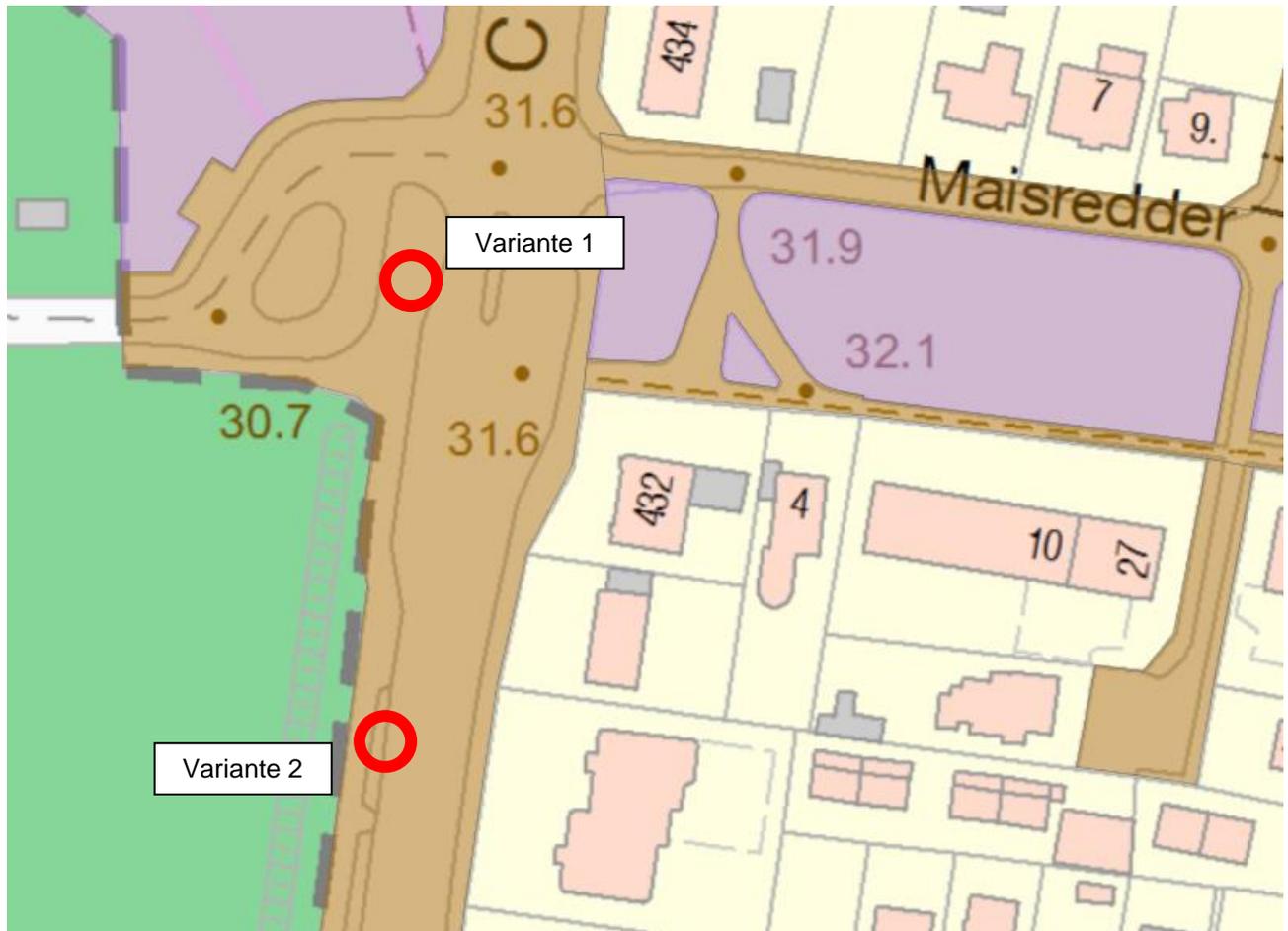


Erweiterung StadtRAD Hamburg
Neue Station Bramfelder Chaussee / Maisredder
ca. 12 Plätze



Ausschnitt aus dem Landesgrundbesitzverzeichnis

Variante 1: Bramfelder Chaussee Westseite, Gehwegfläche

Variante 2: Bramfelder Chaussee Westseite, Inanspruchnahme einer Parkbucht

Beide Varianten befinden sich auf öffentlicher Straßenverkehrsfläche. Weitere Varianten bieten sich nicht an.

