

Busbeschleunigung M20/25

Straßenverkehrstechnische Planung

Maßnahme: Max-Brauer-Allee zwischen
Paul-Nevermann-Platz und Eggerstedtstraße
PSP 13434 und 13435



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Inhalt

1	Allgemeines	2
2	Gegenüberstellung schlussverschickte Planung vom 21.11.2018 und neue Planung	2
2.1	Max-Brauer-Allee ab Holstenstraße in Fahrtrichtung Bahnhof Altona	2
2.2	Max-Brauer-Allee ab Paul-Neermann-Platz in Fahrtrichtung Holstenstraße	4
2.3	Julius-Leber-Straße zwischen Max-Brauer-Allee und Goetheallee	6
3	Baum- und Parkraumbilanz	7
3.1	Baumbilanz	7
3.2	Parkplatzbilanz	8
4	Sonstiges	9
5	ANHANG	10



1 Allgemeines

Die Planung zum Bauvorhaben „Busbeschleunigung M 20/25“ wurde am 21.11.2018 schlussverschickt. In diesem Nachtrag wird die Planung der Max-Brauer-Allee zwischen der Einmündung Paul-Neve-Platz und Eggerstedtstraße behandelt.

In Folge der Drucksache 22/106 Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid galt es, die Planung entsprechend der hieraus resultierenden Ausbaustandards zu überarbeiten. U.a. wurden die untenstehenden Punkte geprüft und je nach Umsetzbarkeit angepasst:

1. Verbreiterung der Radfahrstreifen
2. Planung von Radwegen mit baulicher Trennung zum Fuß- und zum Kfz-Fließverkehr
3. Planung von baulich geschützten Radfahrstreifen
4. Einfärben der Radfahrstreifen bei Zufahrten und der Radfurten in Knotenbereichen

Die aus dem Radentscheid resultierenden Anpassungen werden im Rahmen dieses Nachtrages/ dieser Ergänzung zur Schlussverschickung allen beteiligten Dienststellen zur Kenntnis übergeben.

2 Gegenüberstellung schlussverschickte Planung vom 21.11.2018 und neue Planung

2.1 Max-Brauer-Allee ab Holstenstraße in Fahrtrichtung Bahnhof Altona

Die vorliegende Planung schließt an die Baumaßnahme am Knoten Max-Brauer-Allee/Holstenstraße (Bauzeit von Juli 2021 bis Juni 2022) an. Der Bussonderfahrstreifen (Radverkehr frei) wird ab Höhe der Einmündung Eggerstedtstraße in einer Breite von 4,75 m aufgenommen. Parallel dazu verläuft ein Fahrstreifen für den MIV in einer Breite von 3,00 m. Dabei sind im Anschlussbereich im Vergleich zur schlussverschickten Planung keine grundlegenden Anpassungen erfolgt.

Die Fahrbahn Fahrtrichtung Süden wird ab Station 1+080 leicht in Richtung der Nebenanlage zugunsten der Fahrspur des MIV verbreitert. Die in der ursprünglichen Schlussverschickung geplanten 3,00 m werden auf ca. 3,20 m verbreitert.

Die Einmündungen Hospitalstraße und Schnellstraße werden im Zuge der Überarbeitung als Überfahrten ausgebildet. Analog zu sämtlichen geplanten Überfahrten werden auch diese mit grauen Rippenplatten eingefasst.

Aus Richtung Holstenstraße kommend endet der geplante 4,75 m breite Busfahrstreifen ca. 40,00 m vor der Kreuzung Julius-Leber-Straße. Der Radverkehr wird dabei in einen Radfahrstreifen überführt und an die Kreuzung geführt. Die Breite des Radfahrstreifens beträgt im Engstellenbereich 1,85 m und vergrößert sich auf 2,25 m. Auf einer Länge von etwa 20,00 m ist eine bauliche Protektion zum MIV vorgesehen. Die Fahrstreifen für den MIV im Zulauf auf den Knotenbereich werden in der überarbeiteten Planung mit einer Breite von 3,15 m und 3,10 m vorgesehen. Für die neue Querschnittsaufteilung wird der Inselkopf im Bereich der Julius-Leber-Straße eingekürzt. Der Fahrstreifen für den Rechtsabbiegenden hatte in der damaligen Schlussverschickung eine Breite von 3,25 m. Durch die nun in der überarbeiteten Planung vorgesehene bauliche Protektion zwischen dem Rechtsabbiegenden und dem Radfahrstreifen reduziert sich die Breite auf 3,15 m. Die Breite des Fahrstreifens für den Geradausfahrenden verändert sich gegenüber der Schlussverschickung nicht.



