



Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer



Umbau Max-Brauer-Allee

Ergebnisdokumentation der Planungswerkstatt am 26. November 2016

Anlass und Ablauf des Planungs- und Beteiligungsverfahrens

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 sollen in diesem Prozess Lösungen für den Umbau der Max-Brauer-Allee entwickelt werden. Dabei wird das Ziel verfolgt, möglichst viele Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.

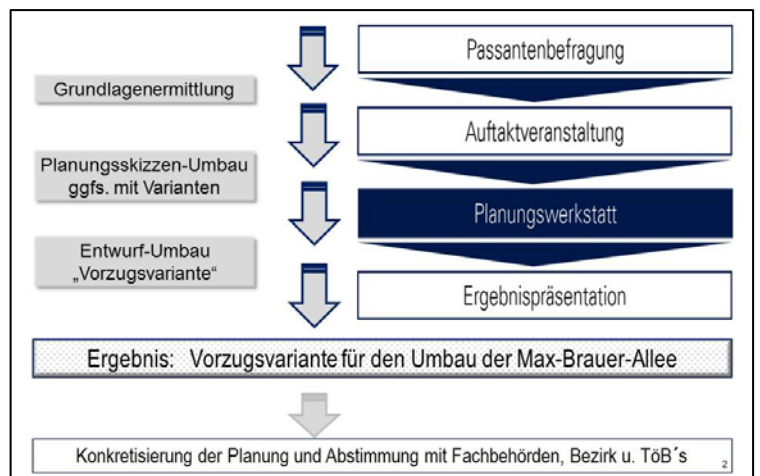


Der LSBG hat die steg Hamburg mbH mit der Organisation und Durchführung des Beteiligungsverfahrens beauftragt.

Der Beteiligungsprozess ist in vier Phasen gegliedert

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

und erstreckt sich über einen Zeitraum von circa einem Jahr (April 2016 bis Frühjahr 2017).



Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens fließen in das anschließende, formelle Abstimmungsverfahren ein. Die Realisierung des Projektes kann aus heutiger Sicht frühestens ab 2018 erfolgen.

Ablauf und Inhalte der Planungswerkstatt

An der Planungswerkstatt, die am 26. November 2016 (13:00 Uhr bis ca. 17:30 Uhr) in der Louise Schroeder Schule (Thedestraße 100) durchgeführt wurde, haben ca. 50 Interessierte mitgewirkt.

Ablaufplan

| | |
|--|---------------------|
| Einführung | |
| Planungsziele des Projektes | Frau Wiemer (LSBG) |
| Theoretische Maßnahmenuntersuchungen im Rahmen der Luftreinhalteplanung am Beispiel der Max-Brauer-Allee | Herr Huber (BWVI) |
| Weiterer Ablauf der Planungswerkstatt | Herr Schmitz (steg) |
| Grundlegende Planungselemente | |
| Planungsvarianten: Palmaille bis Paul-Nevermann-Platz (untersuchte Varianten, Ergebnisse, Lösungsvorschläge) | Frau Wiemer (LSBG) |
| Meinungsbild (Welche Variante wird von den Teilnehmenden bevorzugt?) | |
| PAUSE | |
| Planungsvarianten: Paul-Nevermann-Platz bis Holstenstraße (untersuchte Varianten, Ergebnisse, Lösungsvorschläge) | Herr Wirtz (LSBG) |
| Abschnitt I – Paul-Nevermann-Platz bis Goetheallee Abschnitt III – Julius-Leber-Straße bis Holstenstraße Abschnitt II – Goetheallee bis Julius-Leber-Straße (Varianten 1 + 2) | |
| Moderierte Kleingruppen zum Abschnitt II: (Goetheallee bis Julius-Leber-Straße) Diskussion der Varianten 1 + 2, Meinungsbildung | |
| PAUSE | |
| Kurzvorstellung der Kleingruppenergebnisse | |
| Haltestelle Gerichtstraße (Richtung Holstenstraße) Vorstellung möglicher Varianten | Herr Wirtz (LSBG) |
| Moderierte Kleingruppen (Haltestelle Gerichtstraße) Diskussion der Varianten, Meinungsbildung | |
| PAUSE | |
| Kurzvorstellung der Kleingruppenergebnisse | |
| Fazit und Ausblick Abschlussrunde Hinweise auf das weitere Verfahren | Herr Hansen (LSBG) |
| Sammeln von weiteren Hinweisen, Anregungen etc. auf einer Planskizze von der Max-Brauer-Allee (Palmaille bis Holstenstraße) | |



Einführung

Nach der Begrüßung und der Vorstellung des Verfahrens erläutert Frau Wiemer (LSBG) nochmals die wesentlichen Planungsziele des Projektes. Anschließend geht Herr Huber (BWVI) auf die Themenbereiche „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Hamburg“ und „Luftreinhaltung“ ein.

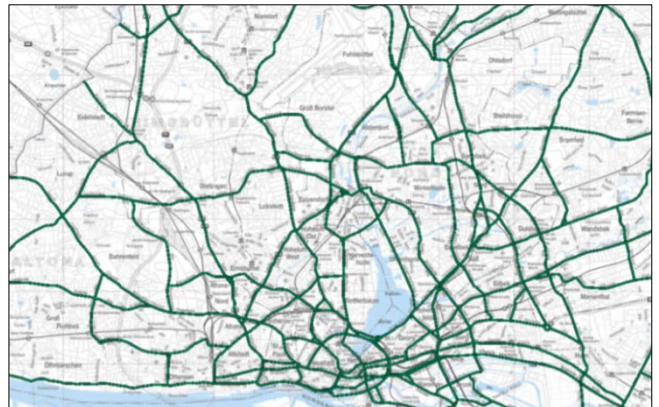
Planungsziele des Projektes

- Kapazitätssteigerung für den Linienbusverkehr
- Barrierefreiheit der Bushaltestellen
- Schonung des Baumbestandes
- Förderung des Radverkehrs
- Verstetigung des Verkehrsflusses und Optimierung der Leistungsfähigkeit an den Kreuzungen

Frau Wiemer weist auf Themen hin, die von Teilnehmenden in der Auftaktveranstaltung am 31. Mai genannt wurden (*Kreisverkehr Kreuzung Julius-Leber-Str., Tempo 30, Radverkehr, Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität, Allee / Boulevard, ...*). Sie betont, dass diese Themen in den Untersuchung zu den Planungsvarianten berücksichtigt wurden und hierauf später - bei der Vorstellung der untersuchten Varianten - eingegangen wird.

Theoretische Maßnahmenuntersuchungen im Rahmen der Luftreinhaltungsplanung am Beispiel der Max-Brauer-Allee

Herr Huber (BWVI, Amt für Verkehr und Straßenwesen) erläutert mittels einer Präsentation den hierarchischen Aufbau des Hamburger Straßennetzes und weist auf die Funktionen des Hauptverkehrsstraßennetzes sowie die Bedeutung der Max-Brauer-Allee innerhalb dieses Netzes hin. Darüber hinaus beschreibt er die Funktionen des untergeordneten Bezirksstraßennetzes und erläutert die Regelungen zu „Tempo 30“ im Hamburger Straßennetz (Tempo-30-Zonen in Wohngebieten, vor Schulen streckenweise zeitlich eingeschränkt). Zu den Themen „Verkehrsbelastung“ und „Emissionsminderung“ erläutert Herr Huber im Folgenden anhand der Ergebnisse von Simulationsrechnungen zur Max-Brauer-Allee und unter Hinweis auf Erfahrungen aus anderen Städten mögliche Effekte von Durchfahrtsverboten, Durchfahrtsbeschränkungen und Tempobeschränkungen.



Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz (Ausschnitt)

Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchungen zur Max-Brauer-Allee

Untersucht wurden mögliche Effekte von Durchfahrtsverboten für Lkw's und von Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw's und Pkw's.

- Lkw-Durchfahrtsverbote führen bei stark belasteten Straßen zu mehr Pkw-Verkehr, während Lkws auf andere Straßen verlagert werden.
- Durchfahrtsbeschränkungen bewirken eine punktuelle Entlastung auf Kosten umliegender Straßen.
- Maßnahmenwirkungen müssen stets für den betroffenen Raum und im Netzzusammenhang bewertet werden.

Potenzialabschätzung: Temporeduktion und Verstetigungsmaßnahmen

Herr Huber erläutert, dass bis Ende Januar 2017 zusätzlich zu den bereits beschriebenen Modellrechnungen noch eine Verkehrsflusssimulation zur Abschätzung der Konstantfahranteile, Beschleunigungsvorgänge und Halte im Vergleich von Tempo 30, 40 und 50 durchgeführt wird. Die Emissionsberechnungen erfolgen anschließend auf Grundlage der ermittelten Daten aus der Verkehrsflusssimulation. Danach erfolgt eine Abwägung, wobei der Linienbusverkehr in der Abwägung besonders zu berücksichtigen ist.

Erfahrungen aus anderen Städten zur immissionsseitigen Wirkung von „Tempo 30“

Eine Untersuchung aus dem Jahr 2011 zu Tempo 50 vs. Tempo 30 in elf Untersuchungsgebieten in Baden-Württemberg hat bspw. ergeben, dass die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zu einer Minderung-, aber auch zu einer Erhöhung der Luftschadstoffemissionen führen kann. Die Wirkungsrichtung hängt stark von den lokalen Gegebenheiten ab. Auf ebenen Straßen mit hohem Konstantfahranteil führt Tempo 30 tendenziell nicht zu einer Emissionsminderung.

Emissionsminderungen durch Tempo 30 sind vor allem in den Beschleunigungsabschnitten zu erzielen, weniger in den Konstantfahrabschnitten oder den Verzögerungsabschnitten, dort ergeben sich für Tempo 30 häufig höhere Emissionen. Wesentlichen Einfluss auf die Emissionshöhe bei Pkw hat zudem die richtige Wahl der Gänge und der Drehzahl. Bei Nutzfahrzeugen hat die Abgastemperatur wesentlichen Einfluss auf die Funktionsweise der Abgasnachbehandlungssysteme. Bei zu niedriger Abgastemperatur steigen die NOx-Emissionen dieser Fahrzeuge deutlich an, dies kann dazu führen, dass bei Tempo 30 höhere Emissionen auftreten als bei Tempo 50. Dies bedeutet auch, dass bei Einrichtung von Tempo 30 mit zu berücksichtigen ist, wie schnell die Fahrzeuge davor fahren können, d.h. mit welcher Abgastemperatur in die Tempo-30-Strecke eingefahren wird.

Darüber hinaus hat der TÜV Nord (2012) festgestellt, dass Tempo 30 und Tempo 40 auf ebenen Hauptverkehrsstraßen nicht zu einer Emissionsminderung im Vergleich zu Tempo 50 führen. Mobile Emissionsmessung an drei Fahrzeugen ergaben für Tempo 40 und Tempo 50 vergleichbare Emissionen und für Tempo 30 Zunahmen. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses (Reduzierung der Fahrdynamik und Stop-Anteile) besitzt ein deutliches Potenzial zur Senkung der Schadstoffemissionen.

Fragen und Statements aus dem Plenum

Die Teilnehmenden nutzen anschließend die Gelegenheit Fragen zu den zuvor referierten Themen zu stellen und/oder dazu Statements abzugeben.

- Auf Nachfrage bestätigt Frau Wiemer, dass die Leistungsfähigkeit des Straßenzuges im Hinblick auf den Autoverkehr nicht reduziert werden kann und soll. Gleichwohl sollen mit dem geplanten Umbau Verbesserungen für die anderen Verkehrsteilnehmenden erreicht werden.
- Mehrere Teilnehmende weisen auf die aktuelle Novelle der Straßenverkehrsordnung hin, nach der zukünftig eine erleichterte, streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten oder Altenheimen möglich sein soll. Mit Verweis auf die bestehenden Einrichtungen (bspw. Gymnasium Allee, Fachschule Sozialpädagogik, Amtsgericht, Nyegaard-Stift) fordern einige Teilnehmende die sofortige Einführung von Tempo 30.



Herr Huber erklärt hierzu, dass die BWVI als Modellprojekt in Teilabschnitten von 10 Hamburger Hauptverkehrsstraßen eine zeitbeschränkte Einführung von Tempo 30 erproben wird. Die Max-Brauer-Allee wurde aber nicht als „Teststrecke“ ausgewählt.

- Mit Hinweis auf die schlechten Ergebnisse der Luftmessstation in der Max-Brauer-Allee (vor dem Amtsgericht) fordern mehrere Teilnehmende wirkungsvolle Gegenmaßnahmen. In diesem Zusammenhang wird auch kritisiert, dass Hamburg immer noch keinen abgestimmten Luftreinhalteplan hat und der Senat nicht in angemessener Weise auf das Problem der Überschreitung von Grenzwerten an Luftmessstationen reagiert.

