



Freie und Hansestadt Hamburg  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

# UMBAU MAX-BRAUER-ALLEE

## Planungs- und Beteiligungsverfahren

Abschlussveranstaltung am 8. Mai 2017  
Ergebnisdokumentation



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

# Umbau Max-Brauer-Allee

## Ergebnisdokumentation der Abschlussveranstaltung am 8. Mai 2017

### Ablauf und Inhalte der Abschlussveranstaltung

An der Abschlussveranstaltung, die am 8. Mai 2017 (18:30 Uhr bis ca. 21:00 Uhr) in der Aula der Louise Schroeder Schule stattfand, nahmen insgesamt ca. 80 Interessierte teil.

Herr Hansen (LSBG) begrüßte die Anwesenden. Im Anschluss erläuterte er kurz das Verfahren sowie den Ablauf des Beteiligungs- und Planungsprozesses. Nach der Vorstellung der wesentlichen Planungsziele für das Projekt durch Herrn Hansen erläuterte Herr Kropshofer (steg Hamburg) den Ablauf der Veranstaltung.

Zu Beginn stellte Herr Huber (BWVI, Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen) die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und die daraus resultierenden Folgen für die Max-Brauer-Allee vor.

Im Anschluss erläuterten Frau Krüger und Herr Wirtz (LSBG) die erarbeiteten Vorzugsvarianten für den Umbau der Max-Brauer-Allee in zwei Abschnitten (siehe Webseiten des LSBG: [lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee](http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee)).

Die Teilnehmenden hatten sowohl im Anschluss an die Ausführungen von Herrn Huber als auch jeweils nach den Vorstellungen von Frau Krüger und Herrn Wirtz die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben.

Zum Ende der Veranstaltung gab Herr Hansen einen Ausblick auf das weitere Planungs- und Abstimmungsverfahren.

Weitere Informationen und alle Präsentationen des Abends stehen auf der Webseite des LSBG ([lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee](http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee)) zur Verfügung.

Nach den Ausführungen im Plenum hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich mit den Planerinnen und Planern anhand der Planunterlagen auszutauschen und weitere Detailfragen zu klären.



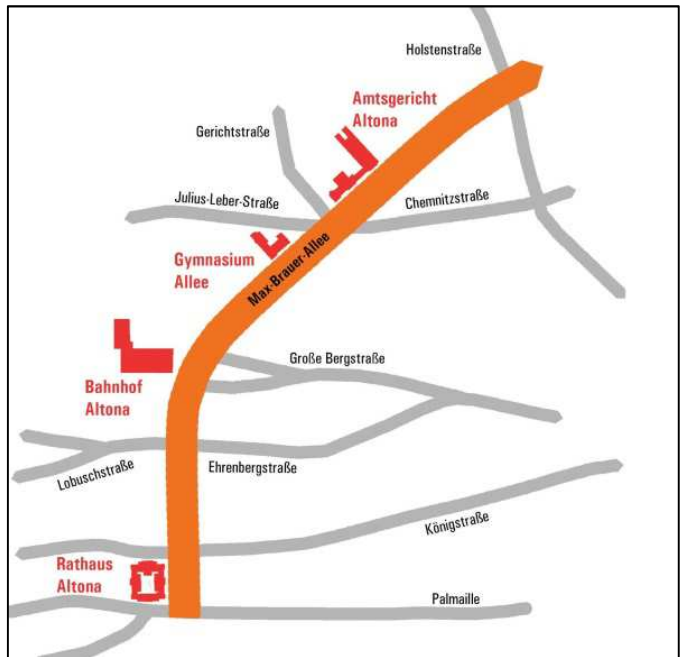
## Anlass und Ablauf des Beteiligungs- und Planungsverfahrens

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) plant im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms und des Ausbaus des Radwegenetzes den Umbau der Max-Brauer-Allee im Abschnitt zwischen der Holstenstraße und der Palmaille.

Dem formellen Planungs- und Entscheidungsverfahren ist ein aktives und offenes Beteiligungsverfahren vorgelagert.

Gemeinsam mit Interessierten wurden in diesem Prozess Lösungen für den Umbau der Max-Brauer-Allee entwickelt. Dabei wurde das Ziel verfolgt, möglichst viele Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.

Der LSBG hat die steg Hamburg mbH mit der Organisation und Durchführung des Beteiligungsverfahrens beauftragt.



Der Beteiligungsprozess war in vier Phasen gegliedert:

1. Passantenbefragung
2. Auftaktveranstaltung
3. Planungswerkstatt
4. Abschlussveranstaltung

und erstreckte sich über einen Zeitraum von circa einem Jahr (April 2016 bis Mai 2017). Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens fließen in das anschließende, formelle Abstimmungsverfahren ein.

