

Stadtraumerneuerung Osterstraße

Protokoll der öffentlichen Informationsveranstaltung am 28.10.2014

Das Bezirksamt Eimsbüttel beabsichtigt, den Stadtraum in der Osterstraße zu erneuern. Während der Planungsphase wird die Öffentlichkeit mit in den Prozess eingebunden und regelmäßig über den aktuellen Stand informiert. In diesem Kontext wurde die nachfolgend dokumentierte Veranstaltung durchgeführt.

Alle Informationen und Dokumente zum Projekt im Internet unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Veranstaltungsort:

Hamburg Haus
Doormannsweg 12
20257 Hamburg

Veranstaltungsbeginn:

19:00 Uhr

Moderation und Dokumentation:

steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

BEGRÜSSUNG

Frau Fuhlendorf begrüßt das Plenum und eröffnet die Veranstaltung mit einleitenden Worten zur Stadtraumerneuerung Osterstraße und stellt die anwesenden Akteure vor:

- ▶ Frau Piening, Stellvertreterin von Herrn Pröwrock und Leiterin der Abteilung Straßen und Gewässer im Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- ▶ Herrn Großmann, SBI – beratende Ingenieure
- ▶ Herr Tradowsky, Kontor Freiraumplanung
- ▶ Frau Fuhlendorf, Bezirksamt Eimsbüttel
- ▶ Frau Kayser von der steg Hamburg, die in diesem Prozess die Kommunikation umsetzt.

Frau Kayser (steg Hamburg) moderiert die Veranstaltung

PRÄSENTATION

Die Präsentation ist dem Internetauftritt des Projekts zu entnehmen unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Frau Piening (Bezirksamt Eimsbüttel) gibt einen Einblick in den aktuellen Projektstand und erläutert den vorläufigen Projektablauf. Zudem wird der vertiefende Sachstandsbericht vorgestellt.

Herr Großmann und **Herr Tradowsky** präsentieren den Vorentwurf und dessen Herleitung. Hierzu gehören auch die Ausgangsbedingungen, die Ziele und die Wünsche der Bürger.

Frau Piening gibt einen Ausblick auf den weiteren Prozessverlauf.

RÜCKFRAGEN UND DISKUSSION

Nach der Präsentation durch das Bezirksamt Eimsbüttel und dem Planungsteam werden Fragen und Anmerkungen der Veranstaltungsbesucher aufgenommen und von den Akteuren des Prozesses erläutert.

Plenum: Eine Straße hat laut Plan eine Breite von 2,75 m. Wie breit ist ein Bus? Besteht die Gefahr, dass der Bus den Radfahrern zu nahe kommen wird?

Herr Großmann: Jede Fahrspur hat eine Breite von 2,75 m. Die maximale Breite eines Busses beträgt 2,50 bis 2,55 m. Zudem kann der Mittelstreifen überfahren werden, so dass ausreichend Platz ist. Der Radfahrstreifen wird zudem 1,50 m breit.

Plenum: Das Verkehrsaufkommen von Fahrrädern in der Osterstraße ist besonders am Morgen sehr hoch. Ein solcher Schutzstreifen ist nicht praktisch, da Radfahrer genügend Platz brauchen, um nebeneinander fahren bzw. sich überholen zu können.

Herr Großmann: Bei den geplanten Schutzstreifen ist das Überholen möglich.

Plenum: Fahrradfahrer haben auf der Mönckebergstraße kein Problem mit der Bordkante, da diese sehr niedrig sind. Warum muss es hier Bordkanten geben?

Herr Großmann: In der Mönckebergstraße gibt es ebenfalls eine kleine Kante von 3 cm, wie sie auch für die Osterstraße vorgesehen ist. Dies wird für den Wasserablauf gebraucht, damit das Regenwasser geleitet wird und nicht auf den Gehweg fließt.

Plenum: Die Bauabläufe spielen für die Gewerbetreibende eine wesentliche Rolle, da es sie betreffen wird. Gibt es hierzu bereits nähere Angaben?

Frau Piening: Eine verträgliche Bauabwicklung steht im Vordergrund und wird vom Bezirksamt sehr wichtig genommen. Wie diese im Detail aussehen wird, ist Thema des nächsten Jahres.

Plenum: Welche Zielgruppe wurde bei der Planung bedacht? So wird z.B. für das Einkaufen im Supermarkt oft das Auto benötigt. Es werden jedoch 110 Parkplätze gestrichen, obwohl es bereits jetzt schon nicht genügend Parkplätze gibt. Diese Planung bringt aus meiner Sicht keinen Vorteil mit sich. Die Mittelinseln sind störend und sollten eher für Parkplätze genutzt werden, denn es gibt heute keine Probleme beim Überqueren der Osterstraße. Nicht gut sind tatsächlich die maroden Fahrradwege. Die Bürgersteige hingegen müssen nicht so stark verbreitert werden. Welche Ziele werden mit dieser Planung verfolgt? Soll die Osterstraße eine Flanierstraße werden?