Unmittelbar im Knotenbereich Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße (Station 0+700) sieht die Überarbeitung anstelle eines für den Radverkehr freigegebenen Busfahrstreifens zwei getrennte Bereiche für den Bus- und Radverkehr vor. Der Radfahrstreifen ist dabei mit einer Breite von 2,15 m und die Busspur mit 3,25 m Breite geplant. Beide Fahrstreifen werden zusätzlich durch eine bauliche Protektion voneinander getrennt. Der Fahrstreifen für den MIV erhält in diesem Bereich eine Breite von 3,25 m und ist somit geringfügig breiter als der ursprünglich geplante Fahrstreifen für den MIV.

Im weiteren Verlauf bis auf Höhe der Einmündung Goetheallee (Station 0+500) haben sich im Vergleich zur schlussverschickten Planung keine grundlegenden Änderungen ergeben. Die Führung des MIV erfolgt in einem 3,00 m breiten Fahrstreifen während dem Busverkehr weiterhin eine 4,75 m breite Busspur (Radfahrer frei) zur Verfügung steht. Der Bussonderfahrstreifen endet etwa auf Höhe der Station 0+480 wobei der Radverkehr im Anschluss daran in einem Radfahrstreifen geführt wird. Dieser wurde in der überarbeiteten Planung von 1,85 m auf 2,25 m verbreitert. Die Furt für den Radverkehr über die Einmündung Goetheallee ist mit 2,50 m vorgesehen. Dadurch reduzieren sich die Fahrstreifen für den MIV von 3,25 m und 3,50 m Breite auf 3,00 m und 3,25 m.

Die Aufstelltasche für den Radfahrenden zum Überqueren der Max-Brauer-Allee im Bereich der Goetheallee verbleibt analog zur damaligen Planung und wird in ihrer Lage an die neue Querschnittsaufteilung angepasst.

Im Anschluss an die Einmündung Goethestraße ist anstelle des ursprünglich geplanten Radfahrstreifens in der aktuellen Planung ein Radweg mit 2,50 m Breite ohne Ausweisung eines Sicherheitsstreifens und mit einem Höhenunterschied zum MIV und zum Gehweg vorgesehen. Dieser wird bis an die Kreuzung Max-Brauer-Allee/Paul-Neermann-Platz/Große Bergstraße geführt und dort auf die Fahrbahn abgeleitet. Der angrenzende Gehweg wird dadurch leicht in seiner Breite reduziert. Ebenfalls wird die Mittelinsel rechts des Linksabbiegefahrstreifens in Richtung Goetheallee zugunsten des Radwegs schmaler gestaltet. Die Mittelinsel wird dabei in ihrer Lage an die neue Planung angepasst, wodurch eine zusätzliche Baumfällung notwendig ist.

Aufgrund des aktuell geplanten Radweges ohne Ausweisung eines Sicherheitsstreifens und mit einem Höhenunterschied zum MIV und Gehweg (künftig als Radweg Kopenhagener Art bezeichnet) entfällt auf der westlichen Seite die ursprünglich vorgesehen Ladezone für Reisebusse sowie der Gehwegparkstreifen. In der überarbeiteten Planung ist die Ladezone für Reisebusse auf der gegenüberliegenden Straßenseite auf Höhe der Station 0+260 bis 0+290 vorgesehen. Auf Höhe der Zufahrten zum angrenzenden Lebensmittelmarkt bei Station 0+275 und 0+320 werden im Bereich des Radweges Kopenhagener Art Rampensteine und eine Rotfärbung vorgesehen.

Zwischen dem Knoten Max-Brauer-Allee/Paul-Neermann-Platz/Große Bergstraße und der Einmündung in Richtung des Busbahnhofs Altona haben sich keine Änderungen der Verkehrsführung im Vergleich zur schlussverschickten Maßnahme ergeben.