Herr Huber weist darauf hin, dass die Luftqualität in der Max-Brauer-Allee durch folgende Maßnahmen verbessert werden soll:

- *durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses,*
 - *durch die Optimierung der Leistungsfähigkeit an den Kreuzungen und*
 - *durch die angestrebten Verbesserungen für den Linienbusverkehr und den Radverkehr (Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad erleichtern).*
- Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Stadtentwicklungsprojekte „Mitte Altona“ und „Holstenquartier“ in den nächsten Jahren zusätzlicher Autoverkehr generiert wird – und dies auch Auswirkungen auf die Max-Brauer-Allee haben wird.

Seitens des LSBG wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrskonzept „Mitte Altona“ bei der Entwicklung der Planungsvarianten zum Umbau der Max-Brauer-Allee bereits berücksichtigt wurde.

- Teilnehmende aus angrenzenden Wohnquartieren geben zu Bedenken, dass die Planungen für die Max-Brauer-Allee nicht zu einer Verdrängung des Kraftfahrzeugverkehrs in benachbarte Wohnstraßen führen darf.
- Es wird die Befürchtung geäußert, dass ein Teil des Autoverkehrs von der Max-Brauer-Allee in die Harkortstraße verdrängt wird.

Seitens des LSBG wird darauf hingewiesen, dass die Harkortstraße im Rahmen der städtebaulichen Planungen „Mitte Altona“ auch umgebaut wird.



Grundlegende Planungselemente

Als Hilfestellung für die Diskussion in den Kleingruppen und zum besseren Verständnis der Planungsvarianten, die im Anschluss vorgestellt werden, erläutert Frau Wiemer (LSBG) grundlegende Planungselemente aus den Bereichen *Radverkehr – Kreuzungsgestaltung – Busbeschleunigungsprogramm* sowie einige Fachbegriffe der Verkehrsflussberechnung.

Radverkehr

- Bedeutung der Verkehrszeichen
- Benutzungspflicht von Radwegen
- Unterschiede zwischen Radweg, Radfahrstreifen und Radschutzstreifen
- Radfahren im Busfahrstreifen

Kreuzungsgestaltung

- Vorbeifahrstreifen
- Berliner Lösung
- direktes und indirektes Linksabbiegen

Busbeschleunigungsprogramm

- Was ist Busbeschleunigung?
- Was sind Arbeitsmittel der Busbeschleunigung?
- Busbeschleunigung an Kreuzungen

Fachbegriffe der Verkehrsflussberechnung

- Leistungsfähigkeit
- Grünzeit, Rotzeit, Umlaufzeit, Wartezeit, Freigabezeiten, Räumzeiten

Planungsvarianten: Palmaille bis Paul-Nevermann-Platz

(südlicher Abschnitt der Max-Brauer-Allee)

Für den südlichen Abschnitt der Max-Brauer-Allee, bei dem es insbesondere um Verbesserungen für den Radverkehr geht, wurden insgesamt 7 Planungsvarianten untersucht. Anhand von Skizzen und Fotos stellt Frau Wiemer (LSBG) die untersuchten Varianten vor und benennt die jeweiligen Vor- und Nachteile.

- Variante 1: Radweg
- Variante 2: Zweirichtungsweg in Mittellage
- Variante 3: Radfahrstreifen, 1 Fahrspur, überbreit
- Variante 4a: Radfahrstreifen, 2 Fahrspuren, mit Boulevard
- Variante 4b: Radfahrstreifen, 2 Fahrspuren, mit Parkplätzen
- Variante 5a: Radfahrstreifen, 1 Fahrspur, mit Boulevard
- Variante 5b: Radfahrstreifen, 1 Fahrspur, mit Parkplätzen



Südlicher Abschnitt der Max-Brauer-Allee

Nachdem alle sieben Umbauvarianten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen erläutert wurden, werden diese mittels einer tabellarischen Übersicht nochmals zusammenfassend dargestellt.

| Variante | Fahrs Spuren je Richtung | Radverkehrs-führung | Mittel-boulevard | Parken | Parkplatzbilanz * | Baumfällungen | Leistungs-fähigkeit Kfz | Verkehrs-sicherheit | Komfort Radfahrer |
|----------|--------------------------|---------------------|------------------|--|-------------------|---------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------------|
| 1 | 2 | Radweg Nebenfläche | nein | Mittelstreifen längs, FBR RiFa Süd schräg, Parken am Fahrbahnrand | -20 | 21 | + | - | -- |
| 2 | 2 | Radweg Mittellage | ja | FBR RiFa Süd schräg Parken am Fahrbahnrand | -40 | 35 | + | + | -- |
| 3 | 1 (überbreit) | Radfahrstreifen | nein | Mittelstreifen schräg, FBR RiFa Süd schräg kein Parken am Fahrbahnrand | -8 | 5 | + | -- | - (keine Regelbreiten einhaltbar) |
| 4a | 2 | Radfahrstreifen | ja | FBR RiFa Süd längs kein Parken am Fahrbahnrand | -47 | 26 | ++ | + | + |
| 4b | 2 | Radfahrstreifen | nein | FBR RiFa Nord + Süd längs kein Parken am Fahrbahnrand | -33 | 26 | ++ | + | + |
| 5a | 1 | Radfahrstreifen | ja | FBR RiFa Süd längs kein Parken am Fahrbahnrand | -31 | 5 | - | ++ | ++ |
| 5b | 1 | Radfahrstreifen | nein | Mittelstreifen schräg, FBR RiFa Süd längs kein Parken am Fahrbahnrand | -16 | 2 | - | + | ++ |

Übersicht: Variantenbewertung südlicher Abschnitt



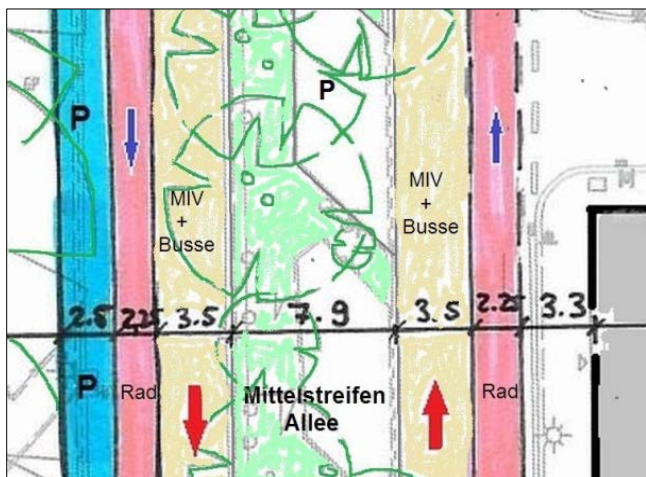
In der tabellarischen Übersicht wird deutlich, dass in den Varianten 1 und 3 die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist. Sie scheiden damit aus.

Die Varianten 2, 4a und 4b hätten zur Folge, dass sehr viele Bäume gefällt werden müssten und zusätzlich noch viele Kfz-Parkplätze entfallen würden.

Es bleiben die Varianten 5a und 5b: Hier ist die Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeug etwas eingeschränkt, aber es müssten kaum Bäume gefällt werden und die Kfz-Parkplatzbilanz würde gegenüber den anderen Varianten besser ausfallen.

Da in der 5a mehr Kfz-Parkplätze wegfallen würden - und mehr Bäume gefällt werden müssten als bei Realisierung der Variante 5b konzentriert sich die weitere Diskussion auf die Variante 5b, die in jeder Richtung einen 2,25 Meter breiten Radfahrstreifen und einen 3,5 Meter breiten Fahrstreifen für Autos und Linienbusse vorsehen würde.

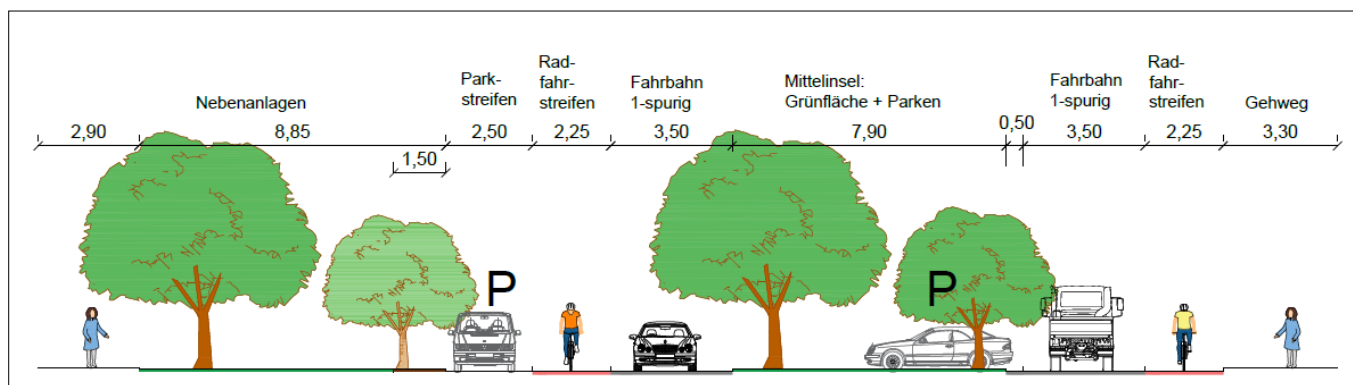
Variante „5b“



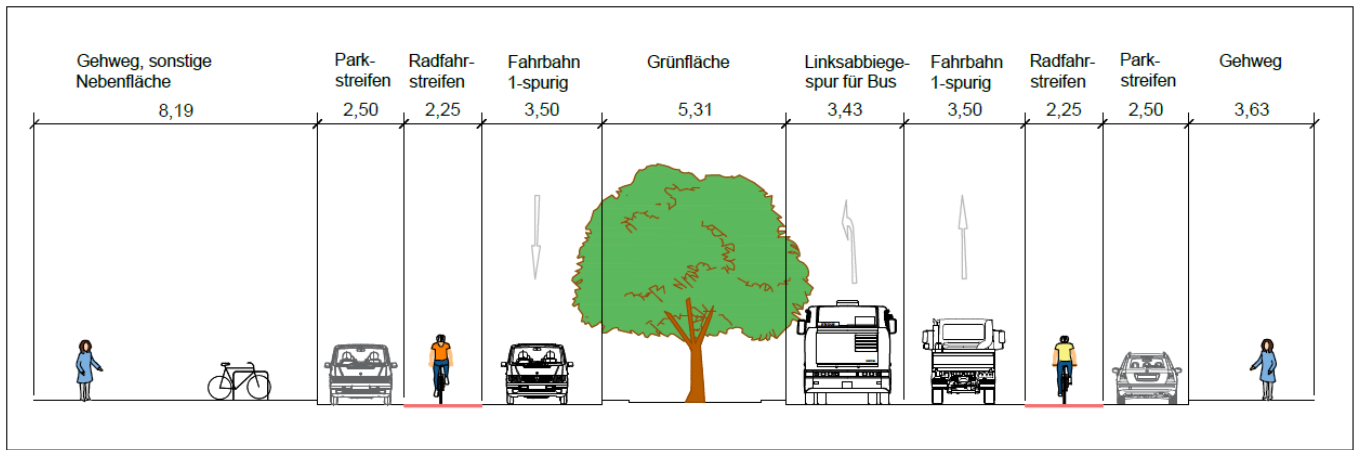
Vor- und Nachteile der Variante

- + Einhaltung aller Regelmaße
- + sicheres und komfortables Radfahren möglich
- + bis auf wenige Ausnahmen bleiben alle Bäume erhalten
- o mittelmäßige Parkplatzbilanz
- Sicherheitsaspekte beim Rückstoßen der Schrägparker
- Bus und Kfz auf einem Fahrstreifen -> Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit

Variante „5b“: zwischen Königstraße und Ehrenbergstraße



Variante „5b“: Straßenquerschnitt mit einem Fahrstreifen (zwischen Königstraße und Ehrenbergstraße)



Variante „5b“: Straßenquerschnitt mit einem Fahrstreifen (zwischen Ehrenbergstraße und Paul-Nevermann-Platz)

Meinungsbild zu den Planungsvarianten: Palmaille bis Paul-Nevermann-Platz

Nachdem alle sieben Planungsvarianten mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen erläutert und diskutiert wurden, erfolgt die Einholung eines Meinungsbildes per Akklamation. (Welche Variante wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern bevorzugt?).

