

Erläuterungsbericht

Anlass	NACHRÜSTUNG VON RADFAHRSTREIFEN MIT PROTEKTIONSELEMENTEN	
Straße	Alsenstraße	
PSP	Verfasst	Datum
13-15109	██████████	20.04.2026

1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Der Planungsbereich befindet sich in der Alsenstraße im Stadtteil Altona-Nord im Bezirk Altona. Im Bereich zwischen den Knotenpunkten 942 Alsenstraße/ Augustenburger Straße sowie 153 Stresemannstraße/ Alsenstraße existiert auf einem 420 m langen Abschnitt ein Radfahrstreifen. Dieser soll mit Protektionselementen nachgerüstet werden. Die Nachrüstung ist zur Stärkung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung von Attraktivität und Komfort des Radverkehrs erforderlich, da der Straßenabschnitt eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Zusätzlich ist der Schutz des Radverkehrs vor vorschriftswidriger Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr Ziel der Nachrüstung von Protektionselementen. Die Ausführung der Protektion erfolgt nach den Einsatzkriterien des Leitfadens zur Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen. Die Eignung der Elemente und deren Einsatzkriterien wurden im Rahmen der Erstellung des Leitfadens abgestimmt und sind im Leitfaden dokumentiert.

Die Protektionselemente aus recyceltem Kunststoff, werden aufgrund ihrer Erkennbarkeit, der fehlerverzeihenden Gestaltung, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit als besonders geeignet erachtet.

Die Nachrüstung von Protektionselementen an Radfahrstreifen ist eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers. Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt die als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Radwegebenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung ist daher nicht erforderlich.

Die geringfügige bauliche Änderung durch den Straßenbaulastträger beschränkt sich auf die vorhandene Straßenverkehrsfläche. Folgende Aspekte sind durch die Maßnahme nicht betroffen und entsprechend nicht im Erläuterungsbericht aufgeführt:

- Voraus- und Folgemaßnahmen
- Parallelmaßnahmen
- Bodengutachten
- Grundwasser
- Variantenuntersuchung
- Straßenbegleitgrün
- Öffentliche Beleuchtung
- Versorgungsleitungen
- Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft
- Grunderwerb