Frau Piening: Die Ziele der Planung wurden in den letzten Veranstaltungen sehr ausführlich dargestellt und ausdiskutiert. Zu den Zielen gehört neben der Stärkung der Aufenthaltsqualität auch die Verlagerung der Radwege auf die Fahrbahn, wozu ein Wegfall von 50 % der Stellplätze unvermeidlich ist, was bereits in den ersten Veranstaltungen kommuniziert wurde. Bei der Planung müssen die Interessen von verschiedenen Bevölkerungsgruppen bedacht werden. Zusätzlich sollen auch die stadträumlichen Qualitäten mit der Planung gestärkt werden. Dies waren bereits die Themen der letzten Veranstaltungen und können in den Dokumentationen im Internetauftritt nachgelesen werden.

Plenum: Gibt es Orte in Hamburg, wo mit solch einem Konzept positive Erfahrungen gemacht wurde?

Herr Großmann: Die Eimsbütteler Chaussee gilt hier als positives Beispiel.

Plenum: Im Heußweg werden 3 Bäume gefällt und 3 neue gepflanzt, warum geschieht dies?

Herr Tradowsky: Die Bäume die gefällt werden, sind entweder im Bereich des neuen Fußgängerüberweges und blockieren diesen oder wurden bei einem Ortstermin mit dem zuständigen Fachmann des Bezirks aufgrund gestörtem Kronenaufbau und mangelnder Vitalität als nicht mehr erhaltenswert eingestuft. In einem anderen Fall wächst der Baum fast in eine Mastleuchte der Straßenbeleuchtung und ist auch nach mehrfachen Korrekturschnitten nicht mehr dauerhaft zu erhalten.

Plenum: Bleibt an der Kreuzung Heußweg/ Osterstraße die Anzahl der Fahrstreifen gleich?

Herr Großmann: An der Kreuzung Heußweg/ Osterstraße wird es zwei Fahrstreifen mit insgesamt 4,50 m geben. Derzeit sind es zwei breitere Fahrstreifen von je 3 m. Durch die geringere Breite der Fahrstreifen können wir ca. 2 m gewinnen.

Plenum: Bleibt die Ampel an der Kreuzung Emilienstraße/ Osterstraße erhalten?

Herr Großmann: Ja, die Ampel bleibt erhalten.

Plenum: Bei den geplanten Fußgängerüberwegen in der Methfesselstraße wird es für Autofahrer schwierig werden in den Kreisverkehr einzufahren, da man zunächst immer die Fußgänger abwarten muss.

Herr Großmann: Dies war einer der Gründe, warum der zunächst angedachte Kreisel an der Kreuzung Emilienstraße/ Osterstraße wieder aus den Planungen herausgenommen wurde, da hier die Fußgängerfrequenz sehr hoch ist. An der Methfesselstraße ist die Fußgängerfrequenz jedoch geringer, weshalb es an dieser Stelle funktionieren wird.

Plenum: PKW können die Radfahrer überholen, bei den LKW wird es jedoch Schwierigkeiten geben, insbesondere beim Linksabbiegen der Radfahrer.

Herr Großmann: LKW müssen hinter einem Radfahrer zurückbleiben wenn Gegenverkehr auftritt. Wenn es den Mittelstreifen gibt und dieser frei ist, können LKW diesen aber auch überfahren und die Radfahrer sofort überholen.

Plenum: Diese Informationsveranstaltung gibt lediglich Informationen über die Planung. Es wäre gut, wenn die betroffenen Anwohner mit in die Planung integriert worden wären.

Frau Piening: Wie bereits in der Präsentation dargestellt haben wir in den vergangenen Monaten mehrere Bausteine zur Einbeziehung der Bürger durchgeführt.

Plenum: Weniger Autoverkehr tut dem gesamten Viertel gut.

Plenum: Wie soll mit wildem Parken umgegangen werden, wenn zum Beispiel Autos auf dem Fußweg halten? Und wie wird mit dem Anlieferverkehr umgegangen? Werden diese überholt werden können?

Herr Großmann: Der Mittelstreifen hat eine sehr niedrige Kante und kann überfahren werden – auch zum Überholen von Lieferfahrzeugen, die am Straßenrand halten. Wildes Parken soll durch niedrigere Bügel verhindert werden. An anderen Stellen kommen Poller in Betracht, die sparsam eingesetzt werden aber jederzeit bei Bedarf nachträglich ergänzt werden können, so dass PKW nicht auf den Gehweg fahren werden.