Die Breite des Radfahrstreifens ab Station 0+160 in Fahrtrichtung Süden wird in der überarbeiteten Planung von 1,85 m bzw. 2,10 m auf eine Breite von 2,50 m vergrößert. Die angrenzenden Stellplätze zwischen Station 0+060 bis 0+105 werden in ihrer Lage entsprechend angepasst. Dabei werden die einfassenden Borde der Stellplätze auch im Bereich der Überfahrt zu Hausnummer 47 durchgezogen. Die etwa mittig liegende Zufahrt wird aktuell noch als solche genutzt, wird allerdings im Rahmen einer zukünftigen Hochbaumaßnahme voraussichtlich entfallen. Die Längsparkstände mit einer Länge von rund 30,00 m können im Bedarfsfall auch als Ersatzhaltestelle oder für den Schienenersatzverkehr genutzt werden. Die ursprünglich geplante Aufleitung des Radverkehrs auf die westliche Nebenanlage im Bereich der Anschlussmaßnahme in Richtung Palmaille entfällt in der Umplanung. Der geplante Radfahrstreifen wird in der Anschlussplanung in Fahrtrichtung Palmaille fortgeführt.



2.2 Max-Brauer-Allee ab Paul-Nevermann-Platz in Fahrtrichtung Holstenstraße

Die Planung schließt im Süden an die Veloroute 12 Maßnahme in der Max-Brauer-Allee bis Palmaille an. Diese Planung sieht im Anschlussbereich einen 3,25 m breiten Fahrstreifen für den MIV und einen Radweg mit einer Breite von 2,50 m vor. Die Ableitung des ankommenden Radweges wird im Gegensatz zur schlussverschickten Planung nicht vor dem Parkstreifen sondern im Anschluss an diesen vorgesehen. Dadurch kann der Parkstreifen um rund 16,00 m in Richtung des Bauanfangs verlängert werden. Der Radweg wird in der Überplanung mit 2,50 m Breite hinter des Parkstreifens entlanggeführt und auf Höhe der Station 0+125 auf die Fahrbahn abgeleitet. Der Radfahrstreifen im Anschluss an die Radwegableitung ist in der überarbeiteten Planung von 2,00 m auf 2,50 m verbreitert worden.

Die geplante Querung für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die Max-Brauer-Allee auf Höhe Neue Bergstraße wurde in der überarbeiteten Planung angepasst. Die Bereiche der 6 cm und 0 cm Absenkungen sind dabei in ihrer Lage getauscht, um die Absenkung der angrenzenden Radaufstelltasche problemlos herstellen zu können. Zudem ist die Mittelinsel in der Max-Brauer-Allee in ihrer Breite reduziert, um eine geradlinige Führung des Fahrstreifens realisieren zu können.

Im weiteren Verlauf in Richtung Einmündung Große Bergstraße sieht die aktuelle Planung im Anschluss an die Querungsstelle anstelle des ursprünglich geplanten Radfahrstreifens eine Protected Bike Lane vor. Dabei wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt und durch eine bauliche, 0,40 m breite Protektion vom MIV getrennt. Durch die zusätzlich notwendige Breite wird die Fahrbahn Richtung Mittelinsel im Vergleich zur schlussverschickten Planung verbreitert. Zwei ursprünglich vorgesehene Neupflanzungen von Bäumen entfallen, da die schmaler gestaltete Mittelinsel keinen ausreichenden Platz für die Bäume bietet. Der Fahrstreifen des MIV in Fahrtrichtung Holstenstraße bleibt mit einer Breite von 3,25 m von Station 0+170 bis 0+220 unverändert.

Im Anschluss an die Einmündung Große Bergstraße wird der Radverkehr in der überarbeiteten Planung auf einem Radweg mit einer Breite von 2,00 m geführt. Der zuvor geplante Radfahrstreifen in diesem Bereich entfällt. Zugunsten des Radweges wird im Anschluss an den Knoten Große Bergstraße der Fahrstreifen für den MIV von den ursprünglich geplanten 3,50 m auf 3,25 m reduziert. Der Parkstreifen wird in seiner Lage angepasst und befindet sich in der aktuellen Planung am Fahrbahnrand. Der Radweg verläuft demnach hinter dem Parkstreifen und wird bis etwa auf Höhe der Station 0+330 geführt. In diesem Bereich wird der Radweg in Richtung Fahrbahn verschwenkt und dort als Radweg Kopenhagener Art (ohne Ausweisung eines Sicherheitsstreifens, 8 cm Höhendifferenz zum MIV und 3 cm Höhendifferenz zum Gehweg) am Fahrbahnrand mit einer Breite von 2,50 m fortgeführt. Zwischen der Station 0+300 und 0+330 ist zudem die Ladezone für Reisebusse vorgesehen, welche auf der gegenüberliegenden Seite durch die Überplanung entfallen musste. Zwischen den Einmündungen Große Bergstraße und Lamp'lweg werden die Baumscheiben der Bestandsbäume in der aktuellen Planung größer gestaltet als in der ursprünglichen Planung.