Ergebnis:

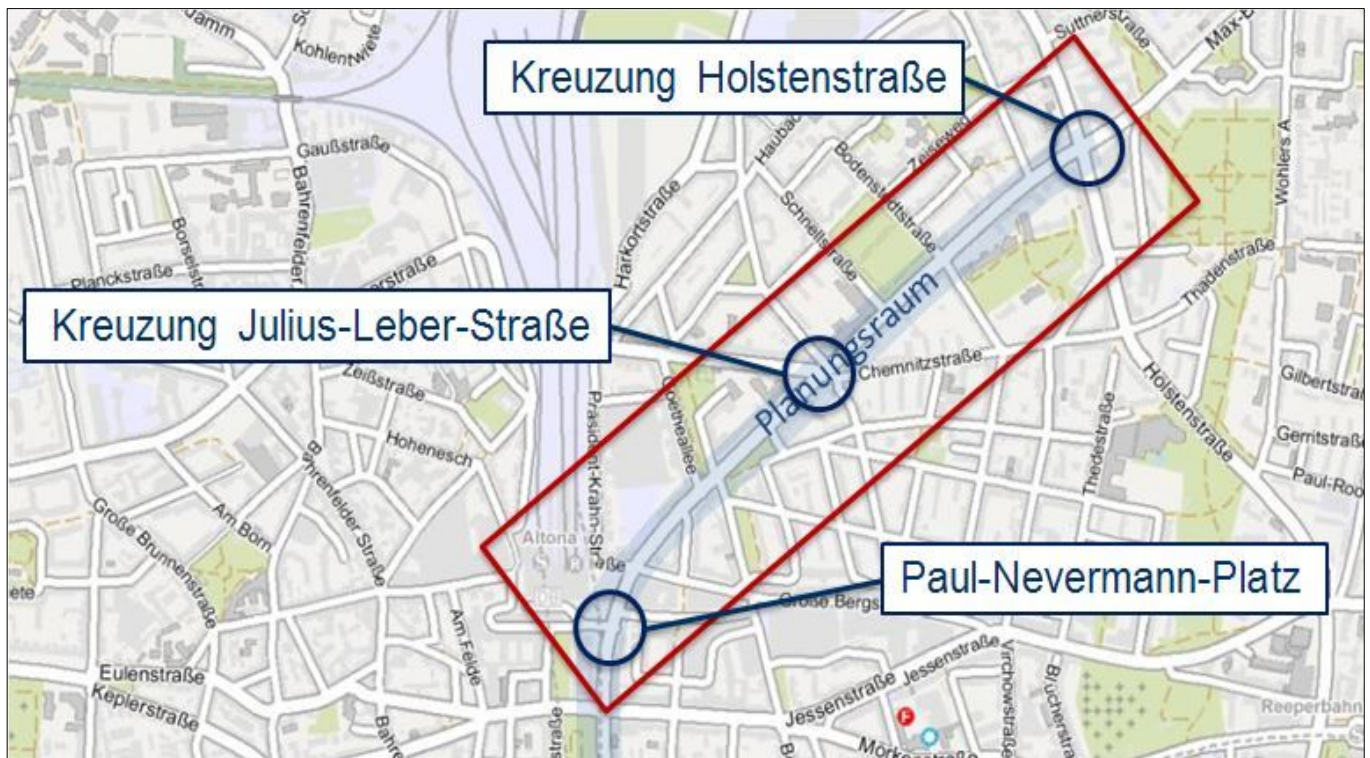
Gut Zweidrittel der Teilnehmenden würden die Realisierung der Variante „5b“ bevorzugen.



Einholung Meinungsbild

Planungsvarianten: Paul-Nevermann-Platz bis Holstenstraße

Herr Wirtz (LSBG) gibt zunächst einen groben Überblick über den nördlichen Abschnitt, der sich vom Paul-Nevermann-Platz bis zur Kreuzung Holstenstraße erstreckt. In der Passantenbefragung und in der Auftaktveranstaltung gab es zu diesem Abschnitt eine Vielzahl an Anregungen und Ideen. Diese wurden im Hinblick auf die Anforderungen an die Planung geprüft und abgewogen.



Nördlicher Abschnitt der Max-Brauer-Allee (Paul-Nevermann-Platz bis Holstenstraße)

Prüfvarianten (die verworfen wurden)

Herr Wirtz erörtert einige Varianten, die geprüft wurden, aber aus verschiedenen Gründen verworfen werden mussten. Er betont, dass der LSBG bei der Entwicklung und Bewertung der Planungsvarianten insbesondere auch den Erhalt des Baumestandes im Blick hat. Besonderes Augenmerk liegt hier auf dem alten Alleebereich zwischen Goetheallee und Hospitalstraße. Keine der Varianten kommt ohne die Fällung von Bäumen aus.

Folgende Varianten wurden geprüft:

- Busspur in Randlage + MIV Fahrstreifen (Bestand)
- Rad- oder Gehweg in Mittellage
- Eigene Trasse für Busverkehr
- Kreisverkehr im Kreuzungsbereich Julius Leberstraße

Die jeweiligen Prüfvarianten - und deren Auswirkungen werden nachfolgend in Kurzform beschrieben.

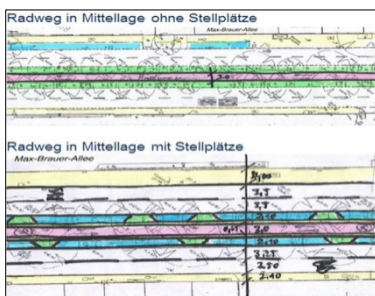
Busspur in Randlage + MIV-Fahstreifen (Bestand)



(Busfahrstreifen in Randlage 3,25m, MIV auf separatem Fahrstreifen neben der Busspur, Radfahrer in Busfahrstreifen, kein Kreuzungsumbau, Busbeeinflussung an den Kreuzungen. Insgesamt geringer Eingriff in den Straßenzug, keine Baumfällungen, nur Sanierung)

In dieser Variante würden den Bedürfnissen des Radverkehrs und des Busverkehrs nicht Rechnung getragen. Komfortverbesserungen für den Fußgängerverkehr sind ebenfalls nicht zu erreichen. Die Kreuzungen insbesondere Julius-Leber-Straße und Holstenstraße blieben aufgrund der Leistungsfähigkeit problematisch. Hier gäbe es auch kaum Potentiale die Ampeln für den Bus wirkungsvoll zu beeinflussen, da diese bereit jetzt schon ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.

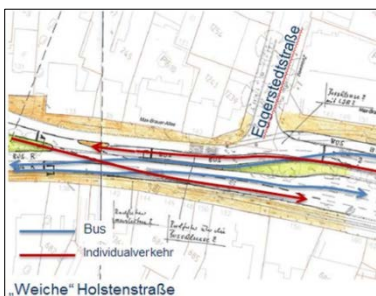
Rad- oder Gehweg in Mittellage



(Führung der Busse in Busspuren in Randlage, MIV auf separatem Fahrstreifen neben den Busspuren, Rad- oder Fußverkehr in Mittellage)

Diese Variante wäre nicht nur für den Rad- oder Fußverkehr mit Zielen in Randlage unkomfortabel, sondern auch für den Durchgangsverkehr. Problematisch sind die vielen Querverbindungen. Es wäre zu erwarten, dass Fußgänger, bzw. Radfahrer nicht nur an den Kreuzungen sondern auch auf der Strecke queren würden. Radfahrer würden wahrscheinlich auch auf den Gehweg oder die Busspur ausweichen. An allen signalisierten Kreuzungen würde eine weitere Ampelphase für den Radfahrer in Mittellage notwendig, dies würde starke Beeinträchtigungen in der Leistungsfähigkeit der Max-Brauer-Allee sowie der Nebenrichtungen an den Kreuzungen mit sich bringen. Im Umkehrschluss würde dies auch bedeuten, dass Verkehrsteilnehmende in der Mittellage mit langen Wartezeiten zu rechnen haben. Darüber hinaus müssten umfangreiche Eingriffe in den Baumbestand vorgenommen werden und der Stellplatzverlust wäre massiv, da die Parkstände in der Mittellage voraussichtlich alle entfallen müssten.

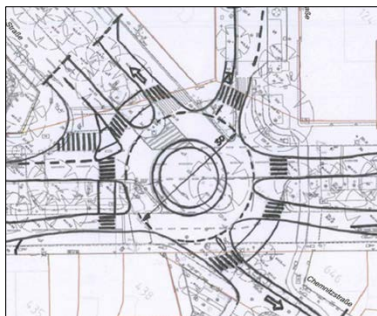
Eigene Trasse für Busverkehr



(Busverkehr & Radverkehr auf südlicher Fahrbahn, Kfz-Verkehr auf nördlicher Fahrbahn, Busweichen am Paul-Neermann-Platz und an der Kreuzung Holstenstraße)

Ziel wäre, den Bus durch eine Entkoppelung vom Individualverkehr zu beschleunigen und den Radverkehr sicher in den im Vergleich zu den Fahrspuren des Individualverkehrs geringbelasteten Busspuren zu führen. Verkehre müssten auf die jeweilige Fahrbahn verschwenkt werden. Hierzu wären sogenannte Weichen notwendig, die aufgrund der Leistungsfähigkeit problematisch sind. Vor der Kreuzung Holstenstraße wäre eine weitere Kreuzung vorzusehen. Diese Variante hätte erhebliche Leistungseinbußen für den Individualverkehr und für den Busverkehr zur Folge. Anlieger, die zu ihrem Haus wollen, müssten die Busspur mitnutzen. Insgesamt wäre die Situation für die Verkehrsteilnehmenden nicht eindeutig. Die Stellplätze auf der Seite der Bustrasse würden alle entfallen und für den Radverkehr mit Zielen auf der Nordseite würden sich die gleichen Probleme ergeben wie in der Variante mit der Radführung im Mittelstreifen.

Kreisverkehr im Kreuzungsbereich Julius Leberstraße

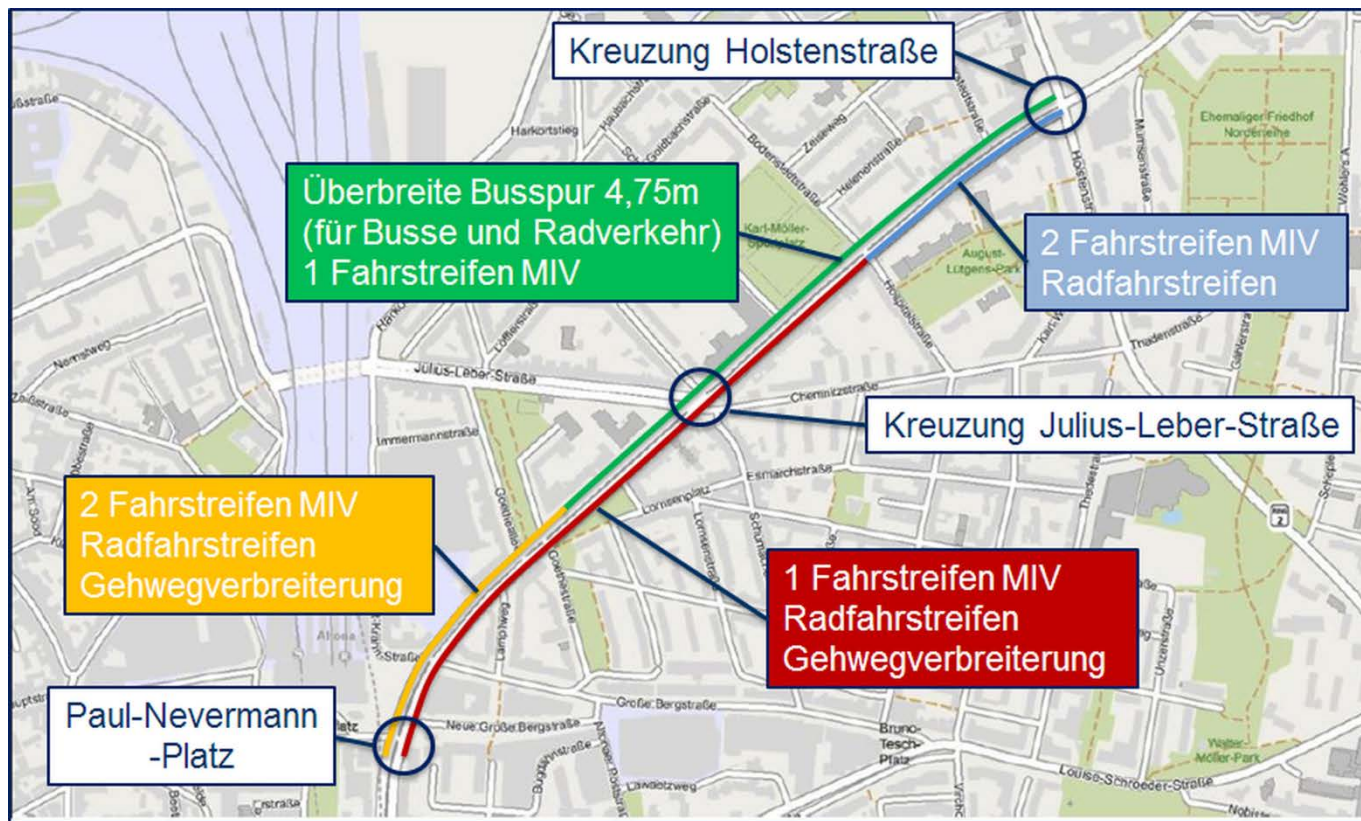


(Kreisel mit max. 30m Durchmesser, Einengung der Fahrstreifen vor Kreisverkehr, Fußgängerquerung wird abgesetzt, Radverkehr wird im Mischverkehr geführt)

Die Fahrstreifen müssten vor dem Kreisel auf eine Fahrspur eingengt werden. Die Fußgängerquerungen würden abgesetzt auf Zebrastreifen erfolgen. Da nur ein Kreisdurchmesser von max. 30 Meter möglich ist, wäre der Kreisel nicht leistungsfähig genug. Staus wären vorprogrammiert. Separate Radverkehrsanlagen könnten mangels Platz auch nicht gebaut werden und aufgrund der Zebrastreifen und der damit verbundenen unkanalisierten Querung von Fußgängern wären Behinderungen für den motorisierten Verkehr sowie den Radverkehr vorprogrammiert. Der Eingriff in die Allee wäre erheblich.

