

Baumaßnahme: *Verstetigung des Verkehrsversuchs Pop-Up-Bikelane*

Bau-/ Teilbaumaßnahme: *Max-Brauer-Allee,  
zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße*

**ERLÄUTERUNGSBERICHT  
ZUR  
KENNTNISNAHMESCHLUSSVERSCHICKUNG**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Allgemeines</b> .....	4
1.1. Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	4
1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	5
1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	5
1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	5
1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	5
<b>2. Planungsrechtliche Grundlagen</b> .....	5
<b>3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage</b> .....	5
3.1. Beschreibung des Bestandes .....	5
3.1.1. Kfz-Verkehr .....	5
3.1.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit.....	6
3.1.3. Radverkehr.....	6
3.1.4. Verkehrsbelastung .....	6
3.1.5. Unfallzahlen .....	7
3.1.6. Lichtsignalanlagen.....	8
3.1.7. Straßenbegleitgrün.....	8
3.1.8. Ausstattung und Wegweisung .....	8
3.1.9. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	8
3.2. Rahmenbedingungen .....	8
3.2.1. Umweltverträglichkeit .....	8
3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel.....	9
<b>4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b> .....	9
4.1. Kfz-Verkehr .....	9
4.2. Fußverkehr/Barrierefreiheit.....	10
4.3. Radverkehr.....	10
4.4. Lichtsignalanlagen.....	11
4.5. Straßenbegleitgrün.....	11
4.6. Öffentliche Beleuchtung .....	11
4.7. Entwässerung .....	11
4.8. Versorgungsleitungen.....	11
4.9. Ausstattung und Wegweisung .....	11
<b>5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung</b> .....	11
5.1. Wirtschaftlichkeit .....	11
5.2. Finanzierung .....	12
<b>6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme</b> .....	12
6.1. Durchführungszeitraum .....	12

6.2.	Auswirkungen von Immissionen .....	12
6.3.	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	12
6.4.	Parallel laufende Maßnahmen .....	12
6.5.	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	12
6.6.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	12
6.7.	Anlagevermögen .....	12
<b>7.</b>	<b>Grunderwerb</b> .....	<b>13</b>

## 1. Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt in der Straße Max-Brauer-Allee, zwischen Holstenstraße und Stresemannstraße, beidseitige Radfahrstreifen dauerhaft einzurichten (vgl. Abb. 1). Im Abschnitt wurde zuvor eine Pop-Up-Bikelane eingerichtet, die als Verkehrsversuch für 12 Monate evaluiert wurde. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation wurde die Maßnahme als erfolgreich bewertet und soll daher verstetigt werden (hier abrufbar: <https://www.hamburg.de/contentblob/15964654/449a1ed5a8d16879a4fa0062642668ec/data/evaluationsbericht-publ-max-brauer-allee.pdf>).

Die Straße Max-Brauer-Allee liegt im Stadtteil Altona-Altstadt des Bezirks Altona und grenzt an die Stadtteile Altona-Nord und Sternschanze an. Sie ist Teil der Bezirkroute B des Altonaer Radverkehrskonzepts. Diese stellt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Bezirk Eimsbüttel und dem Bahnhof Altona dar. Die Route führt über den Straßenzug Max-Brauer-Allee zwischen Schulterblatt und Bahnhof 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. Der Planungsabschnitt verläuft von Nordost nach Südwest und besitzt eine Gesamtlänge von ca. 350 m auf.

Die Fahrbahn hat einen 2-streifigen Querschnitt mit angrenzenden Radfahrstreifen. Die Radfahrstreifen wurden im Rahmen des Verkehrsversuchs umgesetzt. Zuvor verlief in beiden Richtungen ein überbreiter Kfz-Fahrstreifen. Der Radverkehr wurde im Mischverkehr geführt bzw. auf Radwegen, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