Plenum: Wie funktionieren die Bushaltestellen? Geschieht das Ein- und Aussteigen aus dem Bus über den Radweg?

Herr Großmann: Der Bus wird am Fahrbahnrand anhalten, so wird das Ein- und Aussteigen eine konfliktfreie Situation bleiben, denn die Radfahrer fahren ja auf der anderen Seite des Busses vorbei.

Plenum: In Eimsbüttel gibt es eine sehr hohe Kinderdichte, weshalb auf die Sicherheit für Kinder geachtet werden muss.

Frau Piening: Der Sicherheitsaspekt war bei der Planung besonders wichtig. Unserer Einschätzung nach wird sich die Sicherheit erhöhen.

Plenum: Mit der Reduzierung der Parkplätze um 50 % wird es eine große Problematik geben. Die Verlegung des Radweges auf die Straße ist eine gute Sache, jedoch wird der Anlieferverkehr auf der Straße halten, da keine Parkplätze vorhanden sein werden. Der ganze Verkehr wird dann über den Mittelstreifen geleitet.

Herr Großmann: Die Parkraumsituation ist bereits heute angespannt und wird zukünftig nicht weniger angespannt sein. Erhebungen zeigen, dass ein Gutteil der dort parkenden Autos Langzeitparker sind, die nicht unbedingt Anwohner sein müssen, sondern z.B. auch Beschäftigte der Läden sein können. Zusätzlich gibt es auch Kurzzeitparker und Lieferverkehr. Ziel sollte sein, Kurzzeitparkplätze für Kunden zu schaffen und dies verstärkt zu kontrollieren. Es gibt die Absichtserklärung der Verkehrsbehörde, in der Osterstraße künftig auch stärker zu kontrollieren. Zudem sollten auch Alternativen für Langzeitparker geschaffen werden.

Herr Tradowsky: In der Regel sind in der Osterstraße kleinere Geschäfte ansässig, außer ein paar Filialisten. Und diese kleineren Geschäfte werden nicht durch große LKW, sondern eher durch Sprinter beliefert. Diese können künftig auch in den Anlieferzonen halten, da diese für Sprinter breit genug sind. Die Gewerbetreibenden sind bereits vor der Planung informiert worden.

Plenum: Es hieß, dass die Parkhäuser nicht ausgelastet seien. Ich bin Eigentümer der Tiefgarage in der Karl-Schneider-Passage und dieses ist stets stark ausgelastet.

Zusätzlich bin ich Eigentümer u.a. des IDUNA-Hauses sowie des Gebäudes, in dem sich Edeka befindet. Ich habe bereits vor längerer Zeit einen Antrag gestellt, unter den Park hinter Edeka eine Quartiersgarage bauen zu lassen, die 176 Stellplätze hätte – der Park würde auf der Garage wieder neu errichtet. Das Bezirksamt hat dies auch grundsätzlich begrüßt, jedoch gibt es seit längerem Diskussionen über Details und wir kommen nicht weiter. Es geht dabei z.B. um die Frage, ob Edeka weiterhin über die Emilienstraße beliefert werden kann – das Bezirksamt ist der Auffassung, dass die Belieferung künftig über die Osterstraße abgewickelt werden sollte. Dies ist jedoch nicht realistisch, wenn ich mir die neuen Planungen ansehe, daher sollte die Zufahrt von hinten zum Edeka weiterhin gesichert werden.

Frau Fuhlendorf: Es werden Gespräche geführt, ob unter dem Henry-Vahl-Park eine Quartiersgarage gebaut wird. Das hieße, dass Bäume gefällt werden und darauf eine Parkanlage neu errichtet werden müsste. Ein solches Projekt erfordert ein Bebauungsplanverfahren, da ebenfalls andere Eigentümer daran beteiligt sind. Eine Einigkeit aller Anlieger wurde noch nicht erreicht, wir sind da aber in Diskussion.

Frau Piening: Ich präzisiere gerne meine Aussage zur Belegung der Parkhäuser: wir haben dies v.a. auf das Karstadt-Parkhaus bezogen, das laut Zahlen von Karstadt zu 70% ausgelastet ist, somit wären durchschnittlich 100 Stellplätze frei.

Plenum: Es ist gut, dass die Anzahl der Parkplätze reduziert wird. Ziel für urbane Verkehrsplanung sollte sein, den stehenden Verkehr aus den Wohnquartieren rauszuhalten.

Ist der Bauabschnitt vom Heußweg zum Stellingener Weg beim ‚La Paz‘ beschlossene Sache? Wenn nein, was spricht dagegen? Wenn ja, ist es Teil des 1. Bauabschnittes?

