



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahme: Pop-up-Bikelane

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Pop-Up-Bikelane in der Max-Brauer-Allee

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Allgemeines :

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

Die Planung und Ausführung der Maßnahme erfolgt im Rahmen der Umsetzung des Koalitionsvertrags. In diesem ist die Einrichtung von Pop-Up-Bikelanes als Verkehrsversuche vorgesehen. Die Straße Max-Brauer-Allee zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße ist im Koalitionsvertrag für die Einrichtung einer Pop-up-Bikelane explizit benannt worden. Die Umsetzung hat dementsprechend schnellstmöglich zu erfolgen.

Die Max-Brauer-Allee, zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße, ist eine 2-streifige Hauptverkehrsstraße mit überbreiten Fahrstreifen (sog. unechte 4-Streifigkeit). Sie liegt im Bezirk Altona im Stadtteil Altona-Altstadt, an der Grenze zu den Stadtteilen Altona-Nord und Sternschanze. Sie ist Teil der Bezirksroute B des Altonaer Radverkehrskonzepts. Diese stellt eine wichtige verbindende Funktion zwischen dem Bezirk Eimsbüttel und dem Bhf. Altona dar. Die Route führt über den Straßenzug Max-Brauer-Allee zwischen Schulterblatt und Bhf. Altona. Der Routenverlauf folgt im Wesentlichen einer alltäglich sehr stark nachgefragten Radverkehrsverbindung zwischen den dichten Wohnquartieren in St. Pauli, Sternschanze, Eimsbüttel, den Radverkehrsschwerpunkt Universität und dem Bezirkszentrum von Altona.

Trotz der neuralgischen Funktion für das Radverkehrsnetz sind bisher keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden. Mit der vorliegenden Planung wird in der Max-Brauer-Allee, zwischen Holstenstraße und der Stresemannstraße (siehe Abbildung 1), Radinfrastruktur hergestellt, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht und der wichtigen Verbindungsfunktion der Max-Brauer-Allee gerecht wird.



Abbildung 1: Planungsbereich Max-Brauer-Allee zw. Holstenstraße und Stresemannstraße

1.2 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger ist der hier betrachteten Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ist die federführende Fachbehörde für die Realisierung von Pop-up-Bikelanes.

Die Planung und Ausführung der Baumaßnahme wird vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Planung Individualverkehr S2 und B1 Erhaltungsmanagement vorgenommen.

2. Bestand:

2.1 Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Der Bestand weist auf beiden Straßenseiten Nebenflächen auf. Diese umfassen je einen Gehweg mit einer lichten Breite zwischen rd. 1,5m -4,4m sowie zahlreiche Bäume. Zwischen den Bäumen befinden sich abschnittsweise Längsparkstände. Für den Radverkehr ist keine durchgängige Infrastruktur vorhanden. In Teilbereichen sind Radwege mit einer Breite zwischen rd. 0,6m - 1,0m vorhanden, die nicht benutzungspflichtig sind.

Für den motorisierten Individualverkehr stehen pro Fahrtrichtung 2 Fahrstreifen zur Verfügung. Diese Fahrstreifen sind mit jeweils rd. 6,0m überbreit, sodass eine sog. unechte 4-Streifigkeit vorliegt.

Im Planungsgebiet befinden sich zudem eine Bushaltestelle der Linie 15 („Sternbrücke“) in Fahrtrichtung Bhf. Altona auf Höhe Max- Brauer-Allee Nr. 211 sowie in Fahrtrichtung Eimsbüttel auf Höhe der Einmündung „Bei der Johanniskirche“.

3. Instandsetzungsmaßnahme

3.1 Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

Eine Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen ist gemäß den dafür erforderlichen Breiten für Fuß- und Radverkehr nicht möglich. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen empfehlen für den vorliegenden Straßenraum eine lichte Breite für den Fußverkehr von rd. 3 m. Innerhalb der Nebenfläche ist somit kein Potential, regelwerkskonforme und durchgängige Radverkehrsanlagen herzustellen.

Als Schlussfolgerung werden beidseitig sogenannte Pop-Up-Bikelanes in Form von Radfahrstreifen in Gelbmarkierung aufgebracht. In Teilabschnitten werden diese zusätzlich mit einem Streifen mit Minibaken vom Kfz-Verkehr abgegrenzt (sog. Protection). Die Pop-up-Bikelane weist zwischen Holstenstraße und Suttnerstraße eine Breite von 2,0m auf (inkl. Markierung) auf. Im Abschnitt zwischen Suttnerstraße und Stresemannstraße können Breiten zwischen 2,50m und 2,66m (inkl. Markierung) realisiert werden. Eine Protection wird auf der südlichen Straßenseite zwischen Hausnummer 177 und Hausnummer 193 (entspricht rd.70m) eingerichtet. Eine zweite Protection wird ebenfalls auf der südlichen Straßenseite zwischen Hausnummer 188 und 198 (entspricht rd. 50m) eingerichtet. Durch die Protection in diesem Bereich entfallen 6 Kfz-Parkstände. Das übrige bestehende Angebot für den ruhenden Verkehr bleibt unverändert. Die nutzbare Breite der Radfahrstreifen zwischen Protection und Bordsteinkante beträgt jeweils. rd. 2,2m. Am Beginn der Pop-up-Bikelane Höhe Holstenstraße wird eine provisorische Ableitungen für den Radverkehr geschaffen. Weitere bauliche Veränderungen werden nicht vorgenommen.

Durch die Einrichtung der Pop-up-Bikelane entfallen in weiten Bereichen der Teile der zwei überbreiten Fahrstreifen für den MIV. Nach dem Umbau stehen für den Kfz-Verkehr 2 reguläre Fahrstreifen von 3,25m Breite zur Verfügung. Im Bereich der Knoten werden alle Abbiegebeziehungen aufrechterhalten. Im Bereich der Bushaltestellen sind die Pop-up-Bikelanes unterbrochen, sodass die Busse wie im Bestand die Bushaltestellen anfahren können.

Insgesamt werden mit der Maßnahme 370 m Hauptverkehrsstraße im Sinne der Radverkehrsstrategie des Senats mit insgesamt rd. 740 laufenden Metern Radfahrstreifen ausgestattet.

Für eine detaillierte Darstellung der Planung: Siehe Lageplan.

4. Baudurchführung, Bauzeit

4.1 Bauablauf, Bauzeit

Die Maßnahme wird am 14./15. November 2020 umgesetzt. Es wird mit einer Arbeitszeit von zwei Arbeitstagen gerechnet.

4.2 Verkehrsführung

Die Verkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben gültigen Regelwerken. Während der Aufbringung der Gelbmarkierung und der Protection-Elemente (Minibaken) muss der Abschnitt der Max-Brauer-Allee voll gesperrt werden. Diese Arbeiten können nur am Wochenende durchgeführt werden, um den Verkehr nicht zusätzlich zu beeinträchtigen.