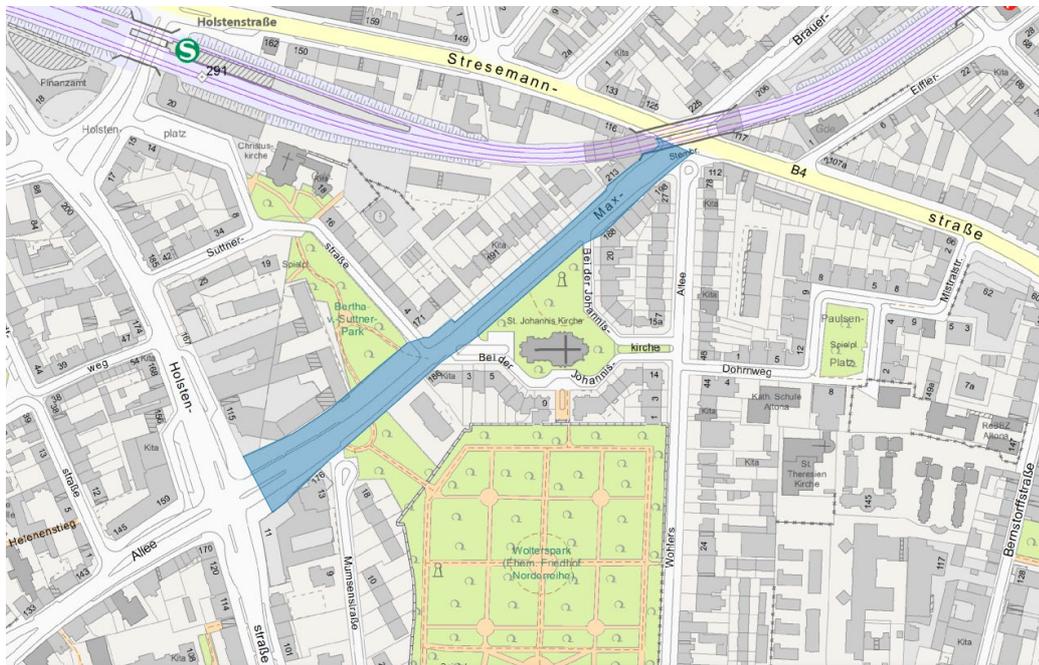


Abbildung 1: Planungsbereich Max-Brauer-Allee (Holstenstraße bis Stresemannstraße), ohne Maßstab

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

In der Straße Max-Brauer-Allee wurde zuvor eine Pop-Up-Bikelane eingerichtet, die als Verkehrsversuch für 12 Monate evaluiert wurde. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluation wurde die Maßnahme als erfolgreich bewertet und soll daher verstetigt werden. Die Umsetzung der Maßnahme orientiert sich dabei weitestgehend am Bestand. Ggf. werden aufgrund der Handlungsempfehlungen, die der Evaluationsbericht enthält, geringfügige Änderungen vorgenommen. Die Maßnahme soll im April 2022, gemeinsam mit der Anschlussmaßnahme KP Max-Brauer-Allee/Holstenstraße umgesetzt werden.

## 1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger wird die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

## 1.4. Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Förderung des Radverkehrs ist ein effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Die Stadt Hamburg hat sich daher im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern.

## 1.5. Angaben zu weiteren Vereinbarungen

- entfällt -

## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Baumaßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne D204, D205 und BS Altona-Altstadt werden eingehalten.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie. Grunderwerb ist für die geplante Maßnahme nicht notwendig.

## 3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1. Beschreibung des Bestandes

Bei der folgenden Beschreibung des Bestands handelt es sich um einen Zustand der während eines Verkehrsversuchs von November 2020 bis November 2021 in der Straße Max-Brauer-Allee befristet eingerichtet wurde. Dieser wurde evaluiert und anschließend als erfolgreich bewertet, sodass dieser nun durch die hier vorliegende Planung verstetigt werden soll. Der Zustand des Verkehrsversuchs wurde für den Zeitraum bis zur Verstetigung befristet angeordnet und hat daher weiterhin Bestand.

#### 3.1.1. Kfz-Verkehr

Der betrachtete Abschnitt weist für den Kfz-Verkehr zwischen den beiden plangleichen Knotenpunkten (KP) Holstenstraße/Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee einen 2-streifigen Querschnitt auf. Die Kfz-Fahstreifenbreite beträgt ca. 3,00 m bis 3,25 m. In den Knotenpunktbereichen

weiten sich die Fahrstreifen um zusätzliche Abbiegefahrstreifen auf.

In der Straße Max-Brauer-Allee beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Der Planungsraum ist nicht Teil einer Großraum- und Schwertransportroute.