Frau Piening: Diesen Abschnitt haben wir nachträglich in die Planungen aufgenommen, da viele Bürger dies wünschten. Nun muss die Finanzierung geprüft und sichergestellt werden. Davon ist abhängig, ob und wann dieser Abschnitt folgen wird, das können wir noch nicht abschließend mitteilen. Die Finanzierung des 1. und 2. Bauabschnitts steht aber fest.

Plenum: Wir vom ADFC finden die Planung sehr begrüßenswert und ein interessantes Muster. Es existieren Studien, die die Radfahrstreifen als beste Sicherheitsmaßnahme für Radfahrer auszeichnen. Der Radfahrer wird von den Autofahrern wahrgenommen und respektiert. Zudem führt die Maßnahme zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung und einem besseren Verkehrsklima. Eine Reduzierung des Autoverkehrs wird begrüßt. Bordkanten sind für Radfahrer durchaus ein Problem, da dadurch Sturzgefahr besteht. Ist der Grund für eine solche Kante bei den Mittelstreifen ebenfalls der Wasserlauf? Lässt es sich flacher halten?

Herr Großmann: Der Mittelstreifen wird ganz flach sein, sodass er kein Hindernis sein wird.

Plenum: Es gibt genügend Parkplätze in der Osterstraße. Jedoch ist eine stärkere Kontrolle notwendig.

Herr Großmann: Es gibt eine Absichtserklärung seitens der Verkehrsbehörde, die Situation nach dem Umbau stärker zu kontrollieren.

Plenum: Wird die öffentliche Beleuchtung mit in die Planung einbezogen? Und es sollten die Parkzeiten beschränkt und kontrolliert werden.

Herr Tradowsky: Die Beleuchtung ist nicht Teil der Maßnahme, außer bei ein bis zwei Ausnahmen, bei denen ein Lichtmast erneuert werden muss.

Plenum: Welche Argumente sprechen gegen eine Haltebucht für Busse?

Herr Großmann: Eine Haltebucht für Busse würde viel Platz, ca. 3 Meter, in Anspruch nehmen. Außerdem fädelt sich der Bus so schneller in den Verkehr wieder ein. Beim Halten kann der Bus aber problemlos überholt werden.

Plenum: Ist die Planung mit den ansässigen Gewerbetreibenden abgestimmt worden?

Herr Großmann: Das in Entstehung befindliche BID [Business Improvement District], einem Zusammenschluss von Eigentümern und Gewerbetreibenden, ist als Träger öffentlicher Belange in die Abstimmung der Planung eingebunden.

Plenum: In der Eimsbütteler Chaussee ist das Schrägparken möglich, warum ist das Schrägparken hier nicht möglich?

Herr Tradowsky: Vorwiegend aus Platzgründen. Man kann bei einer solchen Maßnahme nicht immer nur auf die PKW und die Parkplätze abheben. Das Ziel, welches wir hier vor Augen haben, ist die Revitalisierung einer lebendigen und vielfältigen Einkaufsstraße, die auch einen lebenswerten Stadtraum abbildet. Dabei müssen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt betrachtet werden. Die Ansprüche der Fußgänger, Rad- und Autofahrer sind mit den Bedürfnissen der Bewohner unter einen Hut zu bringen.

Plenum: Kinder bis 10 Jahren dürfen auf dem Bürgersteig fahren. Was ist mit der Begleitung?

Herr Großmann: Eltern können selbstverständlich ihr Kind auf dem Bürgersteig begleiten.

Plenum: An wen können sich Grundeigentümer bei Fragen wenden?

Frau Fuhlendorf: Bei Fragen kann man sich an das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes wenden.

Plenum: Wurden die Verkehrsströme beachtet und die mögliche Verdrängung der Verkehrsströme auf die Nebenstraßen?

Herr Großmann: Es wird, wie in der Präsentation dargestellt, von einem geringen Potenzial für Verdrängung ausgegangen, da die Messungen ergeben haben, dass die meisten Verkehre keine Durchgangs-, sondern Quell- und Zielverkehre sind. Das Verkehrsaufkommen kann sich natürlich verringern, wenn sich das Ver-

kehrverhalten der Bürgerinnen und Bürger ändert, indem mehr Leute auf den PKW verzichten – aber das können wir nicht planen. Parksuchverkehr wird es aber weiterhin geben.

Frau Kayser bedankt sich für die Diskussion und schließt die Veranstaltung

gez. Maryam Azizullah, steg Hamburg mbH
28.10.2014



Auftraggeber:
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62-66
20139 Hamburg

Kontakt: mr@eimsbuettel.hamburg.de



Auftragnehmer:
steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

Kontakt: osterstrasse@steg-hamburg.de