Grundkonzept für den Abschnitt: Paul-Nevermann-Platz bis Holstenstraße

Im Folgenden erläutert Herr Wirtz das Grundkonzept für den Umbau des nördlichen Abschnittes (Paul-Nevermann-Platz bis Kreuzung Holstenstraße).



Grundkonzept für den Umbau des nördlichen Abschnittes (Paul-Nevermann-Platz bis Kreuzung Holstenstraße)

In den Untersuchungen wurde festgestellt, dass bei geschickter Verlagerung vereinzelter Verkehrsströme die Leistungsfähigkeit in der Max-Brauer-Allee deutlich gesteigert werden könnte. Dadurch könnte ein Gesamtkonzept realisiert werden, dass einerseits die Leistungsfähigkeit des

Straßenzuges sicherstellt und andererseits deutliche Verbesserungen für den Busverkehr, den Radverkehr und auch für den Fußgängerverkehr sowie die Aufenthaltsqualität beinhaltet.

– Bereich: Paul-Neveermann-Platz / Neue Große Bergstraße / Busbahnhof

Am Paul-Neveermann-Platz würde die Zufahrt in den Busbahnhof Altona eingeengt werden. Die Mittelinsel würde entfallen. Hierdurch würde der Fußgängerüberweg über die Zufahrt verkürzt werden. Die auf der Mittelinsel befindlichen Bäume könnten im Bereich zwischen Gehweg und Trogbauwerk der Unterführung ersetzt werden. Zwischen dem Rechtsabbieger und dem Linksabbieger würde eine Dreiecksinsel angeordnet werden.

Von der Palmaille aus kommend, würde die Zufahrt für die Busse vorgezogen werden, dies würde die Anfahrtszeit in den ZOB verkürzen. Im Bereich des Mittelstreifens würde eine neue Mittelinsel entstehen, so dass die Haltelinie für den Individualverkehr vorgerückt werden könnte. Der Radverkehr würde in diesem Bereich durch eine Mittelinsel vom Individualverkehr getrennt werden. Hierdurch könnte er ohne am Signal des Individualverkehrs halten zu müssen weiterfahren und würde gegenüber den einbiegenden Bussen abgesetzt geführt werden.

Die Fußgängerquerung von der Neuen Großen Bergstraße in Richtung Bahnhofsvorplatz würde um ein Stück in Richtung Holstenstraße verlegt werden. Sie läge dann in direkter Laufrichtung Richtung Ottenser Hauptstraße und es wäre möglich die Ampel an der Stelle so zu schalten, dass der Bus in einem Zug aus dem Bahnhof heraus in Richtung Holstenstraße fahren kann. Links und rechts der Fußgängerfurt würden Radfurten angeordnet, inklusive großer Stellflächen für querende Radfahrende.

– Kreuzungsbereich: Paul-Neveermann-Platz / Große Bergstraße

Hier liegt das Augenmerk darauf die Kreuzung kompakter zu machen. Hierzu würde an der Ausfahrt Paul-Neveermann-Platz eine Dreiecks-Insel vorgesehen werden. Durch diese Dreiecks-Insel würde der Rechtsabbieger aus dem Paul-Neveermann-Platz von den anderen Fahrspuren entkoppelt - und gesondert signalisiert werden. An der Dreiecks-Insel wären sogenannte Auffangsignale vorgesehen. Diese würden es ermöglichen, den Verkehr aus der Großen Bergstraße gegenüber den Rechtsabbiegern aus dem Paul-Neveermann-Platz früher freizugeben. Zudem wäre es möglich die Fußgängerführung über die Max-Brauer-Allee zu begradigen.

– Paul-Neveermann-Platz bis Hospitalstraße (in Fahrtrichtung Holstenstraße)

In dem rot markierten Bereich wäre eine Verkehrsführung mit einer gemeinsamen Fahrspur für den Bus und den motorisierten Individualverkehr und einem separaten Radfahrstreifen möglich. Die restlichen Flächen die durch den Wegfall der temporären Busspur entstehen würden, könnten dem Gehweg zugeschlagen werden, sodass hier auch die Aufenthaltsqualität gesteigert werden könnte.

– Hospitalstraße bis Holstenstraße (in Fahrtrichtung Holstenstraße)

Ab der Hospitalstraße (blau markierter Bereich) würde sich der Straßenquerschnitt verbreitern, so dass dort zwei Fahrstreifen und ein Radfahrstreifen zur Verfügung gestellt werden könnten.

– Kreuzungsbereich Max-Brauer-Allee / Holstenstraße

An der Verkehrsführung in der Kreuzung Holstenstraße/Max-Brauer-Allee würde sich wenig ändern. Die Fahrbeziehungen würden alle wie im Bestand erhalten bleiben. Eine maßgebliche Änderung im Kreuzungsbereich würde den Radverkehr betreffen. Der Radverkehr würde in Radfahrstreifen verlagert werden und aus allen Kreuzungsarmen in diesen über die Kreuzung geführt werden.



Vom Paul-Nevermann-Platz aus kommend würden 2 Fahrstreifen mit einem Radfahrstreifen ankommen. Wie im Bestand würde sich vor der Kreuzung ein zweistreifiger Linksabbieger in die Holstenstraße entwickeln. Der Radverkehr würde in Radfahrstreifen über die Kreuzung geführt - und hinter der Kreuzung in eine überbreite Busspur geführt werden, in der sich die Haltestelle für den Metrobus 15 befindet.

In Gegenrichtung (Richtung Paul-Nevermann-Platz) würde der Radverkehr vor der Kreuzung abgeleitet - und in Radfahrstreifen über die Kreuzung geführt werden. Rechts abbiegende Radfahrer müssten den neu geschaffenen Rechtsabbieger in die Holstenstraße nutzen. Hinter der Kreuzung würde sich die überbreite Busspur entwickeln, in die der Radverkehr hineingeführt würde.

Die Lage der Haltestelle in Richtung Paul-Nevermann-Platz würde angepasst - und entsprechend den Anforderungen für den gleichzeitigen Halt von 2 Bussen verlängert werden. Die Busspur wäre so breit, dass Radfahrende haltende Busse gefahrlos überholen könnten.

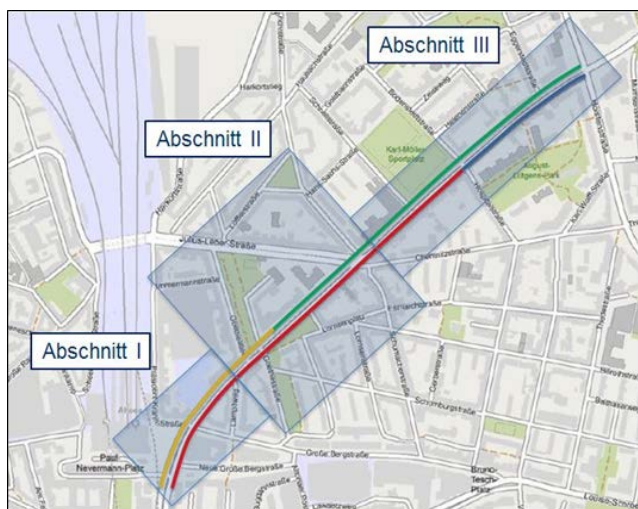
Die Mittelinseln in der Max-Brauer-Allee würden verschoben werden. Bei der Betrachtung der Unfallzahlen fällt auf, dass viele Unfälle durch abbiegende Fahrzeuge verursacht werden, die sich in der Kreuzungsmitte treffen. Deshalb würden die Linksabbieger auf die andere Seite der jeweiligen Mittelinsel verschoben. Neben einer Steigerung der Verkehrssicherheit hätte dies auch Vorteile für die Signalschaltung.

– Holstenstraße bis Goetheallee, in Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz

Die sich im Bereich der Bushaltestelle in Höhe Holstenstraße (Max-Brauer-Allee Mitte) Richtung Paul-Nevermann-Platz entwickelnde Busspur würde sich bis kurz vor der Goetheallee hinziehen. Die Busspur würde ca. 4,75m breit angelegt werden, sodass Radfahrende und Busse die Spur gemeinsam nutzen - und Radfahrende haltende Busse überholen könnten. Südlich der Eggerstedtstraße würde der Fahrbahnquerschnitt insgesamt leicht nach Süden verschoben werden. Dies wäre notwendig um vor dem Haus Nr. 143 den Gehwegquerschnitt auf ein Mindestmaß verbreitern zu können. Die Parkstände müssten hier aufgrund der Fahrbahnverbreiterung entfallen.

– Goetheallee bis Paul-Nevermann-Platz, in Fahrtrichtung Paul-Nevermann-Platz

Ab der Goetheallee würden zwei Fahrstreifen und ein Radfahrstreifen angelegt werden. Durch die Aufgabe der Busspur in diesem Bereich wäre es möglich die vorhandenen Gehwege zu verbreitern. Weitere Baumpflanzungen wären möglich.



Grundkonzept für den Umbau des nördlichen Abschnittes:
Übersicht Planungsabschnitte (I, II, III)

Aufgrund der Rahmenbedingungen und der angestrebten Ziele konnten für die Abschnitte I (Paul-Nevermann-Platz bis Goetheallee) und III (Julius-Leber-Straße bis Holstenstraße) keine Planungsvarianten entwickelt werden, die mit dem vorgestellten Grundkonzept kompatibel wären. Allerdings ergeben sich aus dem Grundkonzept in diesen beiden Abschnitten Handlungsmöglichkeiten für den Abschnitt II (Bereich: Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße / Goetheallee). Für den Abschnitt II konnten zwei mögliche Varianten entwickelt werden.

Arbeit in Kleingruppen

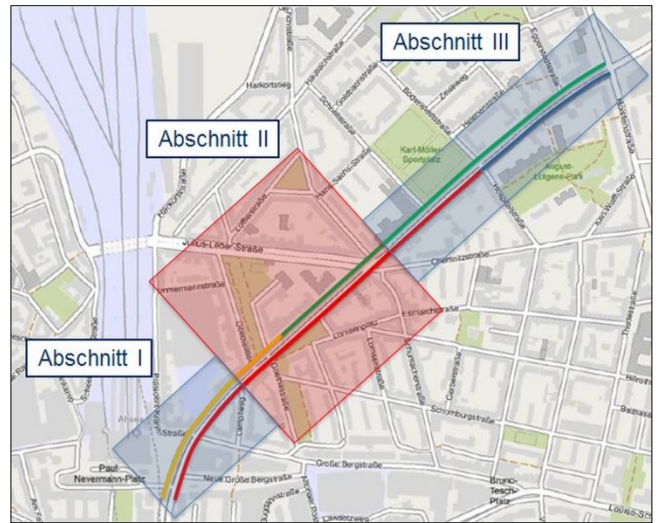
Abschnitt II: Max-Brauer-Allee / Julius-Leber-Straße / Goetheallee

Der Kreuzungsbereich Julius-Leber-Straße/Max-Brauer-Allee ist das bestimmende Element für den Verkehrsfluss in der Max-Brauer-Allee. Um das vorgestellte Grundkonzept realisieren zu können, wäre es notwendig die Leistungsfähigkeit dieses Kreuzungsbereiches zu steigern.

Betrachtet man das Straßendreieck Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee, so fällt auf, dass einige Verkehrsbeziehungen doppelt - und einige Verkehrsströme so gering sind, dass diese ohne große Mehrbelastung anderer Kreuzungen verlagert werden könnten.