## Inhaltliche Beiträge der Abschlussveranstaltung

Herr Huber (BWVI, Amt für Verkehr und Straßenwesen) erläuterte die Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Auf Grundlage einer 2014 durchgeführten Analyse und einer Annahme des zusätzlichen zukünftigen Verkehrs wurden eine Trendprognose erstellt und Maßnahmenpakete entwickelt. Diese wurden zusammen mit einer Abschätzung des Verkehrsaufkommens und einer Berechnung der Immissionen in der „Prognose 2020“ zusammengefasst. Auch für die Max-Brauer-Allee als Straße mit grenzwertüberschreitenden Immissionen wurden verschiedene lokale Maßnahmen geprüft. Im Ergebnis sollen u.a. Dieseldurchfahrtsbeschränkungen für PKW und LKW angeordnet werden. Zudem sind der Einsatz emissionsarmer Busse und Verstetigungsmaßnahmen im Zuge der aktuellen Planungen zur Busoptimierung vorgesehen. Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist nicht vorgesehen (siehe auch Präsentation auf den Webseiten des LSBG: [lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee](http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee)).

Frau Krüger (LSBG) stellte die Planungen für den südlichen Abschnitt der Max-Brauer-Allee (Palmaille bis Paul-Neermann-Platz) vor. Die Details sind der Präsentation sowie den Planunterlagen auf den Webseiten des LSBG zu entnehmen.

Im Anschluss erläuterte Herr Wirtz (LSBG) die erarbeiteten Vorzugsvarianten für den Umbau der Max-Brauer-Allee im nördlichen Abschnitt zwischen Max-Brauer-Allee und Holstenstraße. Die Details und Planunterlagen sind auch hier der Präsentation sowie den Unterlagen auf den Webseiten des LSBG zu entnehmen.

## **Fragen, Hinweise und Anregungen aus dem Plenum – Vortrag Herr Huber**

### ***Hinweis:***

*Die nachfolgenden Fragen, Antworten und Statements werden nicht im Wortlaut wiedergegeben.*

### **Frage/Statement:**

Tempo 30 würde neben der Schadstoffreduzierung ebenfalls zur Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung beitragen. Aus der Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner besteht hier Handlungsbedarf. Ebenfalls wäre das Anbringen von einer Tempoanzeige oder einem Blitzer wünschenswert.

### **Antwort (Hr. Huber):**

Die aktuelle Planung beinhaltet die Verwendung von lärmindernden Straßenbelägen. Aus den Zahlen der Analyse und der „Prognose 2020“ geht hervor, dass Tempo 30 keine erhebliche Verbesserung bringt.

### **Frage:**

Tempo 30 trägt ebenfalls zur Verkehrssicherheit bei. Wurde dieser Fakt in die Überlegungen mit einbezogen?

### **Antwort (Hr. Huber):**

Die vom Gesetzgeber vorgegebene Höchstgeschwindigkeit in Innenstädten beträgt 50 km/h. Eine besondere Gefährdungslage, die aus Sicherheitsgründen Tempo 30 km/h rechtfertigt, besteht nicht. Auch eine kürzlich eingeführte Neuregelung werde wegen des Busverkehrs voraussichtlich nicht zu einer Tempoabsenkung führen.

### **Frage/Statement:**

Die Emissionswerte wurden bei der Geschwindigkeit von 40 und 50 km/h gemessen. Die meisten Autofahrer fahren auf der Max-Brauer-Allee allerdings wesentlich schneller.

### **Antwort (Hr. Huber):**

Beim schnelleren Fahren werden weniger Emissionen freigesetzt. In der Max-Brauer-Allee sind die hohen Emissionswerte auf den Busverkehr sowie das ständige Bremsen und Anfahren an den Kreuzungen zurückzuführen.



Frage:

Wird die Staugefahr nicht durch die Verengung der Fahrbahn zugunsten der Busspur erhöht?

Antwort (Hr. Huber):

Dies wird im Rahmen der Planungen berechnet und geprüft. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten ist für die Vermeidung von Staus von zentraler Bedeutung. Ebenso sollen durch die Planungen die umweltfreundlichen Fahrzeuge („saubere“ Busse und Fahrräder) gefördert werden.

Frage:

Wäre eine Testphase mit der Einführung von Tempo 30 bzw. 40 möglich?

Antwort (Hr. Huber):

Eine entsprechende Testphase wäre mit sehr hohen Kosten verbunden, da jede Ampelanlage an den Kreuzungen neu programmiert und neu geschaltet werden müsste. Zudem wären damit ggf. auch bauliche Veränderungen verbunden.