Erläuterungsbericht

Übersichtskarte

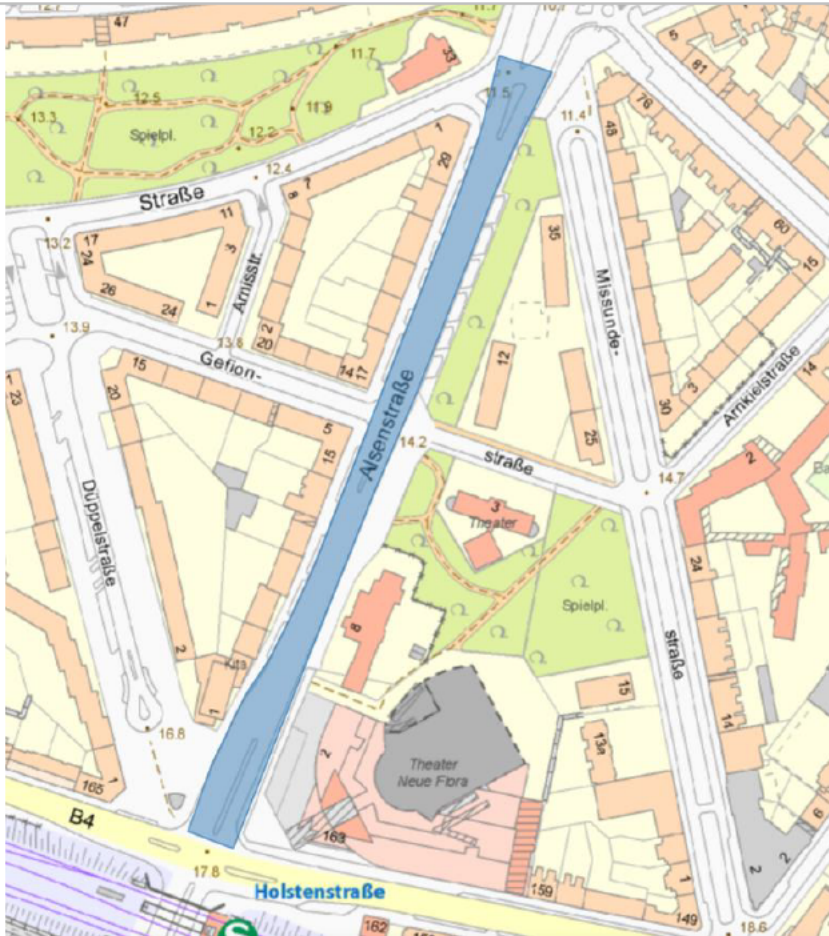


Abbildung 1: Übersichtskarte Quelle: FHH-Atlas, LGV

1.1. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Die Nachrüstung erfolgt zur Stärkung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie zur Erhöhung der Attraktivität und Komfort des Radverkehrs, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen. Aufgrund der vorliegenden Gefahrenlage ist der zusätzliche Schutz des Radverkehrs vor der vorschriftswidrigen Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr ein weiteres Ziel der Nachrüstung mit Protektionen.

1.2. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

1.3. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Entfällt.

Erläuterungsbericht

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Es handelt sich dabei um eine geringfügige bauliche Änderung im Rahmen der Zuständigkeit des Baulastträgers, eine Anordnung ist nicht erforderlich.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist für die Nachrüstung von Protektionen nicht notwendig.

3. Bestand

Der betrachtete Straßenabschnitt liegt im Hamburger Stadtteil Altona-Nord im Bezirk Altona. Als Teil des Hamburger Rings 2 ist er als Hauptverkehrsstraße mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung ausgebaut. Im Plangebiet sind zudem beidseitig Radfahrstreifen angeordnet.

3.1. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Im Planungsgebiet der Alsenstraße verläuft die Fahrbahn in Nord-Süd-Richtung zwischen der Stresemannstraße und der Augustenburger Straße.

Die asphaltierte Fahrbahn weist eine Breite von rd. 15,00 m bis 18,00 m auf und ist in beiden Fahrtrichtungen zweistreifig ausgebildet. Die einzelnen Kfz-Fahrstreifen besitzen dabei Breiten von ca. 3,00 m bis 3,50 m.

In Richtung Stresemannstraße verbreitert sich die Fahrbahn im Knotenbereich auf zwei Geradeausfahrstreifen mit Breiten von 3,15 m und 3,25 m. Zusätzlich stehen jeweils ein Linksabbiegestreifen mit 3,00 m sowie ein Rechtsabbiegestreifen mit 3,15 m zur Verfügung. Zudem ist in diesem Abschnitt ein Radfahrstreifen in Mittellage angeordnet. Entlang beider Straßenseiten sind in beiden Fahrtrichtungen abschnittsweise Radfahrstreifen mit Breiten von ca. 2,00 m bis 2,50 m einschließlich Markierung vorhanden.

Westlich der Straße befinden sich ein Gehweg mit Breiten von 1,50–4,50 m sowie parallel zur Fahrbahn angeordnete Längsparkstände. Die Bebauung in der Alsenstraße ist durch eine Mischung aus gewerblicher Nutzung und verdichteter Wohnbebauung geprägt.

Erläuterungsbericht

3.1.1. Kfz-Verkehr

Durch Verkehrszählungen am Knotenpunkt Alsenstraße / Stresemannstraße (Zählstelle 6221) wurde am Donnerstag, den 22.10.2020, die Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich ermittelt.

