



**EINE NEUE GESTALTUNG**

**FÜR DIE HARKORTSTRASSE**

**AM 16. JANUAR 2018**

**Veranstalter**

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Sachsenfeld 3-5  
20097 Hamburg

**In Kooperation mit**

Bezirksamt Altona  
Platz der Republik 1  
22765 Hamburg

# PROTOKOLL DER INFORMATIONSVERANSTALTUNG

Ab 18:30 Uhr gab es die Gelegenheit sich an einem visualisierten Planbild der umgestalteten Harkortstraße von den Mitarbeitern des LSBG sowie der Ingenieursgesellschaft Masuch und Olbrisch über die Umgestaltung der Harkortstraße im Detail informieren zu lassen.

## Begrüßung

Frau Fromm, Fachbereichsleiterin im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), begrüßt alle Anwesenden in der Schulaula der Theodor-Haubach-Schule und skizziert kurz den Anlass und die Ziele der Informationsveranstaltung.

## Präsentation

Folgende Präsentation wurde gehalten:

### Umgestaltung der Harkortstraße

Herr Andreas Mühlenbeck, Geschäftsführung Masuch und Olbrisch Ingenieurgesellschaft (M+O)

Herr Frank Gause, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)

**Moderation:** Jan Seeringer, steg Hamburg mbH

Die Präsentation ist online abrufbar unter: [www.hamburg.de/mitte-altona](http://www.hamburg.de/mitte-altona)

## Rückfragen und Diskussion

Im Anschluss an die Präsentationen folgt eine Rückfragerunde, in der Fragen aus dem Plenum von Frau Fromm und Herrn Gause (LSBG), Herrn Mühlenbeck (M+O) sowie Frau Ferber (BSW, Projektgruppe Planung Mitte Altona) beantwortet wurden.

**Plenum:** Zunächst möchte ich ein Lob für die gute Umsetzung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens aussprechen – ich hätte nicht gedacht, dass so viele Punkte wirklich aufgenommen wurden. Warum wird nicht für die ganze Straße Tempo 30 vorgesehen? Der Unterschied zwischen dem nördlichen und dem südlichen Straßenabschnitt ist gering. Wenn es für die ganze Straße nicht umsetzbar ist, wäre es doch sinnvoll, wenigstens im Bereich der Schule darüber nachzudenken.

**Frau Fromm:** Die normale Straßengeschwindigkeit liegt momentan bei 50 km/h, für ein geringeres Tempo müssen Gründe genannt werden. In vielen Straßen Hamburgs wurde Tempo 30 bereits eingeführt, dennoch lässt sich daraus nicht ableiten, dass auch bei anderen Straßen genauso entschieden wird. Die Einführung von Tempo 30 wird immer einzeln bewertet.

**Herr Seeringer:** Wirkt sich Tempo 30 auf die Gestaltung des Straßenraumes aus oder wird lediglich ein Schild aufgestellt?

**Frau Fromm:** erläutert, dass es sich „nur“ um ein Straßenschild handeln würde, die heute vorgestellten Planungen müssten für Tempo 30 nicht geändert werden. Unabhängig davon wurden bei der Planung des Straßenraumes der Harkortstraße bereits verlangsamende Maßnahmen, wie Mittelinseln und Verschwenkungen, eingebaut, die auch ohne Verkehrsschilder den Verkehr beruhigen sollen.

**Plenum:** Bei den früheren Planungen von Holsten, als noch eine Ausweitung des Betriebs vorgesehen war, wurde es nicht genehmigt, Bäume zu fällen. Warum ist es bei der aktuellen Neugestaltung der Harkortstraße auf der westlichen Seite erlaubt?

**Herr Mühlenbeck:** Einige Bäume im nördlichen Teil befinden sich vor einer künftigen Tiefgaragenzufahrt, andere an der künftigen Einmündung der Erschließungsstraße für das Holstenareal. Die Harkortstraße wird die Haupteinschließung von Mitte Altona und dem Holstenareal gewährleisten und die Fahrradwege müssen ebenfalls untergebracht werden. Leider müssen deswegen einige Bäume weichen und an einer anderen Stelle durch Neupflanzungen ersetzt werden.

**Frau Fromm:** Es sind zahlreiche Neupflanzungen geplant. Diese sind im Plan durch hellgrüne Kreise mit gestrichelten Linien dargestellt. Bei Neupflanzungen wird darauf geachtet, dass es einen großzügigen zusammenhängenden Wurzelraum gibt, so dass zukünftig ein gutes gesundes Baumbild entstehen kann.

**Plenum:** Wie genau werden die Fuß- und Radwege aussehen? Die Darstellung im Plan sieht einen sehr schmalen Streifen für Radfahrer vor.

**Herr Mühlenbeck:** Im nördlichen Abschnitt der Harkortstraße wird es Fuß- und Radwege geben, der Radweg wird durch einen durchgezogenen weißen Streifen von der Fahrbahn abgegrenzt. Im südlichen Teil ist die Verkehrsbelastung deutlich geringer, deshalb ist hier kein Radweg erforderlich. Außerdem gibt es nicht ausreichend Platz dafür.