Die Einmündung Lamp'lweg wird zukünftig als Überfahrt ausgebildet und mit Wabensteinen so wie grauen Rippenplatten befestigt.

Der vorgesehene Radweg Kopenhagener Art wird auf Höhe der Station 0+420 vor der Fußverkehrsfurt abgeleitet, im Einmündungsbereich Goethestraße auf Fahrbahnniveau als Radverkehrsfurt ausgebildet und im Anschluss an die Einmündung wieder in einen Radweg Kopenhagener Art aufgeleitet. Die Breite beträgt dabei durchgehend 2,50 m.

Die Aufstelltasche für den Radverkehr zum Überqueren der Max-Brauer-Allee im Bereich der Goethestraße verbleibt analog zur damaligen Planung und wird lediglich in ihrer Lage an die neue Querschnittsaufteilung angepasst. Im Bereich der Mittelinseln wird für den querenden Radverkehr am rechten Fahrbahnrand zusätzlich ein 1,80 m breiter Schutzstreifen vorgesehen.



Der Radweg Kopenhagener Art wird im weiteren Verlauf zwischen Goethestraße und Chemnitzstraße mit 2,50 m fortgeführt und anstelle des ursprünglich geplanten Radfahrstreifens vorgesehen. Dabei wird die Einmündung bei der Friedenseiche zukünftig als Überfahrt umgestaltet und mit Wabensteinen befestigt.

Im Zulauf auf den Knoten Julius-Leber-Straße/Chemnitzstraße wird der Radweg vor der südlichen Furt abgeleitet. Auf dieser Höhe sah die ursprüngliche Planung im Bereich der Mittelinsel bereits eine Ladezone vor. Die Lage der Ladezone wurde in der überarbeiteten Planung leicht angepasst, um die Fußgängerquerung zwischen Julius-Leber-Straße und Chemnitzstraße als geradlinige Verbindung herzustellen. Das Verschieben der Ladezone erfordert eine zusätzliche Baumfällung, die in der überarbeiteten Planung berücksichtigt wird. Durch den dadurch gewonnenen Platz konnte die Ladezone in der angepassten Planung in ihrer Länge vergrößert werden.

Der Anschlussbereich Chemnitzstraße bleibt weitestgehend von der Überarbeitung unberührt. Die Aufstelltasche für den querenden Radverkehr in Fahrtrichtung Gerichtstraße wird hingegen etwas großzügiger ausgebildet. Zudem ist der Aufstellbereich im Vergleich zur schlussverschickten Planung nicht mehr auf Fahrbahnniveau sondern in der Nebenfläche eingeplant.

Der Bus- und Radverkehr wird im Bereich der Bushaltestelle „Gerichtstraße“ in Fahrtrichtung Holstenstraße analog zur ursprünglichen Planung gemeinsam geführt. Im Anschluss an die Bushaltestelle sieht die überarbeitete Planung eine Aufleitung des Radverkehrs in einen Radweg Kopenhagener Art vor. Dieser ist im Bereich der Engstellen mit einer Breite von 2,10 m geplant. Der Gehweg ist mit einer Breite von ca. 2,85 m vorgesehen. Im weiteren Verlauf ist bis zur Fußverkehrsquerung im Anschluss an die Einmündung Hospitalstraße in der überarbeiteten Planung analog zu den vorherigen Abschnitten ein baulich abgesetzter Radweg Kopenhagener Art in einer Breite von 2,50 m vorgesehen.

Innerhalb der Mittelinsel wurde in der überarbeiteten Planung zwischen Station 0+827 und 0+833 eine Ladezone eingeplant, die durch entsprechende Beschilderung kenntlich gemacht ist.