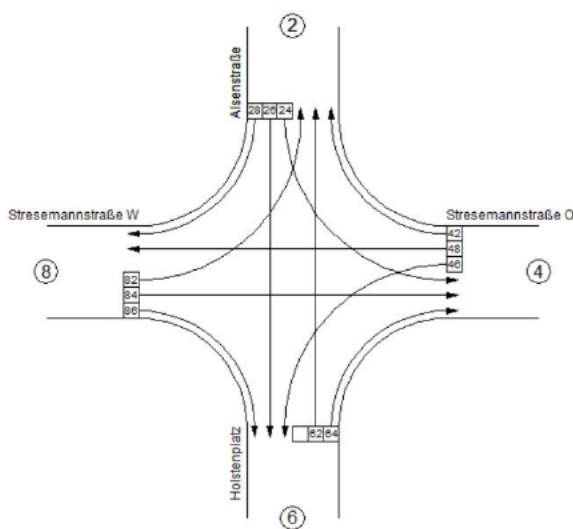
Die Gesamtbelastung des Knotens beträgt im Tagesverlauf (00:00 bis 24:00 Uhr) insgesamt 47.083 Kfz/24 h bei einem mittleren Schwerverkehrsanteil von 6,4 %.

Die höchste Verkehrsbelastung entfällt auf die Stresemannstraße in West-Ost-Richtung mit 18.708 Kfz/24 h, gefolgt von der Stresemannstraße in Ost-Richtung mit 14.532 Kfz/24 h. Die Alsenstraße weist eine Verkehrsbelastung von 8.579 Kfz/24 h auf, während der Holstenplatz mit 5.264 Kfz/24 h die geringste Belastung im Knotenbereich aufweist.

Die Schwerverkehrsanteile variieren je nach Zufahrt und liegen zwischen 3,8 % (Alsenstraße) und 7,4 % (Stresemannstraße Ost).

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Alsenstraße	22.10.2020	8.579	3,8 %	16:00	1.398
Stresemannstraße Ost	22.10.2020	14.532	7,4 %	15:15	2.180
Holstenplatz	22.10.2020	5.264	5,8 %	17:30	870
Stresemannstraße West	22.10.2020	18.708	6,9 %	15:15	2363

Alsenstraße / Stresemannstraße



Zählstelle: 6221		
Alsenstraße / Stresemannstraße		
22.10.2020	Donnerstag	Woche 43
Alsenstraße		
Stresemannstraße O		
Holstenplatz		
Stresemannstraße W		
Zählzeit: 06:00-19:00 Uhr		

Abbildung 2: Übersichtskarte der Zählstelle 6221, LSA K153; Quelle: BVM, FHH

Erläuterungsbericht

3.1.2. Lichtsignalanlagen

Der nachzurüstende Radfahrstreifen im Bereich Alsenstraße befindet sich zwischen den Knotenpunkten Stresemannstraße/Alsenstraße/Holstenplatz und Alsenstraße/Augustenburgstraße. Östlich des Knotenpunktes Alsenstraße/ Gefionsstraße befindet sich eine Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA).

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Fahrradquerung Furt
K-153	Stresemannstraße/ Alsenstraße	VA inkl. Busbeschleunigung	Ja	teilweise	Ja
K-942	Alsenstraße/ Augustenburger Straße	VA inkl. Busbeschleunigung	Ja	Ja	Ja
F-1045	Alsenstraße/ Gefionsstraße	VA inkl. Busbeschleunigung	Ja	Ja	Nein

Tabelle 3: Übersicht LSA

3.1.3. ÖPNV

Die Alsenstraße wird im betrachteten Abschnitt durch die Metrobuslinien 20 (Bf. Altona – Rübenkamp) und 25 (Bf. Altona – Burgstraße) befahren. Beide Linien bedienen die Haltestelle Alsenplatz (nördliche vom Planungsbereich), die in Fahrtrichtung Süden am Fahrbahnrand und in Fahrtrichtung Norden als Busbucht ausgebildet ist.