### 3.1.2. Ruhender Verkehr

In Fahrtrichtung Südwest sind nahezu durchgehend Längsparkstände vorzufinden. In Fahrtrichtung Nordost befinden sich zwischen Hausnummer 188 und 192 Längsparkstände in der Gehwegfläche. Für den Zwischenzustand wurden die Protektions-Elemente in diesem Bereich entfernt, und der Gehwegbereich mit Absperrbügeln ausgestattet, die das Parken in dem Bereich dauerhaft unterbinden.

Als Anlage für den Wirtschaftsverkehr wurde im Rahmen des Zwischenzustands in der Straße Bei der Johanniskirche (Nord) eine Ladezone mit 12m eingerichtet und beschildert. Weitere Anlagen des Wirtschaftsverkehrs wie Taxistände o.ä. bestehen nicht.

### 3.1.3. ÖPNV:

In der Straße Max-Brauer-Allee verkehren die Buslinien M15. Es wird dabei die Haltestelle Sternbrücke bedient.

### 3.1.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich beidseitige Gehwege zur Verfügung. Die Gehwege weisen dabei Breiten zwischen 2,95 m und 4,70 m auf. Aufgrund der benutzungspflichtigen Radfahrstreifen stehen dem Fußverkehr zusätzlich die noch nicht zurückgebauten Radwege zur Verfügung. Die Fußverkehrsflächen sind nicht mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

### 3.1.5. Radverkehr

Für den Radverkehr sind im Planungsgebiet beidseitige Radfahrstreifen umgesetzt. Diese bestehen aufgrund des Verkehrsversuchs jedoch nur temporär und sind daher in Gelbmarkierung aufgebracht. Die Radfahrstreifen weisen eine Breite von ca. 2,00 m bis 2,68 auf. In Fahrtrichtung Nordost wird der Radverkehr von dem ankommenden Radweg auf den Radfahrstreifen abgeleitet. In Fahrtrichtung Südwest wird der Radfahrstreifen vom Mischverkehr über Piktogramme in den beginnenden Radfahrstreifen geführt. Zu den Knotenpunkten hin laufen die Radfahrstreifen aus und der Radverkehr wird in den Mischverkehr übergeleitet.

In Fahrtrichtung Nordost sind zwischen Hausnummer 188 und 192 Minibaken, zur baulichen Trennung des Radfahrstreifens von dem Kfz-Fahrstreifen, umgesetzt. Die Minibaken sind auf eine doppelte Schmalstrichmarkierung aufgeklebt. Für den Zeitraum zwischen Ende des Verkehrsversuchs und Umsetzung der verstetigten Maßnahme sind die Minibaken entfernt worden.

In regelmäßigen Abständen sind auf den Radfahrstreifen gelbe Rad-Piktogramme in Heißplastik markiert. Ein Sicherheitstrennstreifen zwischen Kfz-Parkständen und den Radfahrstreifen ist nicht vorhanden.

### 3.1.6. Verkehrsbelastung

Für die Verkehrsbelastung liegt eine Verkehrszählung vom 08.06.2021 vor. Gezählt wurde von

6 bis 19 Uhr. Die Kfz-Verkehrsstärke liegt dabei für die Max-Brauer-Allee im Querschnitt beim südwestlichen KP Max-Brauer-Allee/Bei der Johanniskirche bei 10.580 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 3,3 %. In dem Zeitraum wurden 5.369 Radfahrende gezählt. Bezogen auf den einfachen Modal-Split (MIV und ÖV) liegt der Radverkehrsanteil damit bei ca. 34%.

Dem o.g. Evaluationsbericht sind genauere Angaben zu den Verkehrszahlen zu entnehmen.

### 3.1.7. Unfallzahlen

Hinsichtlich der Verkehrsunfälle im Planungsgebiet liegt eine Auswertung von 2018 bis 2021 vor. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 33 Unfälle. Abbildung 2 unterteilt die Unfälle nach dem genauen Auswertungszeitraum und den Unfalltypen. Der Abbildung 3 sind dabei neben den Unfalltypen auch die Unfallkategorien zu entnehmen. Die Vorher-Zeiträume 2018/19 und 2019/20 beziehen sich dabei auf den Zeitraum vor Einrichtung des Verkehrsversuchs und der Während-Zeitraum auf die Unfälle während des Verkehrsversuchs.