Im Bereich der Querung bei Station 1+020 sah die schlussverschickte Planung ursprünglich zwei Fahrstreifen für den MIV vor. Zu Gunsten einer geringeren Querbauweise, eines Radweges mit einer Breite von 2,50 m und eines breiteren Gehweges entfällt in der überarbeiteten Planung der zweite Fahrstreifen für den MIV. Trotz des Entfalls des Fahrstreifens für den MIV kann die Leistungsfähigkeit des Knotens an der Holstenstraße gewährleistet werden. Der Radweg wird im Anschluss an die Einmündung Hospitalstraße auf Fahrbahnniveau abgeleitet und als 2,50 m breiter Radfahrstreifen fortgeführt. Dabei wird die Einmündung Hospitalstraße als Überfahrt ausgebildet. Im Bereich der Elternschule Altona ist zudem ein Längsparkstreifen in 2,10 m Breite vorgesehen.

Der MIV wird auf der östlichen Fahrbahn bis kurz vor den Knoten Holstenstraße (Station 1+130) auf einem Fahrstreifen geführt. Im Anschlussbereich an die umgesetzte Planung am Knoten Holstenstraße wird eine Aufweitung auf zwei Fahrstreifen vorgesehen. In diesem Bereich wird der in der überarbeiteten Planung vorgesehene Radfahrstreifen nach außen verschwenkt und durch eine bauliche Protektion vom MIV getrennt. Die im Rahmen des 1. Bauabschnitts hergestellte Radwegableitung auf einen Radfahrstreifen wird in diesem Zuge zurückgebaut. Der geplante Radfahrstreifen schließt bei Station 1+158 an den bereits gebauten Radfahrstreifen des Knoten Holstenstraße an. Der Gehweg in diesem Bereich verbleibt durch den Entfall des zweiten Fahrstreifens für den MIV auf bis zu 4,50 m Breite.



2.3 Julius-Leber-Straße zwischen Max-Brauer-Allee und Goetheallee

Die Verkehrsführung im Knotenbereich Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße wurde in der überarbeiteten Planung in allen Knotenarmen überplant. Dabei werden im Knotenpunktbereich die Mittelinseln an die neue Führung des Verkehrs angepasst. Die Furt über die Max-Brauer-Allee zwischen Julius-Leber-Straße und Chemnitzstraße wird begradigt und in südwestliche Richtung versetzt. Hierfür ist die Fällung eines Baumes im Bereich der Mittelinsel der Max-Brauer-Allee notwendig. Der Radverkehr quert die Max-Brauer-Allee aus der Julius-Leber-Straße kommend in einer 2,50 m breiten Furt. Die Mittelinsel zwischen Radverkehr und dem MIV wird in der überarbeiteten Planung vergrößert.

In der damaligen Planung waren in der Julius-Leber-Straße beidseitig Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m sowie Schutzstreifen für den Radverkehr von 1,50 m Breite vorgesehen, die durch einen 0,40 m breiten Sicherheitsstreifen voneinander getrennt wurden. In der überarbeiteten Planung werden beidseitig Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,30 m vorgesehen. Sie werden im Einmündungsbereich Max-Brauer-Allee durch eine 10,00 m lange und 0,50 m breite bauliche Protektion vom MIV getrennt und auf 2,80 m bzw. 2,50 m verjüngt. In der Julius-Leber-Straße selbst wird der Radfahrstreifen durch eine Breitstrichmarkierung vom MIV getrennt.

Der MIV erhält pro Fahrtrichtung einen Fahrstreifen in der Julius-Leber-Straße, welcher jeweils eine Mindestbreite von 3,25 m aufweist. Zur Mittelinsel, welche zum Parken genutzt wird, wird außerhalb ein 0,55 m breiter Sicherheitsstreifen vorgesehen. Innerhalb der Mittelinsel werden durch entsprechende Beschilderung zwei Ladezonen pro Fahrtrichtung eingerichtet.

Der Radverkehr aus Richtung Harkortstraße kommend hat die Möglichkeit, über einen freien Rechtsabbieger in die Max-Brauer-Allee abzubiegen. Dieser geht vom Radfahrstreifen ab und wird durch die bauliche Protektion vor widerrechtlicher Nutzung durch den MIV geschützt. Der Fußverkehr wird dabei geschützt mittels eines Fußgängerüberweges über den freien Rechtsabbieger geführt. Der rechtsabbiegende Radverkehr hat vor der Einfahrt in die Max-Brauer-Allee Vorfahrt zu achten. Die Umgestaltung dieses Bereiches erfolgte zu Lasten der Abbiegebeziehungen für den MIV. Dieser kann künftig ausschließlich links in die Max-Brauer-Allee abbiegen, ein Rechtsabbiegen Richtung Süden ist nicht mehr möglich. In der damalig schlussverschickten Unterlage wurde der MIV in einem Links- und einem Rechtsabbieger geführt. Zwischen den beiden Fahrstreifen von 3,00 m bzw. 3,10 m Breite wurde ursprünglich ein Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr von 1,50 m Breite vorgesehen. Der rechtsabbiegende Radfahrende aus der Julius-Leber-Straße kommend wurde in dem Fahrstreifen des MIV mitgeführt.