Frage:

Wäre es möglich auf der Max-Brauer-Allee ausschließlich Elektrobusse verkehren zu lassen?

Antwort (Hr. Huber):

Die zur Verfügung stehende Flotte an Elektrobussen reicht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht aus, um die auf der Max-Brauer-Allee verkehrenden Buslinien komplett zu bedienen.

Frage

Wie wird in Zukunft kontrolliert, dass das Diesel- und LKW-Fahrzeuge-Verbot eingehalten wird?

Antwort (Hr. Huber):

Die Überwachung wird von der Polizei auch hier gewährleistet. Die Überwachungsstrategie wird von der Polizei festgelegt.

Frage:

Ab wann gilt das Diesel-Verbot auf der Max-Brauer-Allee?

Antwort (Hr. Huber):

Das hängt von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ab. Voraussichtlich wird das Verbot nach dem Umbau der Max-Brauer-Allee angeordnet. Für Busse wird die Beschränkung bereits ab Dezember des Jahres 2017 eingeführt.

Fragen:

Wurden die Emissionswerte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h gemessen? Oder warum sind diese im gesamten Straßenverlauf auffällig ähnlich, obwohl die Geschwindigkeit variiert? Wurde der Fahrradverkehr hinzugezogen?

Antwort (Hr. Huber):

Die Frage kann heute Abend von mir nicht beantwortet werden, da die Berechnungen von einem beauftragten Institut durchgeführt wurden. Der Fahrradverkehr wurde berücksichtigt.



Frage:

Durch die hohen Emissionen in der Straße kommt es zu gesundheitlichen Beschwerden und zu Schäden an den Bäumen. Kann die Straße nicht komplett für Autos gesperrt werden und der Verkehr sich nur auf Busse und Fahrräder beschränken?

Antwort (Hr. Huber):

Da es weiterhin einen großen MIV-Bedarf (Motorisierter Individualverkehr) gibt, sollte eine optimale demokratische Lösung für alle Verkehrsteilnehmer gefunden werden. Das war auch Ziel der vorliegenden Planung.

Frage:

Nach dem „Dieselgate“ wurden die Rechenmodelle geändert. Wurden bei der Berechnung der Emissionen in der Max-Brauer-Allee die neuen Rechenmodelle angewendet?

Antwort (Hr. Huber):

Für die Berechnung wurden die Euro-6-Werte verwendet. Neue amtlich bestätigte Rechenmodelle liegen nicht vor und sind nicht bekannt. Allerdings wurden alle Modelle kalibriert und Sicherheitszuschläge addiert.

**Fragen, Hinweise und Anregungen aus dem Plenum – Vortrag Fau Krüger zum südlichen Abschnitt**

***Hinweis:***

*Die nachfolgenden Fragen, Antworten und Statements werden nicht im Wortlaut wiedergegeben.*

Frage:

Wie verhält sich ein Radfahrender hinter einem in der Bushaltestelle haltenden Bus?

Antwort (LSBG):

Die Straße für den Autoverkehr ist an der betroffenen Stelle breiter. Der Fahrradfahrer hat zwei Optionen: Er kann hinter dem Bus warten oder sich in den fließenden Verkehr einordnen und am Bus vorbeifahren.

Statement:

An den Kreuzungen besteht beim Rechtsabbiegen durch die Autofahrer eine große Gefahr für die vorbeifahrenden Radfahrer.

Antwort (LSBG):

Der Radfahrer wird in der neuen Planung in das Blickfeld der Autofahrer nach vorne geholt, da die Fahrradspur weiter in den Kreuzungsbereich führt als die Haltelinie des Autos. Diese Lösung gilt statistisch als die sicherste.



Statement:

Aufgrund der wegfallenden Parkplätze wird es zu einem größeren Parkplatzsuchverkehr und somit zu mehr Emissionen kommen.

Antwort (LSBG):

Das ist eine Frage der Abwägung. Durch den zusätzlich zur Verfügung stehenden Platz sind Verbesserungen für Rad- und Busverkehr sowie die Fußgänger möglich.

Statement:

Die Verlagerung des Radverkehrs auf die Straße ist für Kinder und Senioren gefährlich!

Antwort (LSBG):

Kinder dürfen weiterhin auf den Gehwegen fahren. Die Lösung, den Radverkehr auf die Straße zu holen, ist statistisch gesehen sehr sicher und wird deshalb stadtweit weiterverfolgt.

Frage:

Bei einem erhöhten Radverkehr werden die Abbiegetaschen nicht für alle Fahrradfahrer Platz bieten. Gibt es dazu Alternativen?