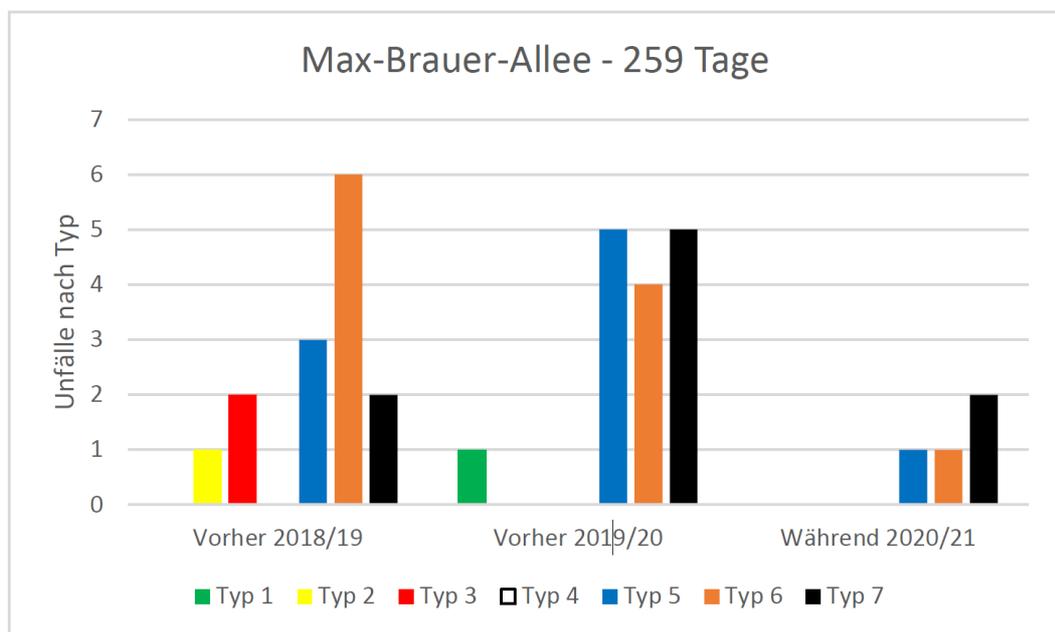


Abbildung 2: Unfälle nach Typ und Auswertungszeitraum

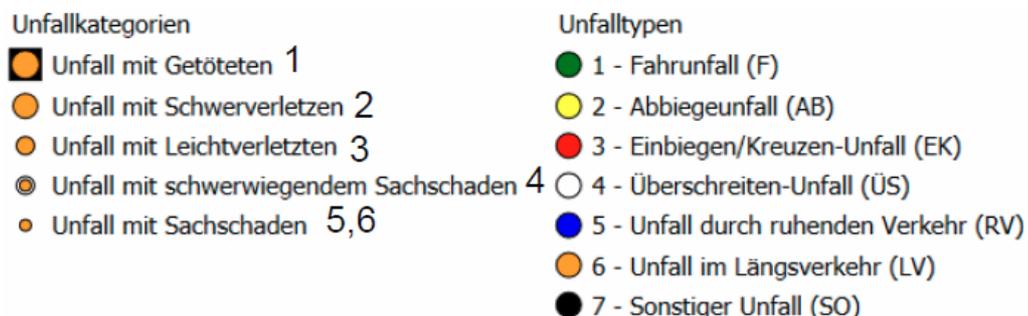


Abbildung 3: Unfallkategorien, Unfalltypen und Unfallumstände

In dem gesamten Auswertungszeitraum ereigneten sich keine Unfälle mit einer getöteten oder schwerverletzten Person aber 4 Unfälle mit leichtverletzten Personen. Am häufigsten ereigneten sich Unfälle mit Sachschaden. Der Abbildungen 2 und 4 ist eine detailliertere Auflistung nach

Jahren und Kategorien zu entnehmen.

Max-Brauer-Allee - 259 Tage							
Zeitraum	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Gesamt
Vorher 2018/19	0	0	2	0	12	0	14
Vorher 2019/20	0	0	2	1	10	2	15
Während 2020/21	0	0	0	1	3	0	4

Abbildung 4: Unfälle nach Kategorien

### 3.1.8. Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich 2 lichtsignalisierte Knotenpunkte:

- F2174 Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße (Fußgängerquerungsstelle)
- K18 Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee

Im Anschlussbereich befindet sich ebenfalls der lichtsignalisierte Knotenpunkt:

- K 131 Holstenstraße/Max-Brauer-Allee.