Im Folgenden werden die Varianten 1 + 2 für den Abschnitt II vorgestellt und erläutert.

Anschließend wurden zu diesen beiden Varianten vier Kleingruppen gebildet. Hier diskutierten die Teilnehmenden die Vor- und Nachteile der beiden Varianten und bildeten sich dazu eine Meinung.



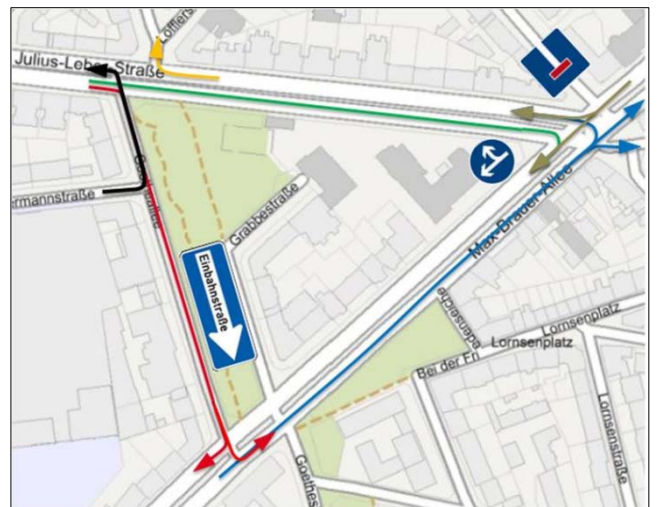
Grundkonzept für den Umbau des nördlichen Abschnittes:
Abschnitt II

Variante 1

Abschnitt II: Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee

Die Goetheallee würde zwischen Immermannstraße und Max-Brauer-Allee zur Einbahnstraße werden. Aus der Goetheallee könnte man dann an der Max-Brauer-Allee rechts und links rausfahren. Der Verkehr, der dort früher Richtung Lessingtunnel abgelenkt ist, würde nun über die Kreuzung Julius-Leber-Straße geführt werden.

Auf der Max-Brauer-Allee in Richtung Holstenstraße könnte an der Kreuzung Julius-Leber-Straße weiterhin gerade aus gefahren werden, rechts in die Chemnitzstraße - oder links in die Julius-Leber-Straße abgelenkt werden.



Variante 1: Abschnitt II
Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee

Der vorhandene Linksabbieger aus Richtung Paul-Neumann-Platz kommend, müsste für diese Variante verlängert werden. Hierzu wäre es notwendig aus der Kernallee 4 Bäume zu entfernen. Nur so könnte die notwendige Aufstelllänge für den anfallenden Verkehr geschaffen werden.

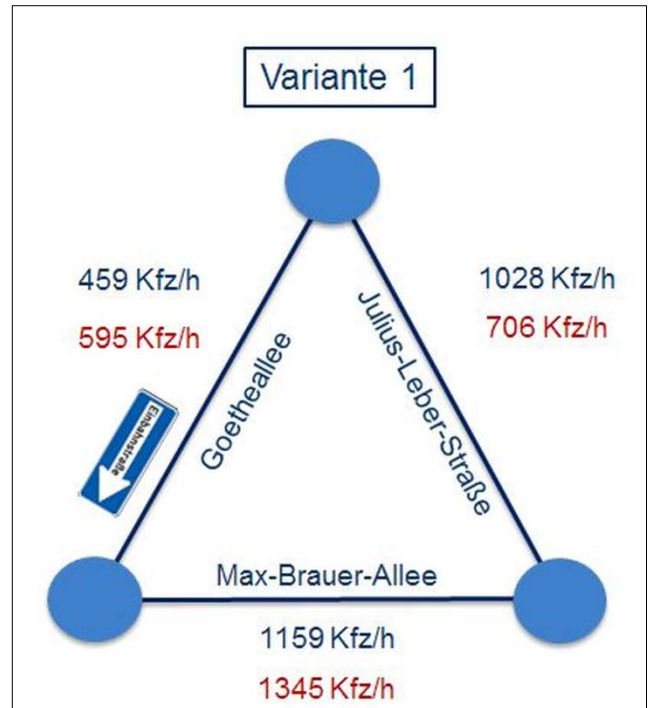
Aus Richtung Holstenstraße kommend wäre es an der Kreuzung Julius-Leber-Straße nur noch möglich geradeaus zu fahren oder rechts in die Julius-Leber-Straße abzubiegen.

Links abbiegen in die Chemnitzstraße wäre nicht mehr möglich. Für die Rechtsabbieger, Richtung Lessingtunnel, wäre eine separate Abbiegespur erforderlich. Hiermit würde verhindert, dass rückstauende Verkehre die geradeausfahrenden Fahrzeuge behindern.

Vom Lessingtunnel kommend würde in der Julius-Leber-Straße der Linksabbieger in die Max-Brauer-Allee entfallen. An der Kreuzung könnte man nur noch rechts (in Richtung Paul-Neversmann-Platz) abbiegen. Der Verkehr, der dort früher links - in Richtung Holstenstraße - abgelenkt ist, würde über die Einbahnstraße in der Goetheallee geführt werden.

Die Gerichtstraße würde zur Sackgasse (mit Wendemöglichkeit) umgebaut werden. Hier könnte lediglich der Radverkehr hineinfahren. Die Erreichbarkeit für Anlieger wäre gewährleistet. Sie könnten über Goetheallee und Löfflerstraße in die Gerichtstraße fahren.

Der aus der Chemnitzstraße kommende Radverkehr würde in einem Zweirichtungsradverkehr über die Max-Brauer-Allee geführt werden und könnte dort entweder in die Max-Brauer-Allee abbiegen, in die Julius-Leber-Straße (Richtung Lessingtunnel) - oder in die Gerichtstraße auf der Veloroute weiterfahren. An die Radfahrerfurt würde sich die Fußgängerfurt anschließen, die aufgrund der Schließung der Gerichtstraße weiter in Richtung Julius-Leber-Straße rücken könnte. Hierdurch würde die Kreuzung kompakter werden.



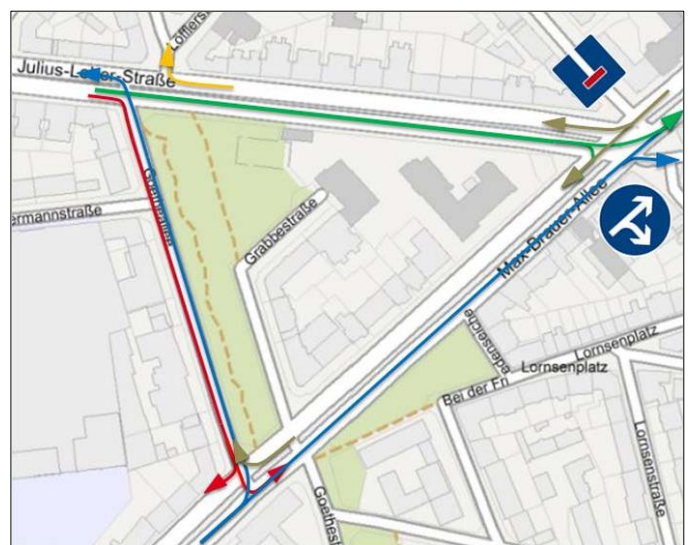
Verkehrsverlagerung Variante 1 (Spitzenstunde abends)
Blau = Ist, Rot = Prognose

Variante 2

Abschnitt II: Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee

Auf der Max-Brauer-Allee würde in Fahrtrichtung Holstenstraße der Linksabbieger in die Julius-Leber-Straße entfallen. Hier könnte man nur noch geradeaus fahren oder rechts in die Chemnitzstraße abbiegen. Der Abbiegeverkehr würde in die Goetheallee verlagert werden. Das heißt: Der aus Süden kommende Verkehr Richtung Lessingtunnel würde komplett durch die Goetheallee fahren. (Ein Großteil fährt bereits jetzt durch die Goetheallee).

Vom Paul-Neversmann-Platz kommend wäre das Linksabbiegen in die Goetheallee möglich. Hierfür müsste in der Max-Brauer-Allee eine Linksabbiegespur eingerichtet werden, um zu verhindern, dass abbiegende Fahrzeuge den



Variante 2: Abschnitt II
Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee

Geradausfahrstreifen in Richtung Holstenstraße blockieren. Die Linksabbiegespur würde sich kurz hinter der Zufahrt zum RWE-Center entwickeln. Dafür müssten in diesem Bereich einige der jüngeren Bäume entfernt werden. Die Fußgängerfurt müsste auf die andere Seite der Kreuzung verlagert werden.

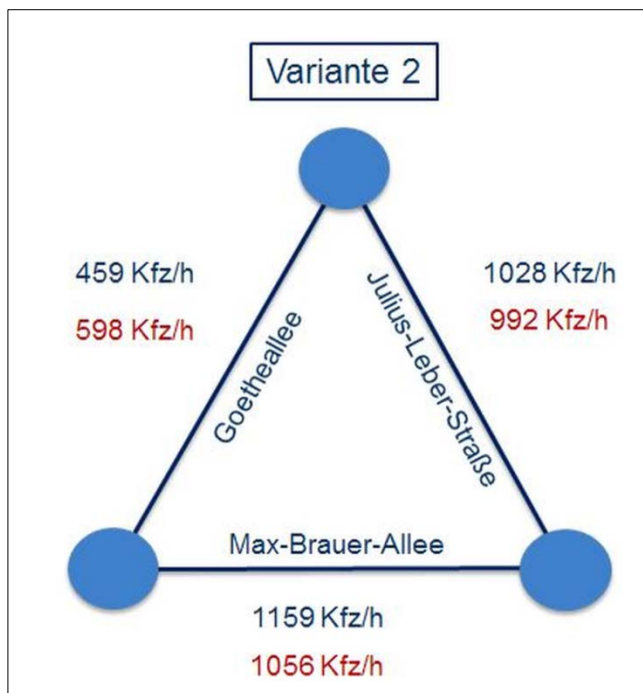
Der vom Lessingtunnel kommende Verkehr hätte sowohl die Möglichkeit über die Goetheallee zu fahren als auch über die Julius-Leber-Straße. Aus der Goetheallee in die Max-Brauer-Allee könnte weiterhin „rechts raus, links raus“ gefahren werden.

Aus der Julius-Leber-Straße könnte man nur noch rechts bzw. links in die Max-Brauer-Allee fahren. Die direkte Verbindung in die Chemnitzstraße müsste aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen aufgehoben werden.

Der Verkehr mit dem Ziel Chemnitzstraße würde über Goetheallee und Max-Brauer-Allee geführt werden.

Die Radverkehrsanbindung der Chemnitzstraße würde genau wie in Variante 1 funktionieren. Der Radverkehr würde mit einem Zweirichtungsradsverkehr über die Max-Brauer-Allee, mit Anschluss an die Gerichtstraße, die Julius-Leber-Straße und die Max-Brauer-Allee (Richtung Paul-Neveermann-Platz) geführt werden.

Aus Richtung Holstenstraße kommend könnte man in der Max-Brauer-Allee an der Kreuzung Julius-Leber-Straße geradeaus fahren oder rechts in die Julius-Leber-Straße abbiegen. Links abbiegen in die Chemnitzstraße wäre nicht mehr möglich. Weiterhin möglich wäre das Rechtsabbiegen von der Max-Brauer-Allee in die Goetheallee.



Verkehrsverlagerung Variante 2 (Spitzenstunde abends)
Blau = Ist, Rot = Prognose

Vorläufige Parkplatz- und Baumbilanz der Varianten 1 + 2

Insgesamt befinden sich in der Max-Brauer-Allee 193 verkehrsrechtlich konforme Stellplätze. Bei Realisierung der Variante 1 würden davon 42 entfallen. Bei Realisierung der Variante 2 würden 40 Parkstände entfallen. Bei beiden Varianten würde dies hauptsächlich Parkstände in Randlage (jeweils 40) betreffen. Bei Variante 1 würden zusätzlich noch 2 Stellplätze in Mittellage entfallen.

| | Variante 1 | | Variante 2 | |
|------------------------|------------|--------|------------|--------|
| | Vorhanden | Bilanz | Vorhanden | Bilanz |
| Parkstände | 193 | -42 | 193 | -40 |
| Mittellage | -2 | | 0 | |
| Randlage | -40 | | -40 | |
| Bäume gesamt | entfallen | neu | entfallen | neu |
| | -25 | 39 | -25 | 37 |
| Davon in der Kernallee | -4 | | 0 | |

Übersicht: Vorläufige Parkplatz und Baumbilanz der Varianten 1 + 2 im Abschnitt II



In beiden Varianten müssten insgesamt 25 Bäume gefällt werden. In der Variante 1 wären zusätzlich 4 alte Bäume aus der Allee im Bereich der Kreuzung Julius-Leber-Straße betroffen. Variante 2 käme ohne Baumfällungen in der Kernallee aus. Als Ersatz würden in der ersten Variante 39 neue Bäume gepflanzt werden. In der zweiten Variante wären es 37 neue Bäume.

