



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Baumaßnahme: Temporärer Radfahrstreifen (Pop-up-Bikelane)

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Am Sandtorkai - Brooktorkai
zw. Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke

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 Temporären Radfahrstreifen (Pop-Up-Bikelanes) als Verkehrsversuch vorgesehen. Die Straße Am Sandtorkai - Brooktorkai zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke ist im Koalitionsvertrag für die Einrichtung einer Pop-up-Bikelane explizit benannt worden. Die Umsetzung hat dementsprechend schnellstmöglich zu erfolgen.

Die Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai liegen im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Hafencity, an der Grenze zu Hammerbrook und Hamburg-Altstadt. Der Straßenzug stellt, neben der Hafencity als bedeutende Quell- und Zielzelle, eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt/Altona und dem Hamburger Osten dar. Der betrachtete Abschnitt zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke weist eine 4-Streifigkeit auf mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung.

Trotz des recht jungen Stadtteils, weist die Hafencity in überwiegenden Teilen keine Radverkehrsanlagen auf. In Fahrtrichtung Oberbaumbrücke besteht ab der Kreuzung Am Sandtorkai/Kehrwiedersteg ein Radweg. In Fahrtrichtung Niederbaumbrücke dagegen sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Mit der vorliegenden Planung wird in dem betrachteten Straßenabschnitt (vgl. Abb. 1) eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur hergestellt, die dem aktuellen Stand der Technik entspricht und der wichtigen Verbindungsfunktion der Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai gerecht wird.



Abbildung 1: Planungsbereich Am Sandtorkai/Brooktorkai zw. Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke

1.2 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger in 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 durch die Fachbereiche S2 - Planung Infrastruktur Individualverkehr und S3 – Baudurchführung vorgenommen.

2. Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage

Motorisierter Individualverkehr:

Der betrachtete Abschnitt zwischen Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke weist eine 4-Streifigkeit auf mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung. Die Breite der Fahrstreifen beträgt ca. 3,12 m bis 3,73 m. Im überwiegenden Streckenbereich verläuft ein baulich hergestellter Mittelstreifen mit Baumbestand zur Trennung der gegenläufigen Verkehrsströme. In Kreuzungsbereichen wird die 4-Streifigkeit zum Teil um weitere eigenständige Abbiegespuren erweitert. Im Bereich der Niederbaumbrücke und Oberbaumbrücke verjüngen sich die Fahrstreifen auf einen Fahrstreifen pro Richtung.

Die Verkehrsbelastung der Hauptstromrichtung (Niederbaumbrücke-Oberbaumbrücke) im Planungsraum beträgt zwischen 10.000 und 15.000 Kfz/24h. Im Kreuzungsbereich Am Sandtorkai/Bei St. Annen/Osakaallee liegt die Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsrichtung bei ca. 12.000 Kfz/24h (Stand August 2020). Der westliche, östliche sowie der nördliche Kreuzungsarm weisen dabei eine Radverkehrsstärke von jeweils ca. 3.000 Radfahrende/24h auf (Stand August 2020). In Fahrtrichtung Oberbaumbrücke nimmt die Radverkehrsstärke ab und beträgt ca. 2.300 Radfahrende/24h (Stand September 2018).

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai sowie den Anschlussstraßen ist mit 50 km/h angesetzt.

Fuß- und Radverkehr:

Die Fahrtrichtung Oberbaumbrücke weist durchgehend eine Nebenfläche auf. Diese umfasst abschnittsweise Zufahrten, Längsparkstände und Grünflächen mit Straßenbäumen. Die Gehwegsbreite variiert zwischen ca. 2,00 m bis 5,00 m.

Im Bestand verläuft von der Niederbaumbrücke kommend bis knapp hinter die Wilhelminenbrücke ein Radfahrstreifen mit ca. 1,80 m Breite, der im Mischverkehr auf dem rechten Fahrstreifen endet. Ab der Kreuzung Am Sandtorkai/Kehrwiedersteg verläuft ein nicht benutzungspflichtiger Radweg mit einer überwiegenden Breite von ca. 2,50 m. Ursprünglich war dieser als Zweirichtungsradweg angelegt, jedoch aufgrund aktualisierter Regelbreiten in den entsprechenden Richtlinien in dieser Form nicht mehr anwendbar. Der Radweg endet kurz vor der Oberbaumbrücke und verläuft auf dieser weiter in einem gemeinsamen Geh- und Radweg.

In Fahrtrichtung Niederbaumbrücke sind hingegen teilweise Abschnitte ohne Bestandsnebenfläche. Radverkehrsinfrastruktur ist nicht vorhanden. Vor Beginn der Oberbaumbrücke verläuft eine Ableitung des ankommenden Radwegs auf die Straße Brooktorkai. Im Bereich der Niederbaumbrücke wird der Radverkehr auf einen Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 2,25 m geführt.

Ab der Kreuzung Am Sandtorkai/Bei St. Annen/Osakaallee befinden sich zahlreiche Parkstände in Schrägaufstellung sowie Ladezonen in der Nebenfläche.

Busverkehr:

Auf der Straße Am Sandtorkai und Brooktorkai verkehren die Metrobuslinien 2 und 6 sowie die Stadtbuslinie 111. Folgende Haltestellen werden von den Buslinien im Planungsraum angefahren:

- Am Kaiserkai (Elbphilharmonie)
- Am Sandtorkai
- Singapurstraße
- Ericusspitze

Zusätzlich befinden sich für Anbieter von Stadtrundfahrten folgende Haltestellen im Planungsraum:

- Niederbaumbrücke in Höhe Kehrwieder 12
- Brooktorkaibrücke in Fahrtrichtung Niederbaumbrücke

Seit 2019 fährt im Rahmen des Forschungsprojekts HEAT zudem ein autonomer Kleinbus auf dem rechten Fahrstreifen in Richtung Oberbaumbrücke. Ab April 2021 wird die Teststrecke zwischen der Kreuzung Am Sandtorkai/Am Kaiserkai und der Kreuzung Am Sandtorkai/Am Sandtorpark auf dem rechten Fahrstreifen verlaufen.

3. Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

Aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen in Fahrtrichtung Niederbaumbrücke, wird auf dem rechten Fahrstreifen eine durchgehende Pop-Up-Bikelane umgesetzt. Eine Führung in der Nebenfläche ist aufgrund der nicht ausreichenden Breiten für Fuß- und Radverkehr auszuschließen.

Aufgrund der Abhängigkeit mit dem HEAT-Bus wird in Fahrtrichtung Oberbaumbrücke ab der Wilhelminenbrücke bis zum Beginn des Bestandsradwegs ein Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr umgesetzt.

Pop-Up-Bikelane in Fahrtrichtung Niederbaumbrücke:

In Fahrtrichtung Niederbaumbrücke wird eine Pop-Up-Bikelane in Form eines Radfahrstreifens in Gelbmarkierung auf dem äußeren Fahrstreifen durchgängig aufgebracht. Die Pop-Up-Bikelane weist dabei Breiten zwischen 2,80 m und 3,73 m auf.

An der Kreuzung Brooktorkai/Shanghaiallee wird einer der beiden Linksabbiegespuren in die Shanghaiallee dem Radverkehr zugeteilt. Im Bereich des Kopfsteinpflasters vor der Niederbaumbrücke werden zur Trennung des Rad- und Kfz-Verkehrs Markierungsnägel verlegt.

In Bereichen von Kreuzungen werden Abbiegebeziehungen neu geordnet bzw. zusammengelegt, um die Pop-Up-Bikelane auf dem rechten Fahrstreifen umsetzen zu können.

Im Bereich Am Sandtorkai Hausnummer 31 bis 33 befindet sich bis Ende April 2022 eine Hochbaumaßnahme. Eine Umsetzung der Pop-Up-Bikelane ist in diesem Bereich nicht möglich. Der Radfahrstreifen wird ab Am Sandtorkai 28a bis 34 für ca. 180 m unterbrochen. Der Radverkehr ordnet sich hier in den Mischverkehr ein. Beidseitig wird das VZ 138-10 (Achtung Radfahrende) in Höhe der Bushaltestelle Am Sandtorkai umgesetzt.

Durch Herstellung der Pop-Up-Bikelane entfällt in weiten Teilen der zweite Geradeaus-Fahrstreifen. Dem Kfz-Verkehr steht nach Umsetzung ein regulärer Fahrstreifen mit einer Breite zwischen 3,19 m und 3,53 m zur Verfügung.

Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr in Fahrtrichtung Oberbaumbrücke:

In Fahrtrichtung Oberbaumbrücke, wird aufgrund der Abhängigkeiten mit dem autonomen Kleinbus HEAT, eine Busspur mit Freigabe für den Radverkehr in einer Breite von ca. 3,30 m umgesetzt. Die entsprechende Markierung wird westlich der Kreuzung Am Sandtorkai/Am Kaiserkai bis zur Kreuzung Am Sandtorkai/Kehrwiedersteg umgesetzt. Der Radverkehr kann über die bestehende Aufleitung auf den Radweg in der Nebenfläche wechseln.

Durch Herstellung der Busspur entfällt in weiten Teilen der zweite Geradeaus-Fahrstreifen. Dem MIV steht nach Umsetzung ein regulärer Fahrstreifen mit einer Breite zwischen 3,18 m und 3,25 m zur Verfügung.

Kreuzungs-, Einmündungsbereiche:

Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen werden teilweise in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Änderungen vorgenommen, um u.a. die Situation für den Radverkehr zu verbessern.

In der Einmündung Sandtorpark werden in Fahrtrichtung Nord die beiden Linksabbiegespuren auf eine reduziert.

Im nördlichen Arm der Kreuzung Am Sandtorkai/Bei St. Annen/Osakaallee wird der rechte Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden zum Radfahrstreifen umfunktioniert. Der mittlere Kfz-Geradeausfahrstreifen wird zu einer kombinierten Geradeaus-Rechtsabbiegespur.

In der Einmündung Shanghaiallee werden in Fahrtrichtung Nord die beiden Linksabbiegespuren auf eine reduziert.

Insgesamt werden mit der Maßnahme ca. 1.850 m Hauptverkehrsstraße im Sinne der Radverkehrsstrategie des Senats hergestellt. Diese teilen sich auf 1.600 m Radfahrstreifen und 250 m Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für den Radverkehr auf.

4. Baudurchführung

4.1 Bauablauf, Bauzeit

Die Maßnahme wird an drei Tagen im März 2021 (26.03 – 28.03) umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt in drei Baufeldern. Zunächst werden der Bussonderfahrstreifen und die Einmündungsbereiche hergestellt. Anschließend werden in zwei aufeinanderfolgenden Baufeldern die Pop-Up-Bikelane auf der Nordseite hergestellt.

4.2 Verkehrsführung

Die Verkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben gültigen Regelwerken. Die Umleitungen für den Kfz-Verkehr und den Busverkehr werden an die Baufelder angepasst. In den Bereichen der Baufelder erfolgt jeweils eine Vollsperrung. Im Vorfeld fand dazu eine Verkehrsbesprechung mit den entsprechenden Beteiligten statt.