Antwort (LSBG):

Diesbezüglich gestaltet sich eine Prognose als schwierig. „Mutige“ Fahrradfahrer können mit dem Autoverkehr auch im Mischverkehr abbiegen, die anderen Fahrradfahrer müssen die Abbiegetaschen nutzen.

Frage:

Ist es möglich, dass die Ampeln so geschaltet werden, dass es eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr gibt?

Antwort (LSBG):

Nein, das vorrangige Ziel bei der Ampelschaltung ist die Optimierung des Busverkehrs. Ein Tool für die Fahrradfahrer, das anzeigt wie schnell gefahren werden muss um eine Grünphase zu erwischen, ist bereits in der Entwicklung.

Statement:

Grüne Verkehrsinseln sind wünschenswert. Die Kreuzung am Siemersplatz als schlechtes Beispiel einer Planung.

Antwort (LSBG):

Der Hinweis wird aufgenommen.

Frage:

Die Kreuzung ist in Bezug auf den Radverkehr auf den Plänen leicht zu erschließen, in der Praxis fällt die Orientierung aber nicht so leicht. Wird es farbliche Orientierungshilfen am Boden geben?

Antwort (LSBG):

Farbliche Markierungen der Radfahrstreifen sind nicht vorgesehen. Diese werden nur bei Kreuzungen mit vielen Unfällen eingesetzt.



Statement:

Entlastung der Parksituation durch die Schaffung von Stadtteilgaragen wird gewünscht.

Antwort (LSBG):

Stadtteilgaragen sind nicht Teil der Verkehrsplanung.

**Fragen, Hinweise und Anregungen aus dem Plenum – Vortrag Herr Wirtz zum nördlichen Abschnitt**

***Hinweis:***

*Die nachfolgenden Fragen, Antworten und Statements werden nicht im Wortlaut wiedergegeben.*

Frage:

Wird der Radfahrstreifen durch eine bauliche Vorrichtung, wie eine Kante, von der Fahrbahn getrennt?

Antwort (LSBG):

Bei dieser Planung ist das nicht vorgesehen, da eine Stolpergefahr entstehen würde. Es wird rein optische Trennstreifen geben.

Frage/Statement:

Handelt es sich bei der aufgeführten Anzahl an Parkplätzen um die legalen Parkplätze? Große Probleme mit Falschparkern an der Max-Brauer-Allee!

Antwort (LSBG):

Es handelt sich um legale Parkplätze. Maßnahmen gegen Falschparker wurden getroffen. An manchen Streckenabschnitten werden Poller eingesetzt. Diese Lösung kann aber nicht durchgängig angewandt werden.

Frage:

Werden „protective bicycle lines“ geschaffen?

Antwort (LSBG):

In der Max-Brauer-Allee ist dies aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse nicht möglich.

Statement:

Größere Verkehrsinseln mit einer klaren Trennung der Fußgänger und Fahrradfahrer gewünscht.

Antwort (LSBG):

Anregung wird aufgenommen.





Frage:

Kann an der Kreuzung Holstenstraße erstmal nur ein Baum für die Testphase gefällt werden?

Antwort (LSBG):

Aus der Prüfung geht hervor, dass die Fällung eines Baumes nicht ausreicht, um die erforderlichen Spuren zu schaffen.

Statement:

An der Holstenstraße sollten Schrägparkplätze entgegen der Fahrtrichtung geschaffen werden. Dies erhöht die Sicherheit für die Fahrradfahrer.

Antwort (LSBG):

Die Anregung wird aufgenommen und zusammen mit der Polizei im weiteren Verfahren geprüft.

Frage:

Inwieweit ist die Planung mit der Polizei abgesprochen?

Antwort (LSBG):

Die Planung wurde bereits der Polizei und weiteren Trägern öffentlicher Belange vorgestellt.

### **Ausblick auf das weitere Planungsverfahren**

Herr Hansen (LSBG) gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Planungsverfahren. Als erster folgender Schritt findet die Verschickung der Planunterlagen an die Träger öffentlicher Belange (z.B. Leitungsträger) zur Abstimmung statt.

Nach Abwägung der im Verschickungsprozess eingehenden Anmerkungen, wodurch sich die Planung in Teilen noch leicht verändern kann, wird eine Ausführungsplanung erstellt und die Planung mit anderen relevanten Baumaßnahmen im Umfeld koordiniert. Der Umbau der Max-Brauer-Allee kann voraussichtlich ab 2019 starten.

---

Ergebnisdokumentation:



steg Hamburg mbH, 2017