Variante 1: Bramfelder Chaussee Westseite, Gehwegfläche



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Norden

Vorteile:

+ direkte Nachbarschaft zur Bushaltestelle und zur Zufahrt zum Friedhof Ohlsdorf

Nachteile:

- Beeinträchtigung von Laufwegen des Fußverkehrs möglich
- beengte Platzverhältnisse
- Siegeldeckel (schränkt Aufstellung der Andockplätze etwas ein)

Variante 2: Bramfelder Chaussee Westseite, Inanspruchnahme einer Parkbucht



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Norden

Vorteile:

- + keine Beeinträchtigung des Fußverkehrs
- + immer noch ausreichende Nähe zur Bushaltestelle und zum Friedhof Ohlsdorf
- + Betriebsfahrzeug kann südlich benachbarte Parkplätze nutzen

Nachteile:

- Inanspruchnahme einer Parkbucht
- höherer baulicher Aufwand (Erfordernis der Aufhöhung auf Radwegniveau)

Diskussion der Varianten

In der von Ende 2017 bis Anfang 2018 durchgeführten Online-Befragung wurde ein Standort in der Bramfelder Chaussee in Höhe Maisredder / Zugang Friedhof Ohlsdorf mehrmals vorgeschlagen (www.hamburg.de/stadtrad). Daneben gehen immer wieder Anfragen von Friedhofsbesuchern ein, die ein StadtRAD leihen möchten, um auf dem weitläufigen Gelände besser voranzukommen. Daher wird ein gewisses Potenzial für eine StadtRAD-Nutzung an diesem Standort gesehen. Die Stationsmindestgröße von 12 Andockplätzen erscheint für dieses Potenzial ausreichend.

Der Laufweg des Fußverkehrs in Variante 1 verschwenkt vom Gehweg direkt am Radweg hin zum Gehweg hinter dem Baumstreifen. Die StadtRAD-Station läge in diesem Verschwenkungsbereich. Auch wenn die Fläche ausreichend groß erscheint, kann es zu Beeinträchtigungen des Fußverkehrs kommen. Personen, die von der Buskehre zum Gehweg möchten, können die Station ebenfalls als Barriere empfinden.

In Variante 2 würde die Parkbucht entfallen, die sich direkt südlich der Bushaltestelle befindet. Zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung war diese jedoch ohnehin missbräuchlich durch ein Schwerlastfahrzeug genutzt. Im weiteren Verlauf Richtung Süden stehen außerdem weitere Parkbuchten zur Verfügung; der Bedarf wird hier nicht allzu hoch eingeschätzt. Die Parkbucht müsste baulich auf Radwegniveau angehoben werden, um eine praktikable Bedienung durch die Nutzerinnen und Nutzer zu gewährleisten. Dadurch entstehen höhere Kosten als bei Variante 1.

Trotz der höheren Baukosten empfiehlt die BWVI die Umsetzung von Variante 2.

Das Bezirksamt hat sich ebenfalls für die Variante 2 ausgesprochen.

Die Polizei favorisiert die Variante 1, da bei der direkt an der vierspurigen Hauptverkehrsstraße der Bramfelder Chaussee liegenden Variante 2 Verkehrsgefährdungen nicht ausgeschlossen werden könnten. Für den Fußverkehr bliebe bei Variante 1 ausreichend Platz.

Die HOCHBAHN spricht sich für Variante 2 aus. Gegen Variante 1 spricht aus ihrer Sicht, dass trotz der Andockplätze die Fahrräder häufig nicht platzsparend aufgestellt werden. Die Fahrräder würden dann im vorderen Schwenkbereich der Buskehre stehen. Grundsätzlich ist die Kehre bereits so eng, dass im Außenradius nicht auf Möglichkeiten verzichtet werden kann, die das Nutzen des Überhangs der Busse bzw. den Schwenkbereich einschränken. Nur so ist garantiert, dass die Busse so nah wie möglich am Bord halten können und weiterhin das Vorbeifahren folgender Busse ermöglicht wird. Hinzu kommt, dass Umstellungen auf Gelenkbus ausstehen und der Hamburg Takt die Nutzung der Kehre zusätzlich fordert. Eine Blockade des Bereichs ist aus diesen Gründen zu vermeiden. Variante 2 hingegen ist aus Sicht der HOCHBAHN problemlos. Im Sinne eines zukunftsweisenden, qualitativ hochwertigen ÖPNV bittet die HOCHBAHN, ihre Empfehlungen zu berücksichtigen.

Weiteres Vorgehen

Da sich im Bezirk Wandsbek die politischen Gremien die Entscheidung über die StadtRAD-Stationsflächen vorbehalten haben, erfolgt nunmehr eine Beteiligung des Regionalausschusses. Gleichwohl handelt es sich bei der Bramfelder Chaussee um eine Hauptverkehrsstraße in Zuständigkeit der BWVI, so dass das Votum des Ausschusses empfehlenden Charakter hat. Nach Entscheidung über die Fläche erstellt DB Connect eine Stationsplanung, auf deren Grundlage die Schlussabstimmung erfolgt und der Antrag auf Sondernutzungserlaubnis beim Bezirksamt gestellt wird. Die StadtRAD-Station soll im Laufe des Jahres 2020 in Betrieb genommen werden.