Für die neue Planung sind kleinere Anpassungen im Anschlussbereich an die bereits baulich umgesetzte Planung im Knotenbereich Julius-Leber-Straße/Goetheallee erforderlich. Die Aufstelltasche in der Nebenanlage für den Richtung Löfflerstraße querenden Radfahrenden, die auch schon in der schlussverschickten Planung vorgesehen war, wird zurückgebaut und in Asphalt hergestellt. Im Einmündungsbereich der Löfflerstraße wird der Fahrbahnverlauf in der überarbeiteten Planung zugunsten des neu geplanten Radfahrstreifens Richtung Nebenanlage verschoben.



3 Baum- und Parkraumbilanz

3.1 Baumbilanz

Durch die Verbreiterung und Anpassung der Geometrie der Fahrbahn sowie der Mittelinseln sind in der überarbeiteten Planung zwei zusätzliche Baumfällungen notwendig. Zudem sind acht ursprünglich vorgesehene Neupflanzungen im Vergleich zur damals schlussverschickten Planung nicht mehr umsetzbar. Ein Grund hierfür ist unter anderem, dass in der überarbeiteten Planung der Fahrbahnquerschnitt stellenweise zugunsten des Radverkehrs verbreitert wurde, wodurch Teilbereiche der Nebenanlagen bzw. Mittelinseln in ihrer Breite reduziert werden mussten bzw. sich verschoben haben.

Station	Straßenseite (West = Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz Ost = Fahrtrichtung Holstenstraße)	Baumfällungen		Neupflanzung	
		schluss- verschickte Planung	überarbeitete Planung	schluss- verschickte Planung	überarbeitete Planung
0+080 – 0+095	West	1	1	2	1
0+107 – 0+115	Ost	-	-	2	-
0+118 – 0+126	West (Paul- Nevermann-Platz)	2	2	2	2
0+174 – 0+215	Mitte	4	4	4	2
0+222	Ost	-	-	1	1
0+261 – 0+273	Ost	-	-	3	3
0+266	Mitte	1	1	-	-
0+344 – 0+352	Ost	-	-	3	2
0+347 – 0+408	Mitte	6	7	-	-
0+394 – 0+406	West	2	2	-	-
0+425 – 0+438	Mitte	3	3	2	2
0+429 – 0+437	West	-	-	2	2
0+442	West	1	1	-	-
0+456 – 0+464	Mitte	-	-	4	4
0+472	West	1	1	-	-
0+515	West	1	1	-	-
0+665	West	1	1	-	-
0+675 - 0+690	Mitte	-	1	-	1
0+713	West	1	1	1	1
0+715 - 727	Ost	2	2	3	1
0+716	West (Gerichtstraße)	1	1	-	-
0+728 – 0+736	Mitte	-	-	2	2
1+140	Mitte	-	-	1	-
Summe:		27	29	32	24

Tabelle 1 Baumbilanz Max-Brauer-Allee



3.2 Parkplatzbilanz

In der überarbeiteten Planung ist durch die Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts stellenweise ein Teil der ursprünglich geplanten Stellplätze entfallen. In anderen Bereichen hingegen konnten zusätzliche Stellplätze gewonnen werden, wodurch sich die Parkplatzbilanz der Max-Brauer-Allee nur geringfügig von der damals schlussverschickten Auswertung unterscheidet.