Kleingruppenarbeit - Ergebnisse



Diskussion in der Kleingruppe

In vier moderierten Kleingruppen („Blau“, „Gelb“, „Grün“, „Rot“) beschäftigen sich die Teilnehmenden mit fachlicher Unterstützung des LSBG intensiv mit den beiden Varianten zum Abschnitt II (Max-Brauer-Allee/ Julius-Leber-Straße/Goetheallee).

Die Teilnehmenden diskutierten die Vor- und Nachteile der beiden Varianten, wägen diese gegeneinander ab und bewerteten die Varianten entsprechend.

Arbeitsgruppe „Blau“

| AG BLAU | V 1 | V 2 |
|----------------|---|--|
| positiv | <ul style="list-style-type: none"> weniger Stau in der Goetheallee | <ul style="list-style-type: none"> direkte Führung Fahrradfahrer aus Julius-Leber-Straße in Chemnitzstraße historische Bäume bleiben erhalten Rückgang von Verkehr auf Max-Brauer-Allee |
| negativ | <ul style="list-style-type: none"> man kommt von der Julius-Leber-Straße nicht in Richtung der Holstenstraße höhere Belastung vor der Schule historische Allee-Bäume müssen gefällt werden | <ul style="list-style-type: none"> Belastung Goetheallee durch Zweirichtungsverkehr |

Die Arbeitsgruppe spricht sich mehrheitlich für die Variante 2 aus.

Arbeitsgruppe „Gelb“

| AG GELB | V 1 | V 2 |
|----------------|---|--|
| positiv | <ul style="list-style-type: none"> Bäume Mittelallee zwischen REWE und Goetheallee bleiben erhalten | <ul style="list-style-type: none"> kein Linksabbiegen von Max-Brauer-Allee in Richtung Julius-Leber-Straße möglich -> Verkehr wird fließender, übersichtlicher, Abbiegen in Chemnitzstraße (Einordnen) vorher schwer, nun eindeutiger / einfacher; instinktives Fahren besser |
| negativ | <ul style="list-style-type: none"> Baumfällung (4 alte Bäume) in der Allee Umleitung über Goetheallee Radfahrer-Konflikt mit Autofahrer bei Kreuzung in Goetheallee (da Goetheallee stärker befahren wird) | <ul style="list-style-type: none"> Ladezone für das Theater / Haltelinie, Parkplatznot |

Die Arbeitsgruppe spricht sich mehrheitlich für die Variante 2 aus.

Arbeitsgruppe „Grün“

| AG GRÜN | V 1 | V 2 |
|----------------|--|---|
| positiv | | <ul style="list-style-type: none"> • alte Allee-Bäume bleiben erhalten, • geringfügig weniger KFZ auf der Max-Brauer-Allee, • |
| negativ | <ul style="list-style-type: none"> • Alte Allee-Bäume in der MBA müssen gefällt werden • Mehr Kfz-Verkehr auf der Max-Brauer-Allee | <ul style="list-style-type: none"> • Busse für das Hotel Meininger parken für Ein- und Ausstieg der Gäste in der Max-Brauer-Allee – das verursacht Probleme für Rechtsabbieger aus der Goetheallee |

Die Arbeitsgruppe spricht sich mehrheitlich für die Variante 2 aus.

Arbeitsgruppe „Rot“

| AG ROT | V 1 | V 2 |
|----------------|--|--|
| positiv | <ul style="list-style-type: none"> • Goetheallee (weitgehend) Einbahnstraße • weniger Bäume werden gefällt | <ul style="list-style-type: none"> • mehr Grünzeiten für den Radverkehr |
| negativ | <ul style="list-style-type: none"> • kein Tempo 30 • keine Stadtteilgarage • bei Längsparkplätzen den Sicherheitsabstand zwischen Radverkehr und KFZ beachten | <ul style="list-style-type: none"> • kein Tempo 30 • keine Stadtteilgarage |

Die Arbeitsgruppe spricht sich mehrheitlich für die Variante 1 aus.

In allen Arbeitsgruppen wurden bei beiden Varianten die deutlichen Verbesserungen für den Radverkehr sowie die Aufhebung der direkten Fahrbeziehung für Kraftfahrzeuge zwischen der Julius-Leber-Straße und der Chemnitzstraße positiv bewertet.

Planungsvarianten: Haltestelle Gerichtstraße

(Südseite – Fahrtrichtung Holstenstraße)



Haltestelle Gerichtstraße (Fahrtrichtung Holstenstraße)

Für die angestrebte Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs muss auch die Situation an den Haltestellen optimiert werden. Sowohl in der Passantenbefragung als auch in der Auftaktveranstaltung wurde insbesondere der schlechte Zustand im Bereich der Haltestelle Gerichtstraße (Fahrtrichtung Holstenstraße) kritisiert.

Anhand einer Präsentation stellt Herr Wirtz (LSBG) zunächst die Anforderungen (Länge, Barrierefreiheit, Ausstattung) an eine Bushaltestelle vor und erläutert anschließend 4 mögliche Planungsvarianten für den Umbau der Haltestelle Gerichtstraße (Fahrtrichtung Holstenstraße).

Anforderungen an die Haltestelle

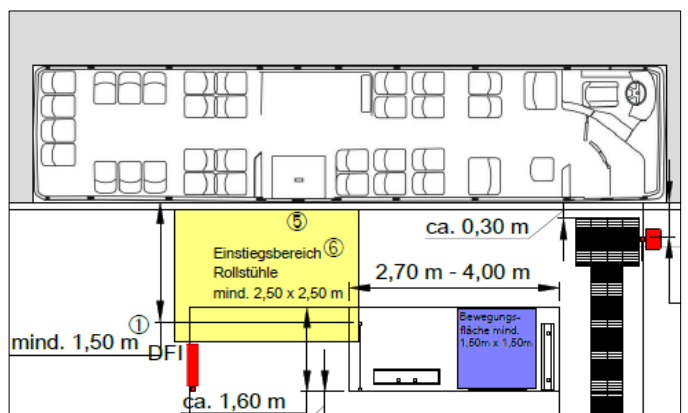
Da an der Haltestelle zwei Busse hintereinander halten können müssen, muss sie insgesamt mindestens 44 Meter lang sein.



Systemskizze Bushaltestelle

Die Barrierefreiheit sollte gewährleistet werden durch taktile Elemente, Einstiegsfelder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und eine komfortable Einstiegshöhe.

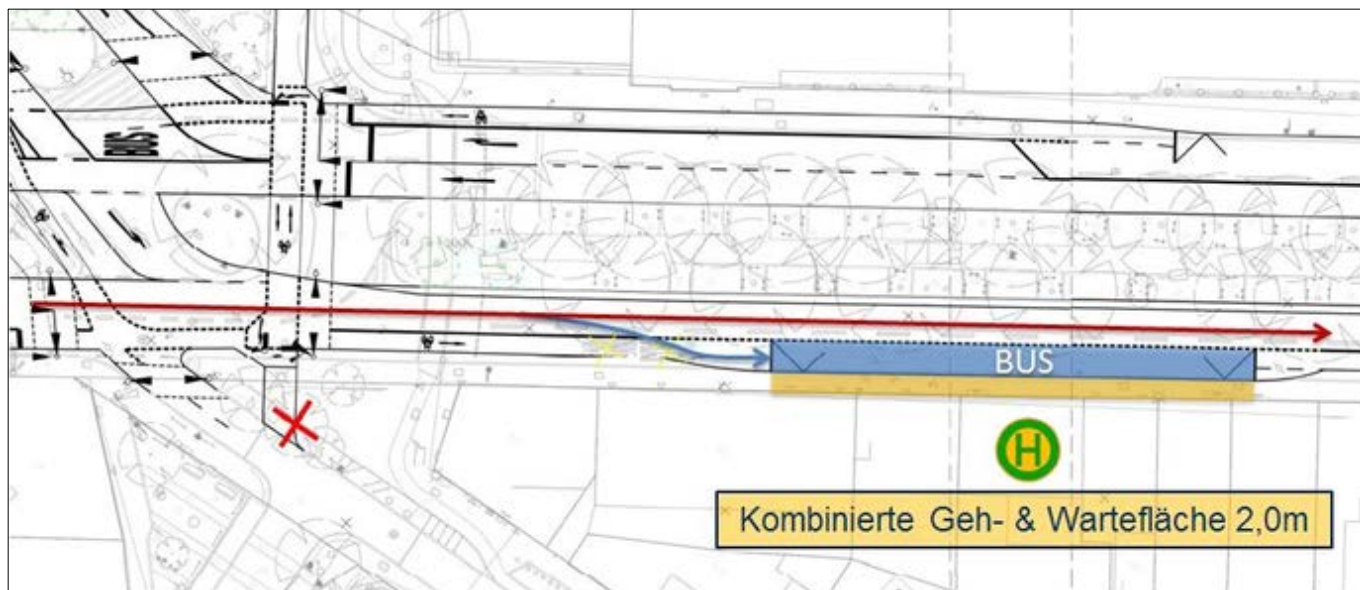
Zu einer zeitgemäßen Ausstattung gehören zudem ein Fahrgastunterstand (Wetterschutz) sowie digitale Fahrgastinformationen.



Systemskizze: Platzbedarf für barrierefreie Bushaltestelle

Ausgehend von der zweiten Variante für den Planungsabschnitt II (Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße/Goetheallee), die in der vorherigen Arbeitsphase von den Kleingruppen mehrheitlich favorisiert wurde, stellt Herr Wirtz vier mögliche Umbauvarianten für den Bereich der Bushaltestelle vor.

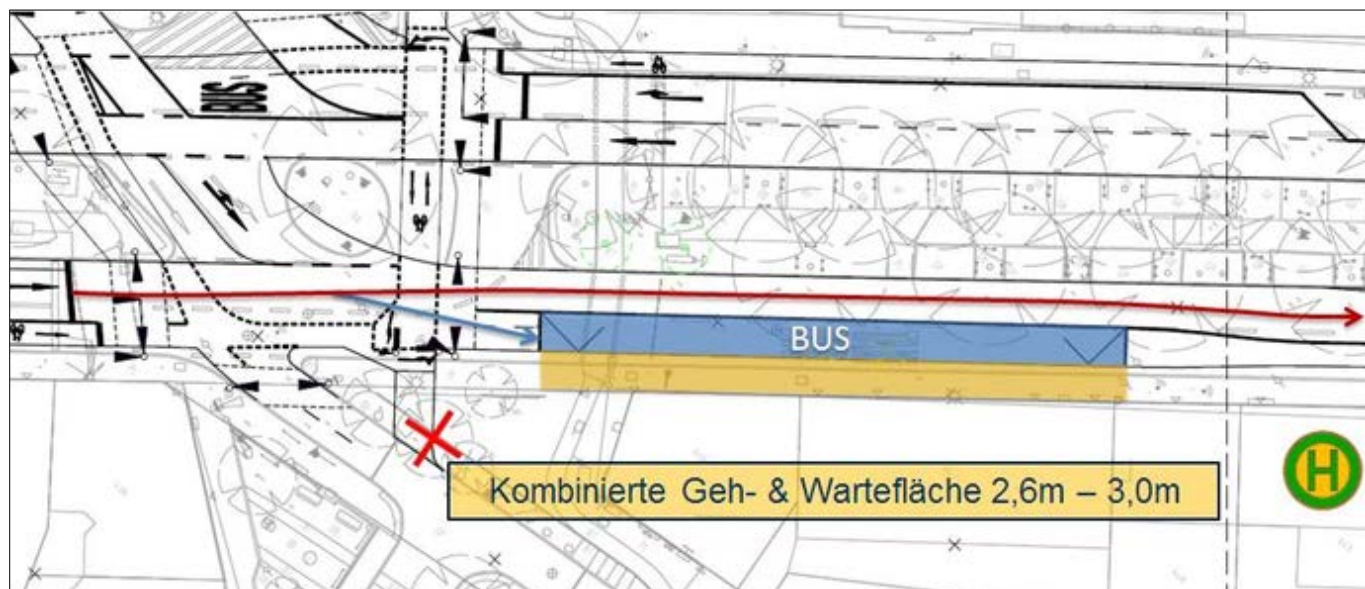
Variante 1 (halbe Busbucht)



Systemskizze Variante 1: halbe Busbucht

Die Busse würden vom Fahrstreifen nach rechts in die Busbucht einschwenken. Dadurch würde der Radfahrstreifen blockiert werden. Der auf dem Radfahrstreifen geführte Radverkehr müsste hinter dem Bus warten, bis dieser wieder abfährt. Der etwa 2 Meter breite Gehweg würde von Busfahrgästen gleichzeitig als Wartefläche genutzt werden.