Dieser ist jedoch nicht Bestandteil dieser Planung. Der Knotenpunkt wird gegenwärtig im Rahmen einer Anschlussmaßnahme umgebaut.

### 3.1.9. Straßenbegleitgrün

Im Abschnitt zwischen Holstenstraße und Suttnerstraße sind in der nordwestlichen Nebenfläche Straßenbäume vorhanden. Zwischen den beiden Einmündungen bei der Johanniskirche befindet sich zudem eine größere Grünfläche.

### 3.1.10. Ausstattung und Wegweisung

Im Planungsgebiet sind diverse Ausstattungselemente bzw. Straßenmöblierung vorhanden. Darunter Werbetafeln, Sperrbügel sowie Poller.

### 3.1.11. Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Auf der nordwestlichen Seite des Straßenzugs der Max-Brauer-Allee befindet sich in dem Planungsgebiet der Bertha-von-Suttner-Park. Daran schließen sich hauptsächlich mehrgeschossige Wohnbauten an. Vereinzelt sind im Erdgeschoss Gewerbe untergebracht. In Höhe der Hausnummer 209 befindet sich ein Reifenfachgeschäft. Auf der nordöstlichen Straßenseite befinden sich ebenfalls hauptsächlich mehrgeschossige Wohnbauten. Vereinzelt sind im Erdgeschoss ebenfalls Gewerbebetriebe untergebracht. Weiterhin befindet sich die Johanniskirche mit der parkähnlichen Anlage, die diese umschließt, direkt an dem Straßenzug. In den Hausnummern 186 und 191 befinden sich Kindertagesstätten.

## 3.2. Rahmenbedingungen

### 3.2.1. Umweltverträglichkeit

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Art und Größe der Maßnahme gem. § 13a des Hamburgischen Wegegesetzes nicht erforderlich. 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 Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

### 3.2.2. Bodengutachten, Grundwasser und Kampfmittel

Ein Bodengutachten liegt nicht vor. Die Maßnahme sieht keinen großen Eingriff in den Straßenaufbau vor.

Das Grundwasser steht ca. 4,0 m bis 7,0 m unter GOK an.

Eine Kampfmittelauskunft liegt nicht vor. Die Maßnahme sieht keinen Eingriff in den tieferliegenden Straßenaufbau vor.

## 4. Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die gewählte Ausführungsvariante entspricht der unter Kapitel 3.1 genannten Ausführung. Für die Verstetigung der Maßnahme werden geringfügige Änderungen und Ergänzungen vorgenommen, die den nachfolgenden Kapiteln zu entnehmen sind.

Für die Haltestelle Sternbrücke Fahrtrichtung Nordosten wurde die Verlegung der Haltestelle in Richtung Sternbrücke vor Hausnummer 188-192 in Form einer Kap-Haltestelle diskutiert. Jedoch kann die Planung nicht im Rahmen dieser Maßnahme zur Verstetigung der Pop-up-Bikelane weiter verfolgt werden, da hier weiterführende Umbaumaßnahmen und Abstimmungen notwendig wären. Die weitere Prüfung diesbezüglich und eine etwaige Umsetzung wird im Rahmen einer Anschlussmaßnahme durch den LSBG durchgeführt.

### 4.1. Kfz-Verkehr

Im Vergleich zum Bestand ergeben sich für den fließenden Verkehr keine Änderungen. Infolge der im Verkehrsversuch eingerichteten Radfahrstreifen wurden die überbreiten Fahrstreifen in eine 2-Streifigkeit mit einer Breite von 3,00 m bis 3,25 geändert.

### 4.2. Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet werden zwei Ladezonen eingerichtet um die Anwohnerlogistik und den Wirtschaftsverkehr (Belieferung von Geschäften/Arztpraxen) sicherzustellen. Zudem soll dadurch ein Blockieren der Fahrstreifen durch haltende Fahrzeuge verringert werden. Dazu werden bestehende Parkstände zu temporären Ladezonen ausgewiesen.