Station	Straßen- seite	Bestand		Schlussverschickte Planung		Überarbeitete Planung	
		Stell- platz	davon barrierefrei	Stell- platz	davon barrierefrei	Stell- platz	davon barrierefrei
0+065 – 0+101	Ost	5	2	1	1	5	1
0+058 – 0+103	West	6	3	2	1	3	1
0+262 – 0+349	Ost	7	-	10**	-	4*	-
0+331 – 0+367	West	-	-	3	-	-	-
0+408 – 0+424	Ost	4	-	-	-	-	-
0+420 – 0+668	Mitte	74	-	76*	-	76*	-
0+464 – 0+605	West	14	-	-	-	-	-
0+723 – 0+854	Mitte	39	-	41	-	40*	-
0+830 – 0+845	West	2	-	-	-	-	-
0+884 – 0+979	West	13	-	-	-	-	-
1+104 – 1+115	West	4	-	2	-	2***	-
1+025 – 1+097	West	12	-	-	-	-	-
1+038 – 1+083	Ost	8	-	-	-	7	-
Summe:		188	5	135	2	137	2
Differenz zum Bestand:				-53	-3	-51	-3

Tabelle 2 Parkplatzbilanz Max-Brauer-Allee

* zusätzliche Ladezone vorgesehen, nicht in der Bilanzierung enthalten

** davon 1 Stellplatz als e-Mobil Ladezone

*** wird als temporäre Ladezone ausgewiesen

Insgesamt sind analog zur schlussverschickten Planung zwei barrierefreie Stellplätze vorgesehen. Zusätzlich zu den in der Tabelle aufgeführten Stellplätzen werden drei dauerhafte und eine temporäre Ladezone im Bereich der Max-Brauer-Allee in der überarbeiteten Planung vorgesehen. Zudem wird der im Bestand vorhandene e-Mobil Stellplatz in ähnlicher Lage wiederhergestellt.

Im Bereich der Julius-Leber-Straße sind in der überarbeiteten Planung im Bereich der Mittelinsel zwei Ladezonen je Fahrtrichtung ausgeschildert. Diese befinden sich zum einen im Bereich der Hausnummer 18 und zum anderen vor der Hausnummer 10. Bauliche Anpassungen im Bereich der Mittelinsel werden nicht vorgenommen. Im Bestand besteht in der Julius-Leber-Straße beidseitig die Möglichkeit zum Parken am Fahrbahnrand. Die schlussverschickte Planung sah in Anlehnung an den Bestand ebenfalls die Möglichkeit zum Längsparken am Fahrbahnrand vor. In der überarbeiteten Planung entfallen zu Gunsten der Radfahrstreifen diese Stellplätze und es ergibt sich eine Differenz von rund -73 Stellplätzen im Vergleich zur Schlussverschickung bzw. Bestand.



In der überarbeiteten Planung konnten in einigen Bereichen zusätzliche Fahrradanhänger ergänzt werden. In der schlussverschickten Planung waren 72 Anhänger geplant, in der überarbeiteten Planung konnten so nun 97 Fahrradanhänger vorgesehen werden.

Station	Straßen- seite	Planung Fahrradanhänger	
		schlussverschickte Planung	überarbeitete Planung
0+104 – 0+146	Ost	17	27
0+260 – 0+262	Ost	2	-
0+277 – 0+347	Ost	-	17
0+290 – 0+293	Ost	2	-
0+300 – 0+303	Ost	2	-
0+324	Ost	1	-
0+329	West	1	-
0+333 – 0+336	Ost	2	-
0+368 – 0+378	West	2	5
0+386 – 0+389	Ost	2	-
0+414 – 0+425	Ost	7	7
0+692 – 0+701	West	3	6
0+709 – 0+712	West	2	-
0+715 – 0+716	West	3	4
0+721 – 0+724	West	11	9
0+724	Mitte	-	7
0+726 – 0+738	Ost	8	9
1+036 – 1+010	Ost	-	3
1+078 – 1+085	Ost	-	3
1+135 – 1+149	West	7	-
Summe:		72	97

Tabelle 3 Fahrradanhänger Max-Brauer-Allee

4 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch diese Ergänzungen der Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Verfasst: [Redacted]

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum:21.03.2022.....

Datum:22.03.2022.....

Unterschrift: [Redacted]

Unterschrift: [Redacted]
Leitzeichen und Name



5 ANHANG

Bauabschnitt Paul-Nevermann-Platz bis Goetheallee

- Übersichtskarte i.M. 1:5000
- Lageplan Blatt 1 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 2 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 3 i.M. 1:250

Bauabschnitt Paul-Nevermann-Platz bis Goetheallee

- Übersichtskarte i.M. 1:5000
- Lageplan Blatt 1 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 2 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 3 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 4 i.M. 1:250
- Lageplan Blatt 5 i.M. 1:250