Die Metrobuslinien verkehren in der Hauptverkehrszeit im 5- bis 10-Minuten-Takt.

3.1.4. Ruhender Verkehr

In der Alsenstraße befindet sich auf Höhe der Hausnummer 15 am Fahrbahnrand eine Ladezone mit einer Länge von ca. 21 m. Die Ladezone ist durch entsprechende Beschilderung als eingeschränktes Haltverbot mit Zusatzzeichen ausgewiesen. Das Zusatzzeichen erlaubt das Halten ausschließlich für den Ladeverkehr im Zeitraum von 9:00 bis 20:00 Uhr. Außerhalb dieser Zeit steht die Fläche dem allgemeinen ruhenden Verkehr zur Verfügung.

Im weiteren Verlauf der Alsenstraße sind auf Höhe der Hausnummern 23 bis 29 in Parkbuchten insgesamt 16 Längsparkstände vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich zusätzlich 24 Schrägparkstände. Beide Parkstände sind mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet und somit gebührenpflichtig.

3.1.5. Fußverkehr

Im betrachteten Straßenabschnitt der Alsenstraße ist auf der östlichen Nebenfläche ein Gehweg vorhanden. Dieser weist eine Breite von 2,0 m auf und ist mit Betongehwegplatten befestigt. Der Gehweg wird von der angrenzenden Fahrbahn

Erläuterungsbericht

durch einen Grünstreifen mit einer variierenden Breite zwischen 2,50 m und 10,00 m getrennt.

Auf der gegenüberliegenden, westlichen Nebenfläche befindet sich ebenfalls ein Gehweg mit einer variierenden Breite zwischen 2,00 m und 3,00 m, der ebenfalls mit Betongehwegplatten befestigt ist.

Für den Fußverkehr bestehen Querungsmöglichkeiten an den Knotenpunkten Stresemannstraße/Alsenstraße, Alsenstraße/Augustenburger Straße sowie Alsenstraße/Gefionstraße. Die Querungen sind signaltechnisch gesichert und ermöglichen eine geordnete Überquerung der Fahrbahn.

Das Planungsgebiet ist barrierefrei ausgebildet. An den Querungsstellen sind taktile Leitelemente gemäß den geltenden Regelwerken vorhanden. Darüber hinaus verfügen die signalisierten Querungen über akustische und taktile Signalgeber (Blindensignalisierung), sodass eine barrierefreie Nutzung gewährleistet ist.