Folgende Ladezonen sollen für Lieferwagen bzw. kleiner LKW (2-achsig) ausgewiesen werden:

- Max-Brauer-Allee Hausnummer 193
- Bei der Johanniskirche Hausnummer 20 (bereits eingerichtet für Zwischenzustand)

Die Straße Max-Brauer-Allee ist zudem Teil des Bewohnerparkgebietes MA 201 Wohlers Park. Die Einrichtungen der Ladezonen sind mit dem LBV abgestimmt.

Die übrigen Parkstände sind von der Maßnahme unberührt.

#### 4.3. ÖPNV:

Im Verkehrsversuch wurde von den Busbetrieben angemerkt, dass die Haltestellenanfahrtsituation verbessert werden sollte. Dies wurde in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Der Anfahrtsbereich der Bushaltestelle Sternbrücke (Mitte) in Fahrtrichtung Nordost wird gegenüber dem Bestand verlängert.

Infolge der im Verkehrsversuch eingerichteten Radfahrstreifen wurde die Anzahl der Kfz-Fahrstreifen von 4 auf 2 reduziert. Aus diesem Grund kommt es gegenüber dem Bestand vor Einrichtung der Radfahrstreifen zu Fahrzeitverlusten für den Busverkehr v.a. durch haltende Fahrzeuge oder abbiegende Fahrzeuge. Durch die Einrichtung von 2 Ladezonen (siehe oben) sollen diese Störstellen reduziert werden.

Im Weiteren siehe Vorbemerkungen zu 4.

#### 4.4. Fußverkehr/Barrierefreiheit

Die alten, gegenwärtig nicht mehr genutzten Radwege in der Nebenfläche werden zurückgebaut und der Gehwegfläche zugeschlagen. Dadurch werden dem Fußverkehr Gehwegbreiten von durchgängig 2,95 m bis 4,70 m bereitgestellt. Der Gehweg wird dabei regelhaft mit grauen Betonplatten befestigt. Eine Ausnahme bildet der Bereich zwischen der Anschlussmaßnahme Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße und Suttnerstraße. Aus Baumschutzgründen muss hier der alte Radweg bestehen bleiben, da der Rückbau die vorhandenen Wurzeln zu stark schädigen würden.

Einrichtungen der Barrierefreiheit sind von der Maßnahme nicht direkt betroffen und werden nicht verändert. Jedoch profitieren vor allem auch mobilitätseingeschränkte Personen vom Entfall der Radwegführung in der Nebenfläche, da deutlich mehr Platz für den Fußverkehr zur Verfügung steht und die Konfliktpotenziale reduziert werden.

#### 4.5. Radverkehr

Für den Radverkehr werden in beiden Fahrtrichtungen, anstatt der bestehenden gelbmarkierten Radfahrstreifen, weißmarkierte Radfahrstreifen umgesetzt. Die Ausführungsvariante entspricht dabei dem Bestand. Die Radfahrstreifen weisen somit eine Breite zwischen ca. 2,00 m bis zu 2,68 m (inkl. Markierung, exkl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr) auf.

In Fahrtrichtung Nordost wird der Radverkehr, infolge der sich in Umsetzung befindenden Anschlussmaßnahme Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße bereits auf Radfahrstreifen geführt, die an die Radfahrstreifen der zu verstetigten Pop-up-Bikelane anschließen. In Fahrtrichtung Südwest wird der Radfahrstreifen vom Mischverkehr über Piktogramme in den beginnenden Radfahrstreifen geführt, und schließt dann an die neuen Radfahrstreifen der Anschlussplanung direkt an.

Die Protektions-Elemente zwischen Bei der Johanniskirche Südwest und Haltestelle Sternbrücke werden als bauliche Leitelemente durch Klebeborde mit einer Breite von 0,5 m ausgeführt.

Der Bereich in Fahrtrichtung Nordost zwischen Hausnummer 188 und 192 mit Protektions-Elementen wird als Breitstrichmarkierung ausgeführt. Im Weiteren siehe auch Vorbemerkungen zu 4.

Die Radfahrstreifen im Bereich der 3 Einmündungen Bei der Johanniskirche und der Suttnerstraße werden zur besseren Erkennbarkeit der Konfliktpunkte rot eingefärbt.

Zudem wird in Fahrtrichtung Nordost, die Haltlinie noch um 1,25m vorgezogen.