**Plenum:** Wie sieht der zeitliche Ablauf hinsichtlich des Straßenabschnittes am Park und an der Kleiderkasse aus? Die vorgesehene Ampel für diesen Abschnitt wird erst ab Herbst 2018 in Betrieb genommen, obwohl bereits jetzt schon viele anwohnende Kinder die Straße überqueren.

**Frau Fromm:** Die Ampel ist auf Verkehre ausgelegt, die erst mit dem Einzug des gesamten Gebiets erzeugt werden – also erst mit Fertigstellung der Wohngebäude, ab ca. 2020.

**Herr Gause:** Dies ist nicht die erste Anfrage bezüglich dieses Problems, das vor allem die Schüler der Theodor-Haubach-Schule betrifft. Es wird in naher Zukunft einen Vor-Ort-Termin mit der Verkehrsbehörde, dem Bezirksamt Altona und uns geben, bei dem die Handlungsmöglichkeiten besprochen werden. Dafür könnten provisorische Lösungen in Frage kommen.

**Plenum:** Wie kommen die für 2025 prognostizierten Verkehrsmengen für den Südabschnitt (5.100 Kfz/24h) und den Nordabschnitt (10.600 Kfz/h) zustande? Aus Sicht der direkten Anwohner ist diese Aufteilung nicht sinnvoll.

**Herr Mühlenbeck:** Die Zahlen wurden vom Verkehrsplanungsbüro SBI errechnet. Dabei handelt es sich um Zahlen, die auf Basis von realen Verkehrszählungen entstanden sind. In die Hochrechnungen sind außerdem Statistiken und alle geplanten städtebaulichen Entwicklungen hinzugezogen worden. Daher kann man mit großer Sicherheit davon ausgehen, dass die Berechnungen fachlich richtig sind. Auch heute zählt man im südlichen Abschnitt erheblich weniger Kfz als im nördlichen Teil, weshalb die Prognosezahlen logisch erscheinen.

**Herr Gause:** Eine ähnliche Verteilung der Verkehrsverteilung wurde bereits bei einer früheren Zählung im Jahr 2013 beobachtet.

**Plenum:** Welche Baumart ist für Neupflanzungen vorgesehen? Wird auf die Menge der Stickstoffoxyde in der Luft geachtet?

**Frau Fromm:** Die Auswahl der Baumart wird mit dem Bezirk abgesprochen.

**Plenum:** Wie wird die Dauer der Grünphase bei Lichtsignalanlagen festgelegt?

**Herr Mühlenbeck:** Nach den Richtlinien für die Lichtsignalanlagen, darf die Grünphase für Fußgänger nicht zu lang sein, damit sich keine Staus bilden. Die Mindestzeit der Grünphase ist so ausgelegt, dass Fußgänger die halbe Fahrbahn überqueren können. Hier in der Harkortstraße wird die Grünphase aber so lang, dass man bei Grün die gesamte Fahrbahn queren kann.

**Plenum:** Wie viele Buslinien wird es nach der Fertigstellung des Gebietes geben?

**Herr Mühlenbeck:** Es wird zwei Buslinien, davon eine Metrobuslinie, geben. Die Haltestellen sind für Gelenkbusse oder zwei normale Busse ausgelegt.

**Frau Fromm:** Der Fahrbetrieb fängt voraussichtlich im Dezember 2019 an, da der HVV nur zum Winterfahrplan neue Fahrpläne erstellt und neue Buslinien eintakten kann.

**Plenum:** Wird es einen Platz für eine Messstation für Feinstaub geben? Die Station in der Max-Brauer-Allee könnte dafür als Beispiel dienen.

**Frau Fromm:** Für Feinstaubmessungen ist die Umweltbehörde zuständig, es liegen keine Informationen vor ob es im neuen Quartier, nach dem Beispiel der Station in der Max-Brauer-Allee, eine Station geplant ist. Es gab bisher keine Anfragen zu diesem Thema.

**Plenum:** Bei der Erstvorstellung wurde weniger Autobesitz bei den neuen Bewohnern prognostiziert. Wird es Carsharingangebote geben?

**Frau Ferber:** Für das Quartier Mitte Altona gibt es ein Mobilitätskonzept, das verschiedene Bausteine beinhaltet. Im städtebaulichen Vertrag, der zwischen der Stadt und den Eigentümern geschlossen wurde, hat man sich auf den Stellplatzschlüssel von 0,4 geeinigt – also 0,4 PKW-Stellplätze pro Wohnung. Weitere Bausteine sind die zwei geplanten Stadtradstationen, die neu errichtet werden. Es wird auch stationäre Carsharingangebote und sogenannte Freefloater geben. Das Quartiersmanagement Mitte Altona, das im November seine Arbeit aufnahm, wird eine Mobilitätsanlaufstelle im Quartier einrichten. Ab Juni dieses Jahres können dort Lastenfahrräder usw. ausgeliehen werden. Dafür wird eine Anmeldung bei der Mobilitätsstelle vorausgesetzt.

