(Black Line)	Utility Line
(Dashed Line)	Street
(Solid Line)	Property Boundary
(Arrow)	Traffic Direction
(Blue Square)	Blue Box (e.g., Parking)
(Red X)	Red X (e.g., Utility Issue)
(Black Box)	Building Footprint



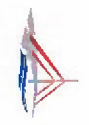


- LEGENDE**
-  überplanter Straßenschnitt
 -  Bundesstraße
 -  Hauptverkehrsstraße



	Datum	Name
boendat	Juli 2016	
gezeitmet	Juli 2016	
gepnucit	Juli 2016	

Index:	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LS9G	Datum



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
 Geschäftsbereich Straßen
 Fachbereich: GF/P3



Baunamensname:	Bauschleunigung	Aufgestell:	GF/P3
Tafelbauzeichensname:	Metrobuslinie 20/25	Datum:	
	1. Bauabschnitt:	Geprüft:	LS/R
	Doornansweg - Alsenstraße	Datum:	
Planinhalt:	Übersichtskarte	Gescheckt:	GF/P3
Zählungens-Nr.:	13/1 1858-01-01	Malsstab:	1:10.000
		Datum:	



Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

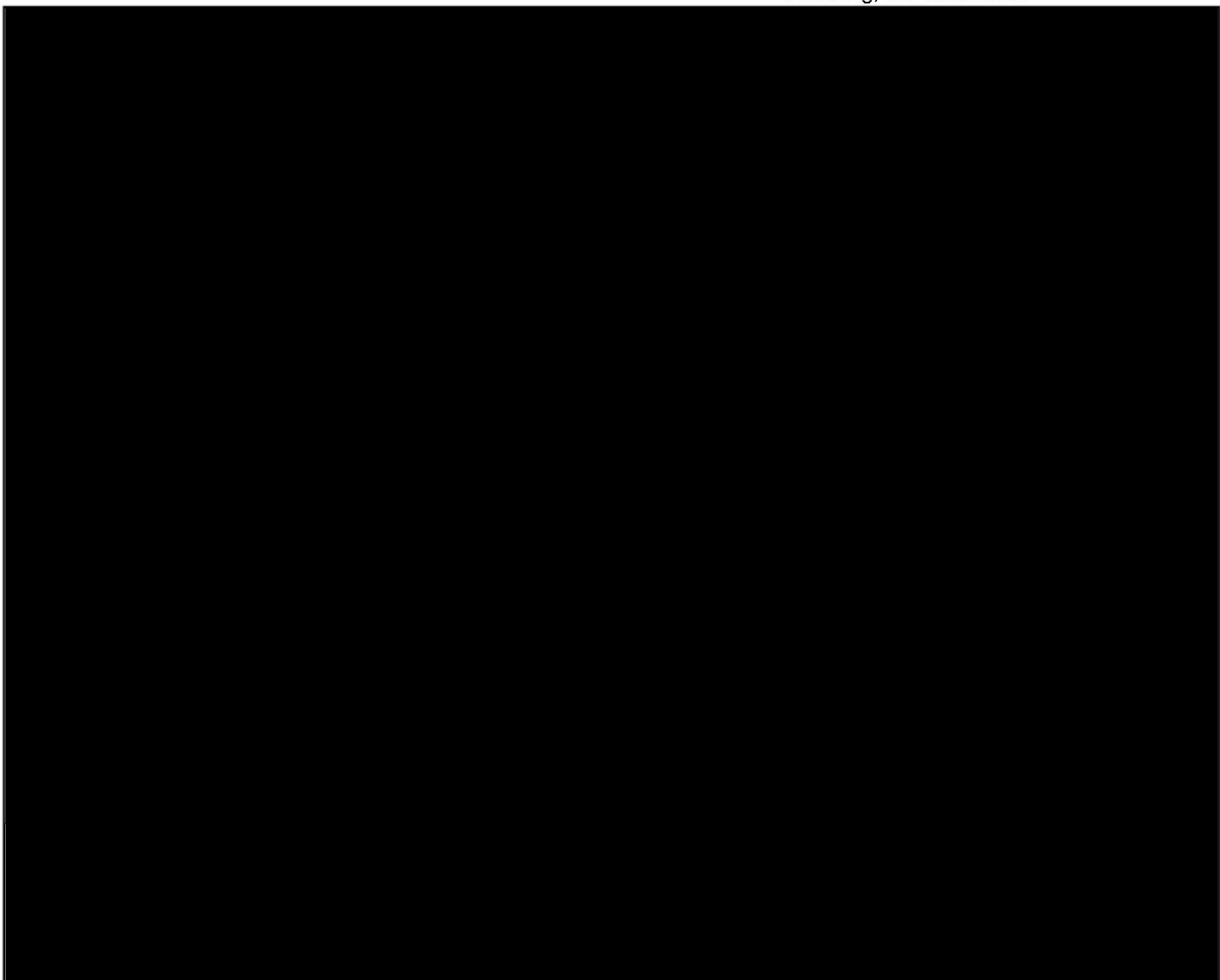
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer



Projekt Busbeschleunigung
GF/PB



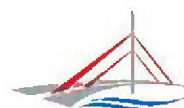
Hamburg, den 25.07.2016



Verkehrsplanung: **Busbeschleunigung Metrobuslinie 20/25**
Teilbaumaßnahme: Doormannsweg-Alsenstraße
Hier: 1.BA Alsenstraße zw. Gefionstraße und Alsenplatz

1. V e r s c h i c k u n g

- Anlagen:
- 1. Erläuterungsbericht
 - 2. Übersichtsplan Maßstab 1:5.000 Zeichnungs-Nr.: 13/11858-01-01
 - 3. Lageplan Maßstab 1:250 Zeichnungs-Nr.: 13/11858-04-01



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die 1. Verschickung der Verkehrsplanung der Maßnahme

**Busbeschleunigung Metrobuslinie 20/25; Teilbaumaßnahme: Doormannsweg-Alsenstraße
Hier: 1.BA Alsenstraße zw. Gefionstraße und Alsenplatz**

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) und den Lageplan (Anlage 3) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen. Die vorliegende Planung wird hiermit

erstverschickt.

Die Finanzierung erfolgt

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung GF/PB bzw. Fachbereich Baudurchführung – S3.

Die Realisierung ist für das Jahr 2017 vorgesehen.

Die angeschriebenen Dienststellen werden gebeten, ihre Stellungnahme bis spätestens zum

31.08.2016

an den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer LSBG, GF/PB
zu senden.

Zusätzlich bitten wir Sie, Ihre Stellungnahme
zu senden:

Sollten Sie bis zum oben angebenen Zeitpunkt keine Stellungnahme abgegeben können, bitten wir um kurze Rückmeldung, andernfalls gehen wir von einer Zustimmung aus.

Sollten keine Bedenken bestehen, bitten wir Sie, dies uns auch vor Ablauf des Termins anzuzeigen.

Bitte beachten Sie:

*Die Umsetzung des Projektes ist zeitlich mit anderen Projekten koordiniert und getaktet. Um diese Termine zu halten, können nur Stellungnahmen, die fristgerecht eingegangen sind, im weiteren Planungs-
verlauf berücksichtigt werden. Bitte unterstützen Sie uns dabei.*