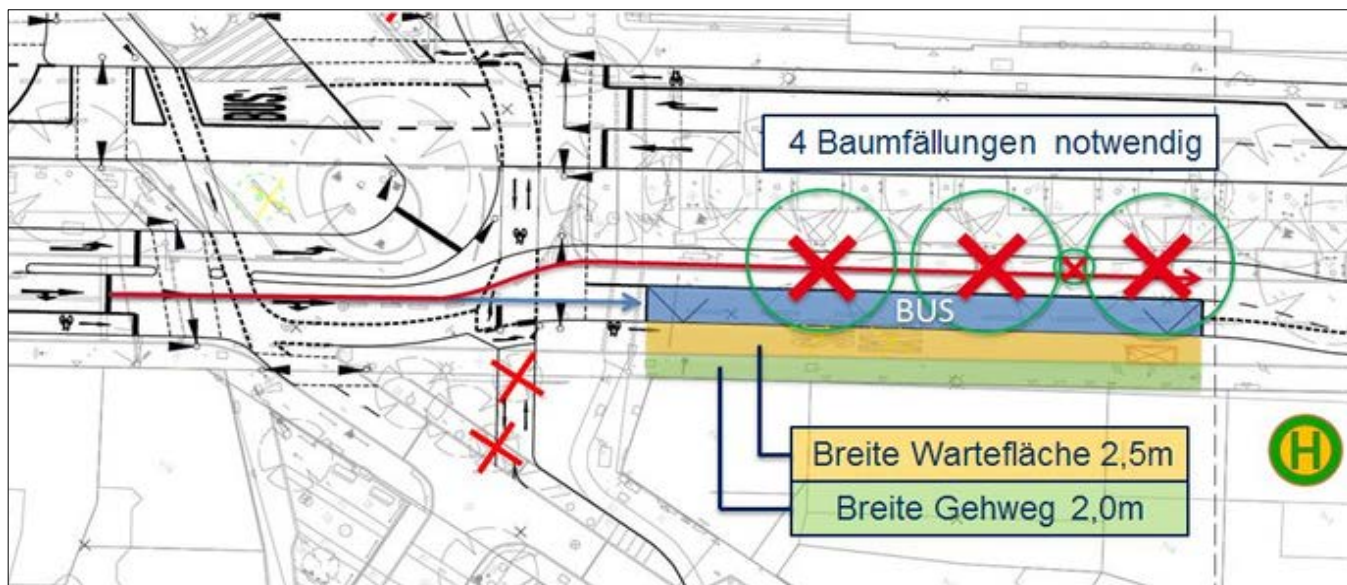
Variante 2 (offene Busbucht minimal)



Systemskizze Variante 2: offene Busbucht minimal

In der Variante 2 würde die Haltestelle näher an die Kreuzung herangerückt werden. Die Busse würden direkt hinter der Kreuzung vom Fahrstreifen nach rechts in die Busbucht einschwenken. Dadurch würde der Radfahrstreifen blockiert werden und der auf dem Radfahrstreifen geführte Radverkehr müsste hinter dem Bus warten, bis dieser wieder abfährt. Der Gehweg würde auf eine Breite von 2,6 bis 3,0 Meter verbreitert werden und von Busfahrern gleichzeitig als Wartefläche genutzt werden.

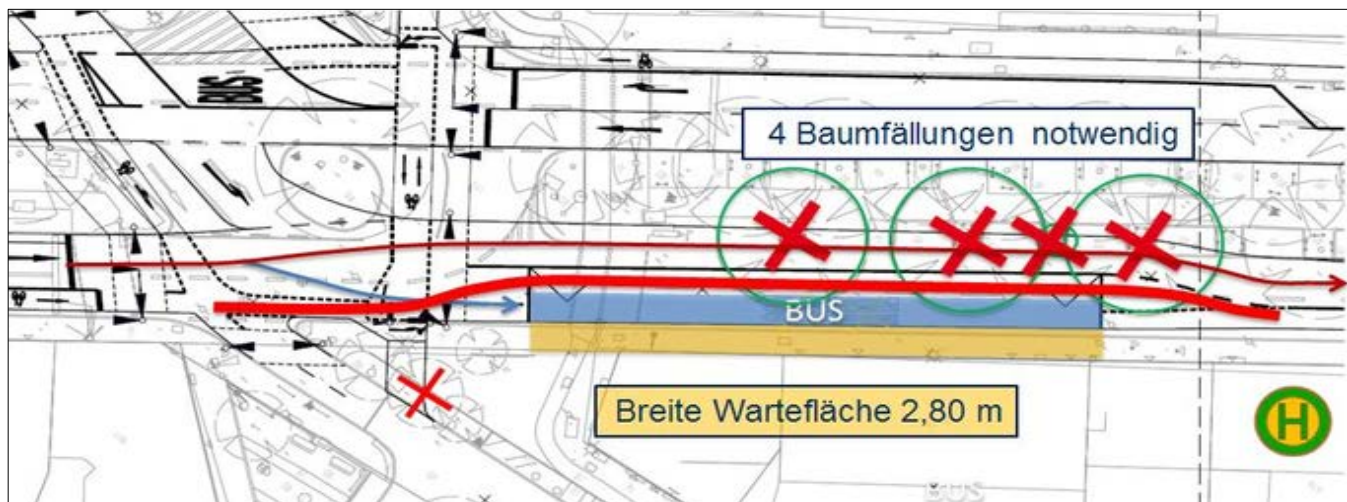
Variante 3 (offene Busbucht maximal)



Systemskizze Variante 3: offene Busbucht maximal

In der Variante 3 würde zusätzlich zum 2 Meter breiten Gehweg eine 2,5 Meter breite Wartefläche eingerichtet werden. Damit würde auch Platz für einen Fahrgastunterstand geschaffen werden. Durch die zusätzliche Wartefläche müsste der Fahrstreifen für den MIV etwas nach Norden, in die Allee, verschoben werden. In Folge dessen müssten vier Bäume gefällt werden. Der Radfahrstreifen würde durch die haltenden Busse blockiert werden und der auf dem Radfahrstreifen geführte Radverkehr müsste hinter dem Bus warten, bis dieser wieder abfährt.

Variante 4 (offene Busbucht + Radwegeanlage)



Systemskizze Variante 4: offene Busbucht + Radwegeanlage

In der Variante 4 würde der kombinierte Gehweg/Wartefläche auf 2,8 Meter verbreitert werden. Anders als in den Varianten 1-3 würde der Radverkehr an den wartenden Bussen vorbeigeführt werden. Wie in der Variante 3 müsste dafür die Fahrbahn insgesamt etwas nach Norden, in die Allee, verschoben werden. In Folge dessen müssten auch hier vier Bäume gefällt werden.

Kleingruppenarbeit - Ergebnisse



Diskussion in der Kleingruppe

In vier moderierten Kleingruppen („Blau“, „Gelb“, „Grün“, „Rot“) diskutierten die Teilnehmenden die Vor- und Nachteile der vier Varianten für den Umbau der Haltestelle Gerichtstraße, wägen diese gegeneinander ab und bewerteten die Varianten entsprechend.

Arbeitsgruppe „Blau“

| AG BLAU | V1 | V2 | V3 | V4 |
|----------------|---|---|---|---------------------------|
| positiv | | | - Vorteile für wartende Fahrgäste und für Fußgänger | - Fahrradfahrerfreundlich |
| negativ | - keine Verbesserung im Vergleich zum Bestand | - Fahrrad wird geblockt - Haltestelle zu nah an Kreuzung | - Fahrradverkehr wird geblockt - Radfahrer fahren möglicherw. auf dem Gehweg weil da soviel Platz ist - Bäume müssen gefällt werden | |

Die Arbeitsgruppe spricht sich dafür aus, dass eine Kombination aus den Varianten 3 + 4 geprüft wird.

Arbeitsgruppe „Gelb“

| AG GELB | V1 | V2 | V3 | V4 |
|----------------|--------------------|---|-----------------|-----------------|
| positiv | | - Keine Baumfällungen in Allee - Haltestelle näher für Bewohner aus Chemnitzstr. - für Radfahrer entspannteres Fahren - Fußweg breiter als in V1 | • | • |
| negativ | - Fußweg zu schmal | - Radfahrer müssen hinter dem Bus warten | - Baumfällungen | - Baumfällungen |

Die Arbeitsgruppe spricht sich mehrheitlich für die Variante 2 aus. Die Varianten 3 und 4 werden von der Gruppe ausgeschlossen.

Arbeitsgruppe „Grün“

| AG GRÜN | V1 | V2 | V3 | V4 |
|---------|----|----|--|------------------------------|
| positiv | | | - Platz für Busfahrgäste und Fußgänger | - Radverkehrsführung |
| negativ | | | - Baumfällungen in der Allee | - Baumfällungen in der Allee |

Die Arbeitsgruppe spricht sich für die Varianten 1 oder 2 aus. Die Varianten 3 und 4 werden wegen der erforderlichen Baumfällungen in der Allee von der Gruppe ausgeschlossen.

Arbeitsgruppe „Rot“

| AG ROT | V1 | V2 | V3 | V4 |
|---------|---|---|---|--|
| positiv | - Radverkehr sehen Verkehr besser (wegen späteren Bucht), aber KFZ sind schneller | - bessere kombinierte Geh- und Wartezone | - Bürgersteig breiter | - |
| negativ | - Risiko weil Radfahrer den Bus überholen müssen - Kein Tempo 30 vorgesehen um Sicherheit für Radfahrer zu gewährleisten | - Radfahrer sieht beim Bus überholen die PKW nicht schnell genug - Kein Tempo 30 vorgesehen um Sicherheit für Radfahrer zu gewährleisten | - Baumfällungen - Kein Tempo 30 vorgesehen um Sicherheit für Radfahrer zu gewährleisten - | - Baumfällungen - Kein Tempo 30 vorgesehen um Sicherheit für Radfahrer zu gewährleisten |

Die Arbeitsgruppe spricht sich für die Varianten 1 oder 2 aus. Die Varianten 3 und 4 werden von der Gruppe ausgeschlossen.

Fazit und Ausblick

In der Abschlussrunde äußerten sich Teilnehmende noch zu folgenden Themen:

Es wird nochmal auf das Thema mangelnde „Kfz-Parkplätze“ hingewiesen und der Bau einer Quartiersparkgarage angeregt (z.B. unter dem Sportplatz an der Max-Brauer-Allee).

Die Vertreter des LSBG weisen darauf hin, dass das Thema „Quartiersgarage“ nicht vom LSBG bearbeitet wird, sondern Sache des Bezirks ist.

Die Nutzung des Mittelstreifens (Allee) als Boulevard wäre nach Meinung eines Teilnehmenden nach wie vor wünschenswert.

Ein Teilnehmer ist der Auffassung, dass nicht nur an die Fußgänger und Radfahrer gedacht werden sollte, sondern der Autoverkehr gleichermaßen berücksichtigt werden muss.

Ein Teilnehmer fordert die Durchführung eines „Straßenverkehrssicherheitsaudit“ für die Planung zum Umbau der Max-Brauer-Allee.

Herr Hansen (LSBG) bedankt sich anschließend bei den Teilnehmenden für ihre Geduld am heutigen Tag und insbesondere für die konstruktive Mitarbeit an der Entwicklung des Planungskonzeptes für den Umbau der Max-Brauer-Allee. Er betont, dass die Ergebnisse der Planungswerkstatt in die weitere Ausarbeitung der Planungen einfließen werden.

Die Ergebnisse des Planungs- und Beteiligungsprozesses werden im Frühjahr 2017, im Rahmen einer weiteren öffentlichen Veranstaltung, präsentiert und erläutert. Der Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben und mit Plakaten im öffentlichen Straßenraum beworben. Alle Teilnehmenden, die an den bisherigen Veranstaltungen mitgewirkt – und sich in die Teilnehmerliste eingetragen haben, werden von der steg Hamburg direkt per E-Mail über den Termin der Abschlussveranstaltung informiert werden.



Sämtliche Präsentationen und Planskizzen, die in der Planungswerkstatt am 26. November 2016 gezeigt wurden, sind auf der Internetpräsenz des Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) einsehbar und können dort auch heruntergeladen werden.

LINK: <http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/5828548/max-brauer-allee/>

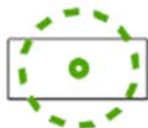


Alle Interessierte können sich auch weiterhin im Stadtteilbüro der steg Hamburg mbH (Große Bergstraße 257) über das Projekt informieren.