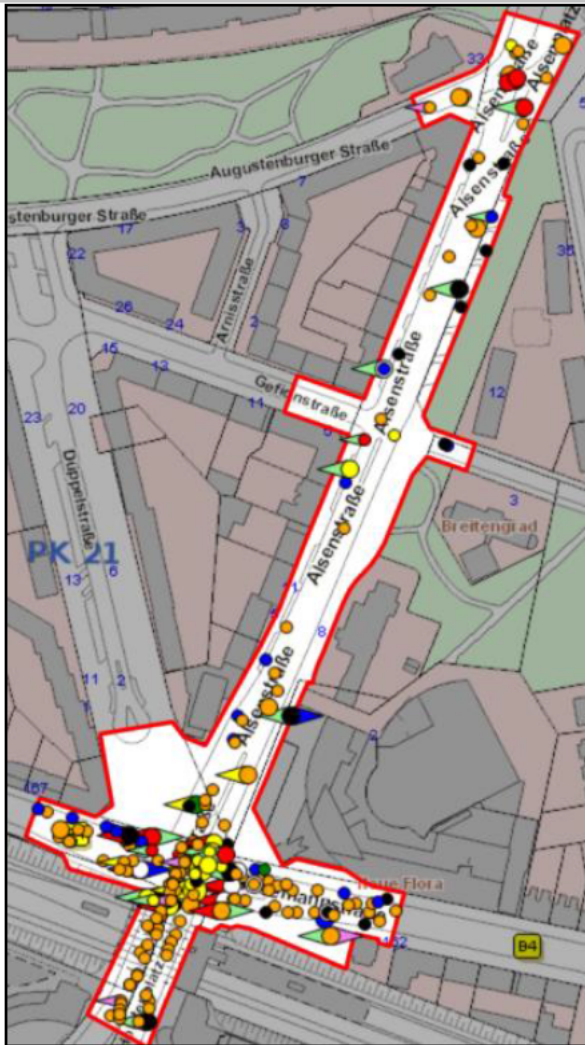
3.1.6. Radverkehr

Im gesamten Planungsabschnitt sind im Bestand in beiden Fahrrichtungen jeweils am Fahrbahnrand Radfahrstreifen vorhanden. Diese verlaufen durchgängig und sind entsprechend markiert. Die Breite der Radfahrstreifen variiert im Abschnitt zwischen 1,60 m und 2,00 m. Die Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn ist durch einen 25 cm breiten Breitstrich gekennzeichnet. Eine Rotmarkierung im Bereich der Radfahrstreifen ist nicht vorhanden.

3.1.7. Sonstiges

Im Planungsgebiet zeigt sich im Zeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2025 ein deutlicher Unfallschwerpunkt im südlichen Anschlussbereich an die Stresemannstraße sowie im nördlichen Knotenbereich am Alsenplatz. In diesen Bereichen treten gehäuft Konflikte zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden, insbesondere bei Abbiege- und Einbiegevorgängen auf. Radverkehrsunfälle stellen dabei einen wesentlichen Anteil des Unfallgeschehens dar und konzentrieren sich sowohl entlang der Achse als auch an den Knotenpunkten. Fußgängerunfälle sind insbesondere im Bereich von Querungsstellen und im Umfeld des Alsenplatzes dokumentiert. Das übrige Unfallgeschehen wird überwiegend durch Kfz-Unfälle im Längsverkehr geprägt, die entlang der Strecke verteilt auftreten. Insgesamt ist eine Überlagerung mehrerer konfliktträchtiger Verkehrssituationen festzustellen. Unter Berücksichtigung der dortigen Unfallsituation sowie der dokumentierten Vorfälle im unmittelbaren Bereich der Radfahrstreifen angrenzenden Kfz-Fahrstreifen ergibt sich eine zusätzliche Begründung für die Nachrüstung des Radfahrstreifens mit Protektionselementen, um die Verkehrssicherheit insbesondere für den Radverkehr weiter zu erhöhen.

Erläuterungsbericht



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

Abbildung 5: Verkehrsunfälle Alsenstraße (2023-2025), Polizei Hamburg VD01

3.2. Rahmenbedingungen

Der betrachtete Straßenabschnitt ist Bestandteil des Hamburger Großraum- und Schwertransport-Netz (GST-Netz), sowie des Hamburger Ring 2.

Erläuterungsbericht

3.2.1. Umweltverträglichkeit

Die Maßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

3.2.2. Kampfmittel

Wegen des oberflächigen Einbaus der Protektionselemente, ist keine Kampfmittelräumung notwendig.

4. Beschreibung der vorgesehenen Ausführungsvariante

4.1. MIV

Der MIV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

4.2. Lichtsignalanlagen

Die Maßnahme hat keinen Einfluss auf Lichtsignalanlagen.

4.3. ÖPNV

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht beeinflusst.

4.4. Ruhender Verkehr

Es entfallen durch die Maßnahme keine bestehenden Parkplätze. Im Bereich der Flächen des ruhenden Verkehrs werden keine Protektionselemente nachgerüstet.

4.5. Fußverkehr

Es finden keine Änderungen der Fußverkehrsanlagen statt.