**Plenum:** Verzögert sich der Zeitablauf der Umbauarbeiten? Es ist bekannt, dass die Baugemeinschaften in Mitte Altona mit ihrem Hochbau im Verzug sind, davon hängt die Fertigstellung des Parks ab und führt wiederum zur Verzögerung der Fertigstellung der Straße!

**Frau Ferber:** Die Fertigstellung des Parks wird sich nicht verzögern und ist für Ende 2019 geplant. Für die Baugemeinschaften ist es eine große Herausforderung, Baufirmen zu den kalkulierten Preisen zu finden. Was innerhalb des Gebietes Mitte Altona passiert, hat jedoch kaum Auswirkungen auf den Bau der Harkortstraße, da die betroffenen Baublöcke nicht direkt an der Harkortstraße liegen.

**Plenum:** Wird es möglich sein, nach dem Umbau der Harkortstraße aus dem Lessingtunnel kommend nach links abzubiegen?

**Frau Fromm:** Man wird links abbiegen können, der Kreuzungsbereich vor dem Lessingtunnel wird dementsprechend angepasst.

**Plenum:** Wird es eine Straße entlang der Schule geben, so wie es früher einmal geplant war?

**Frau Fromm:** Die Verbindungsstraße von der Haubachstraße zur Harkortstraße, die früher entlang des Schulgeländes geplant war, wird es nicht mehr geben. Im Holstenquartier wird weiter nördlich eine neue Verbindungsstraße entstehen.

**Plenum:** Welche Auswirkungen werden die Bauarbeiten auf die Tiefgaragenzufahrten haben – sind diese immer gewährleistet?

**Frau Fromm:** Ja, Tiefgaragenzufahrten sind meistens gewährleistet. Die genauen Verkehrsführungen während der Baustelle sind noch nicht festgelegt, aber die Hauseingänge werden immer frei bleiben. Wie auch andernorts üblich werden wir voraussichtlich die oberste Schicht der Fahrbahn erst nach dem Ende der Bauarbeiten herstellen, um Schäden auf dem Straßenbelag durch die Baufahrzeuge zu verhindern.

**Plenum:** Wann wird man aus der Stresemannstraße links in die Harkortstraße abbiegen können?

**Frau Fromm:** Das wird zeitnah möglich sein.

**Plenum:** Gibt es für den Radverkehr im südlichen Abschnitt keinen Schutzstreifen?

**Frau Fromm:** Am sichersten für die Fahrradfahrer ist der Mischverkehr, da alle Verkehrsteilnehmenden aufpassen müssen und sich im Blick haben. Bei den prognostizierten Verkehrsstärken in der Harkortstraße ist im südlichen Abschnitt kein Schutzstreifen erforderlich, da hier weniger Kfz unterwegs sind.

**Plenum:** Wenn Parkplätze wegfallen besteht doch die Gefahr, dass Autos auch dort parken, wo sie es nicht dürfen, z.B. auf Fußwegen. Wie werden diese vor parkenden Autos geschützt? Vor allem im südlichen Abschnitt wird es höchstwahrscheinlich Konfliktpotential geben.

**Frau Fromm:** In den letzten Jahren hatten die Anwohner kaum Parkplatzprobleme, da die Bebauung nur auf einer Straßenseite war, Parkplätze waren jedoch auf beiden Straßenseiten vorhanden. Dies wird sich in Zukunft ändern. Wie bereits präsentiert haben wir auch auf einige mögliche Parkplätze verzichtet, um bestehende Bäume zu erhalten, was von Bürgern gewünscht wurde. Eine Stadteilgarage ist nicht geplant, da es der Idee eines autoarmen Quartiers widersprechen würde.

**Plenum:** Wird es für die neuen Bewohner, die auf ein Auto angewiesen sind, möglich sein, Parkplätze anzumieten?

**Frau Fromm:** Da es keine öffentliche Parkgarage geben wird, besteht die Möglichkeit, einen Tiefgaragenplatz in den privaten Tiefgaragen zu mieten, wenn hier Stellplätze angeboten werden.

**Plenum:** Zu welchem Stadtteil wird das neue Quartier gehören?

**Frau Fromm:** Das Gebiet gehört heute zum Stadtteil Altona-Nord – und wird auch künftig Teil dieses Stadtteils bleiben.

**Plenum:** Werden Kosten für den Umbau der Harkortstraße auf die Bestandsbewohner zukommen?

**Herr Gause:** Die Anlieger werden nicht an den Kosten für den Umbau beteiligt.

**Frau Fromm, Frau Ferber, Herr Mühlenbeck und Herr Gause** bedanken sich für die zahlreiche Teilnahme und die angeregte Diskussion.

## **Protokoll**

steg Hamburg mbH  
Schulterblatt 26-36  
20357 Hamburg

16. Januar 2018