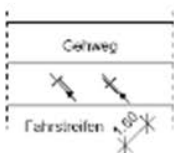


Auf der Planskizze verortete Anmerkungen und Hinweise

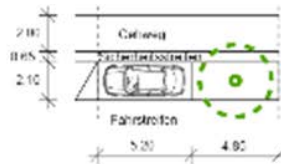
Interessierte Teilnehmende hatten im Anschluss noch die Möglichkeit, auf einer großen Planskizze der Max-Brauer-Allee mittels Symbolkarten weitere Hinweise zur Straßenausstattung wie beispielsweise Fahrradstellplätze oder der Verortung von Kfz-Stellplätzen und neu zu pflanzenden Bäumen zu geben.



Baumpflanzungen

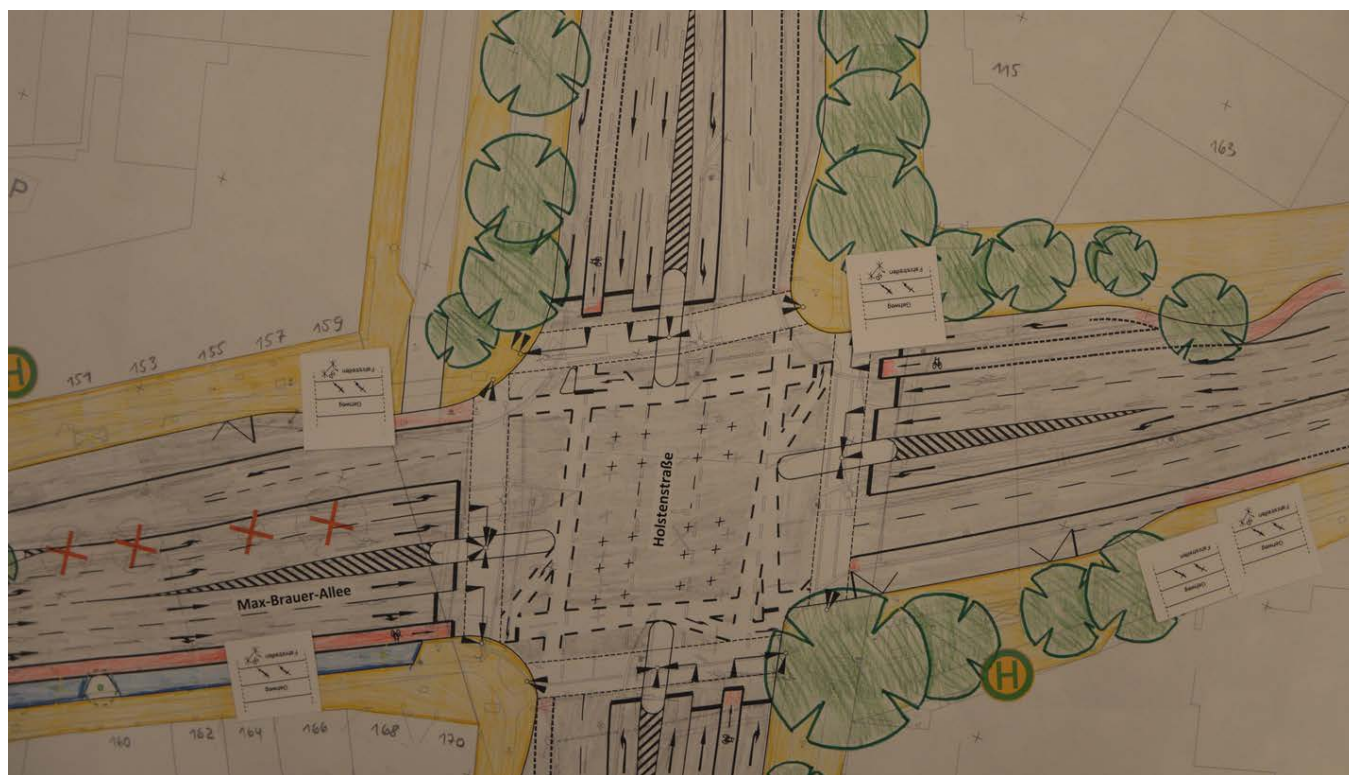


Fahrradständer

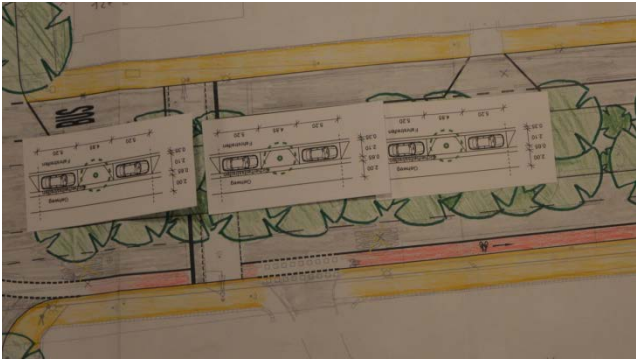


Kfz-Parkstände

Kreuzung Holstenstraße / Max-Brauer-Allee



Max-Brauer-Allee / Höhe Eggerstedtstraße



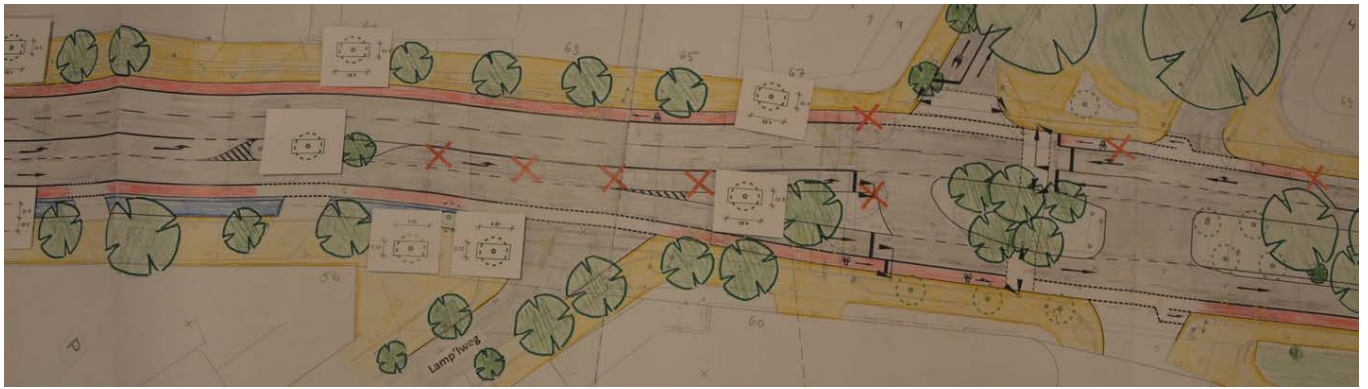
Max-Brauer-Allee / östl. Hospitalstr. (Mittelstreifen)

Max-Brauer-Allee - Mittelstreifen zwischen Bodenstedtstraße und Schnellstraße



Kreuzung Julius-Leber-Straße / Max-Brauer-Allee

Bereich: Goetheallee / Lamp'lweg



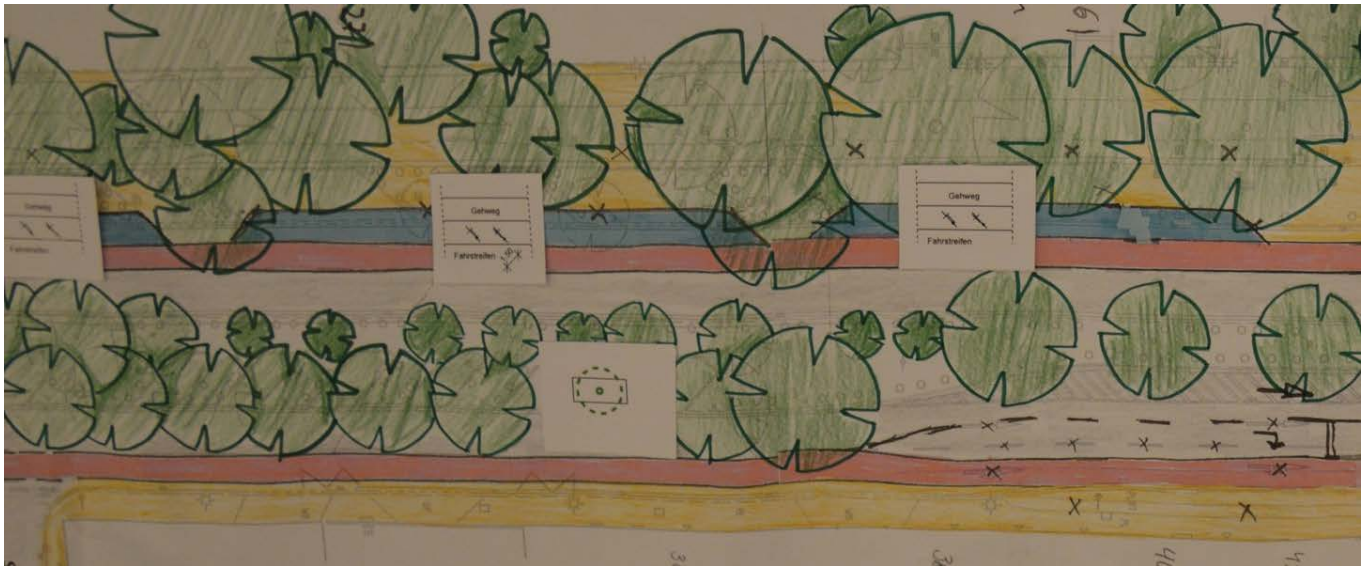
Bereich: Paul-Nevermann-Platz / Neue Große Bergstraße / Große Bergstraße



Bereich: Paul-Nevermann-Platz / Ehrenbergstraße

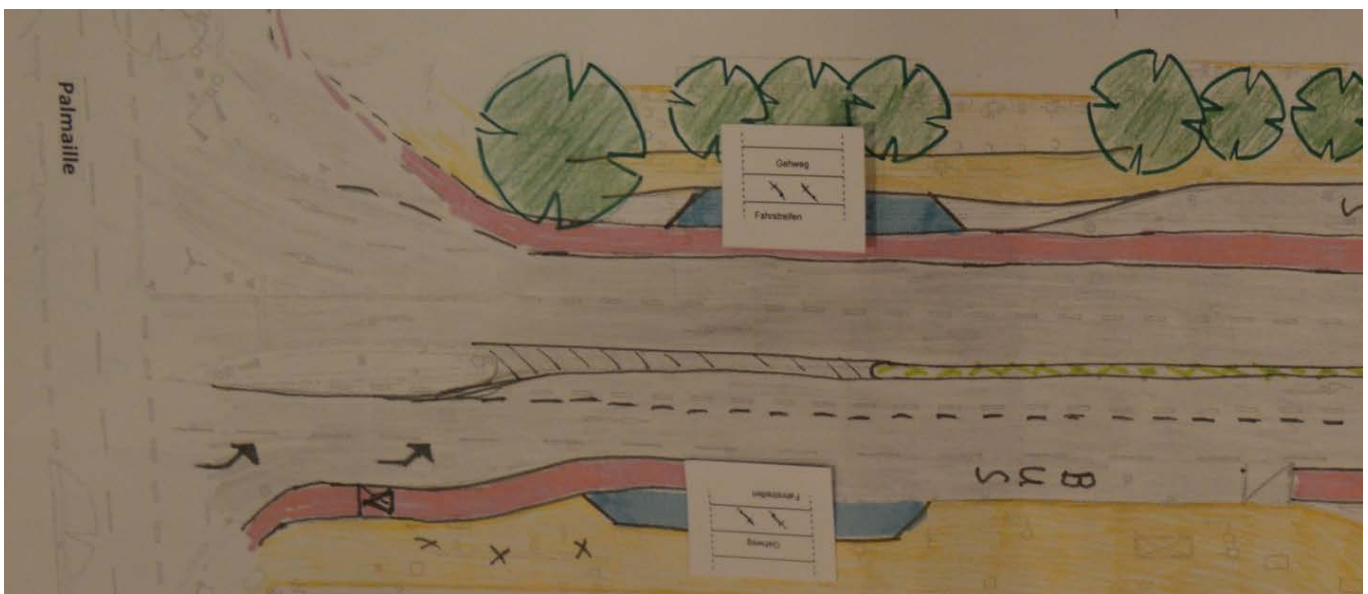


Bereiche: Ehrenbergstraße bis Schmarjstraße



Max-Brauer-Allee – Höhe Schmarjstraße

Bereich: Königstraße / Palmaille



Ergebnisdokumentation:



steg Hamburg mbH