In regelmäßigen Abständen werden auf den Radfahrstreifen Rad-Piktogramme in weiß markiert.

Auch alle weiteren noch vorhandenen Radwegflächen werden im Zuge der Maßnahme zurückgebaut und dem Gehweg zugeschlagen.

#### 4.6. Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befindlichen lichtsignalisierten Knotenpunkte

- F2174 Max-Brauer-Allee/Suttnerstraße (Fußgängerquerungsstelle)
- K18 Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee

werden nicht verändert. Es wird lediglich die Ummarkierung von Gelb auf Weiß angepasst. Zudem wird die Haltlinie für den Radverkehr an der FLSA 2174 um 1,25m vorgezogen. Eine Anpassung des Signalprogramms ist nicht erforderlich.

#### 4.7. Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün wird durch die Maßnahme nicht verändert. Zum Schutz der Bäume zwischen Suttnerstraße und der Anschlussmaßnahme Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße wird der Radweg auf ca. 30m erhalten, um die darunterliegenden Wurzeln durch den Rückbau nicht zu schädigen.

#### 4.8. Öffentliche Beleuchtung

Es finden keine Anpassungen der bestehenden öffentlichen Beleuchtung statt.

#### 4.9. Entwässerung

Die Entwässerungssituation wird durch die Maßnahme nicht verändert.

#### 4.10. Versorgungsleitungen

V

Die vorhandenen Versorgungsleitungen werden nicht verändert.

#### 4.11. Ausstattung und Wegweisung

A

Bezüglich der Beschilderung entfallen die VZ 237, da eine eindeutige Radverkehrsführung geschaffen wird. Zudem wird die Ladezone entsprechend beschildert.

Weitere Ausstattung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

### 5. Erläuterungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierung

#### 5.1. Wirtschaftlichkeit

Die Umsetzung geschieht ohne größere Eingriffe in den Straßenkörper. Eine Umsetzung ist daher wirtschaftlich sinnvoll.

## 5.2. Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

PSP-Nr.:	13475
Kontrakt-Nr.:	1001-Stadtstraßen

## 6. Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

### 6.1. Durchführungszeitraum

Die Maßnahme soll im Frühjahr 2022, gemeinsam mit der Anschlussmaßnahme Knotenpunkt Max-Brauer-Allee/Holstenstraße durchgeführt werden.

### 6.2. Auswirkungen von Immissionen

Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV bestehen nicht. Es handelt sich bei der Maßnahme nicht um eine wesentliche Änderung gem. § 1 Abs. 2 BImSchV.<sup>1</sup>

### 6.3. Voraus- und Folgemaßnahmen

Im Voraus wurde ein Verkehrsversuch mit einer Dauer von 12 Monaten durchgeführt und evaluiert. Der Verkehrsversuch sah vor beidseitige Radfahrstreifen umzusetzen. Das Evaluationsergebnis hat dabei bestätigt, dass kurzfristig eine sichere und komfortable Radverkehrsführung in der Straße Max-Brauer-Allee umgesetzt werden konnte.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt bereits die voraussichtlich in 2022 fertiggestellte Straßenbaumaßnahme Knotenpunkt Holstenstraße/Max-Brauer-Allee. Ab 2023 ist ein Umbau der Sternbrücke durch die DB am Knotenpunkt Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee vorgesehen. Eine fortlaufende enge Abstimmung zwischen den Beteiligten und dem LSBG findet bereits statt.

### 6.4. Parallel laufende Maßnahmen

Es sind keine weiteren parallel laufenden Maßnahmen im Baufeld vorgesehen.

### 6.5. Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Zur Umsetzung der Baumaßnahme ergeben sich temporäre Einschränkungen für den Verkehr. Die Straße Max-Brauer-Allee kann zum Teil während des Baus nur in eine Richtung befahren werden. Die Verkehrsführung richtet sich nach den entsprechenden Regelplänen der RSA 95.

### 6.6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft erforderlich.

### 6.7. Anlagevermögen

---

<sup>1</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)

Es ergeben sich keine Änderungen im Anlagevermögen.

## **7. Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Ein Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da die zur Verfügung stehenden Flächen für eine anforderungsgerechte Umsetzung der Radverkehrsanlagen, durch den Wegfall eines Kfz-Fahstreifens pro Fahrtrichtung, ausreichend