4.6. Radverkehr

Im Zuge der Maßnahme werden in der Alsenstraße auf der vorhandenen Breitstrichmarkierung auf der Straße schwarz-weiße Protektionselemente durch Verklebung befestigt. Die Protektionskette wird durch Pylonen in roter Signalfarbe vor, nach und zwischen den Protektionselementen für eine bessere Sichtbarkeit visuell ergänzt.

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Straßenabschnitt und verhindert eine vorschriftswidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr.

Erläuterungsbericht

4.7. Entwässerung

Bei der Nachrüstung von Protektion auf Radfahrstreifen wird die entstehende Protektionskette an regelmäßigen Abständen unterbrochen, um die Entwässerung zu gewährleisten. Durch die Maßnahme entstehen keine neuen Neigungen oder Gefälle, die bestehenden Entwässerungslinien bleiben erhalten.

4.8. Ausstattung und Wegweisung

Nach dem Aufbringen von Protektionselementen bleibt eine als Radfahrstreifen angeordnete Radverkehrsfläche im straßenverkehrsrechtlichen Sinne weiterhin ein Radfahrstreifen. Der Breitstrich ist weiterhin durchgehend erkennbar. Radwegbenutzungspflicht und Halteverbot sind weiterhin geregelt. Eine Anpassung der Wegweisung ist nicht erforderlich.

4.9. Barrierefreiheit

Die Protektionselemente sind für sehbeeinträchtigte Menschen durch kontrastreiche Gestaltung leichter erkennbar. Die Elemente sind in ihrer ausgeführten Höhe mit dem Blindenstock ertastbar (Mindesthöhe 6 cm). Durchlässe in der Protektionskette, vor allem an Querungshilfen und Grundstückszufahrten, sind mit Rollstühlen passierbar.

4.10. Rettungswege

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente durch Einsatzfahrzeuge ist gewährleistet, da diese eine fehlerverzeihende Form (Trapezform und abgerundete Trennelemente), eine Ausführungshöhe von 8 cm sowie überfahrbare Knickpylonen als Bestandteil der Protektionselemente aufweisen.

4.11. Großraum- und Schwertransporte

Die Überfahrbarkeit der Protektionselemente durch Groß- und Schwertransporte ist gewährleistet, da diese eine fehlerverzeihende Form (Trapezform und abgerundete Trennelemente), eine Ausführungshöhe von 8 cm sowie überfahrbare Knickpylonen als Bestandteil der Protektionselemente aufweisen.

5. Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

5.1. Wirtschaftlichkeit

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u. Ä.) aufgestellt. Die Umsetzung geschieht ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper.

5.2. Kosten und Finanzierung

Eine grobe Kostenschätzung ergab eine Bruttobaukostensumme von 100.000 €.

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.

Es handelt sich um eine konsumtive Maßnahme.

Erläuterungsbericht

Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

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

6. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme wird im September 2026 in einem Zeitraum von ca. 10 Tagen durchgeführt.

6.2. Auswirkungen

Die Maßnahme verstärkt die subjektive und objektive Sicherheit von Radfahrenden aller Altersgruppen, erhöht Komfort und Attraktivität des Radfahrens im betroffenen Abschnitt und verhindert eine vorschriftswidrige Nutzung des Radfahrstreifens durch den fließenden und ruhenden Verkehr.

6.3 Anlagevermögen

Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen, da es sich um eine rein konsumtive Maßnahme handelt.

6.4 Beitrag zum Klimaplan

Die Maßnahme erhöht Sicherheit, Attraktivität und Komfort beim Radfahren und leistet damit im Sinne der Mobilitätswende einen Beitrag, um langfristig den Radverkehrsanteil im Modal Split nach Zielen des Senats zu erhöhen und die CO₂-Emissionen zu verringern.

Verfasst	LSBG, [REDACTED]	Aufgestellt	LSBG, [REDACTED]
Datum	06.05.2026	Datum	06.05.2026
Unterschrift	[REDACTED]	Unterschrift	[REDACTED]
