

Stadtraumerneuerung Osterstraße

Protokoll der öffentlichen Informationsveranstaltung am 30.06.2015

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 Kayser (steg Hamburg) begrüßt die ca. 100 Anwesenden, eröffnet die Veranstaltung mit einleitenden Worten zur Stadtraumerneuerung Osterstraße und stellt die anwesenden Akteure vor:

- ▶ Frau Piening, Bezirksamt Eimsbüttel, Leiterin der Abteilung Straßen und Gewässer im Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- ▶ Herr Dr. Großmann, SBI – Beratende Ingenieure
- ▶ Frau Stelzer, Kontor Freiraumplanung
- ▶ Frau Kayser und Herrn Seeringer von der steg Hamburg, die in diesem Prozess die Kommunikation umsetzen.

Frau Kayser (steg Hamburg) moderiert die Veranstaltung und stellt den Ablauf vor.

PRÄSENTATION

Die Präsentation ist dem Internetauftritt des Projekts zu entnehmen unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Frau Piening (Bezirksamt Eimsbüttel) erläutert die Projektziele und den Projektablaufplan.

Herr Seeringer (steg Hamburg) stellt den vorlaufenden Prozess dar.

Herr Dr. Großmann und **Frau Stelzer** stellen die endgültige Planung und den Bearbeitungsstand, sowie die geplante Ausführung vor.

Frau Piening stellt die Informationsangebote zum weiteren Prozessverlauf vor.

RÜCKFRAGEN UND DISKUSSION

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

Frage aus dem Plenum: Die vorgelegten Pläne werden vom ADFC grundsätzlich begrüßt. Jedoch sind deutliche Mängel in der Planung des Radverkehrs zu erkennen und einige Aspekte erscheinen fraglich: Laut Planung soll ein LKW trotz des Mittelstreifens Radfahrer überholen können, was rein rechtlich gesehen nicht möglich ist, denn ein Überholabstand von 1,50 m kann in der Form nicht eingehalten werden. So haben LKW und Busse keine Chance, Radfahrer zu überholen. Aus diesem Grund wird eine Nicht-Akzeptanz vieler Radfahrer befürchtet, die weiterhin auf dem Gehweg fahren werden.

Es wird vom ADFC gefordert, eine Tempo 30 Zone einzurichten, da die Planung nicht im Sinne der Verkehrssicherheit ist. Warum wird diese Forderung verneint?

Fragwürdig ist zudem, dass der Schutzstreifen an bestimmten Stellen unterbrochen und nicht durchgängig ist. Dies ist gefährlich!

Herr Dr. Großmann: Vieles sind verkehrsrechtliche Fragen, die im Zuge der Planung schwer zu beantworten sind. Eine Veränderung auf Tempo 30 muss von der Verkehrsbehörde [> Polizei] angeordnet werden und kann daher nicht von Planern oder dem Bezirksamt festgelegt werden. Die Art der Planung wird jedoch eine Geschwindigkeitsdämpfung zur Folge haben und bereits heute liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit, zumindest tagsüber, deutlich unter 50 km/h.

Die Maße des Schutzstreifens orientieren sich an Standardmaßen. Breitere Schutzstreifen hätten nur zulasten des Platzes für Fußgänger realisiert werden können – und viel breiter hätte die Fahrbahn wegen der Bäume nicht werden können. Das der Schutzstreifen an einigen Stellen nicht durchgehend eingeplant werden darf, ist eine Problematik, die von der Polizei nur in Hamburg so gesehen wird. In anderen Bundesländern wird ein Schutzstreifen auch bei vergleichbaren Querschnittsbreiten realisiert, nur in Hamburg wird dies von der Verkehrsbehörde abgelehnt. Wir bleiben diesbezüglich jedoch im Dialog. Und da es nur um das Auftragen der Markierungen geht, ohne dass Umbauten erforderlich wären, können die Schutzstreifen bei Bedarf auch im Nachhinein noch hinzugefügt werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Die angekündigte Verkehrsbeobachtung liegt in den Sommerferien. Es wäre besser, wenn dies außerhalb der Ferien geschieht, da das Ergebnis sonst verfälscht wäre.

Die Planung wird grundsätzlich begrüßt, jedoch sollten wichtige Themen, wie die Durchflussgeschwindigkeit und die Unterbringung der PKW durch ein vergrößertes Parkhaus oder einer Tiefgarage, nicht außer Acht gelassen werden. Ein Vorschlag wäre ebenfalls die Anordnung als Tempo 30-Zone.

Herr Dr. Großmann: Die Schulferien beginnen nach der Verkehrsbeobachtung, so dass es nicht zu verzerrten Messungen kommt. Auch gab es bereits vorher Zählungen und Erhebungen. Wie bereits erwähnt, liegt die Tempo-30-Festsetzung nicht in unserer Zuständigkeit.

Was die Unterbringung der PKW angeht, gibt es in der Osterstraße das Problem der Langzeitparker. Wenn diese nicht mehr in der Osterstraße parken, sollte ausreichend Parkraum für Kunden vorhanden sein – v.a. wenn durch eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheiben die Parkdauer der PKW beschränkt wird und so eine höhere Fluktuation erreicht werden kann.

Eine Erhebung aus dem letzten Jahr hat ergeben, dass 87 % der Menschen in der Osterstraße den ÖPNV nutzen bzw. zu Fuß oder mit dem Rad kommen. Nur 13 % sind Autonutzer.

Anmerkung aus dem Plenum: Wenn Autos neben den Radfahrern rasen, werden weniger Menschen auf der Straße fahren.

Herr Dr. Großmann: Das Geschwindigkeitsniveau wird nicht so sein, dass mit 50 km/h an Radfahrer vorbeigefahren wird.

Anmerkung aus dem Plenum: Tempo 30 wird auch von der Fraktion DIE LINKE gewünscht. Wenn dies nicht möglich ist, sollte zumindest der Kreisel an der Emilienstraße zur Entschleunigung realisiert werden. Für Familien und Kinder sollte das Fahren auf dem Gehweg erlaubt sein!

Herr Dr. Großmann: Der geplante Minikreisverkehr an der Emilienstraße ist durch das hohe Verkehrsaufkommen nicht möglich. Wenn sich jedoch der Verkehr verändert, kann dies im Nachhinein angepasst werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Danke für die umfangreiche Präsentation des Verfahrens. Die Bedenken des ADFC sind berechtigt. Als Autofahrer wüsste man nicht, wie regelgerecht überholen werden soll.

Die Fahrradaufstellflächen sind in den Seitenstraßen konsequent vor den Lichtsignalanlagen, direkt in der Osterstraße gibt es jedoch keine. Es wäre aber doch sinnvoll, diese auch in der Osterstraße zu berücksichtigen – oder was spricht dagegen?

An der Kreuzung zum Schulweg wäre stadteinwärts eine eigene Führung für linksabbiegende Radfahrer (Richtung „Im Gehölz“) sinnvoll.

Ebenso wäre es gut, die schmalen Gehwege in der Emilien- und Schwenkestraße auf ein Regemaß von zwei Metern zu verbreitern.

Herr Dr. Großmann bedankt sich für das positive Feedback. Aufstellbereiche für Radfahrer vor der Haltelinie sind in der Osterstraße nicht möglich, da hierfür das Verkehrsaufkommen zu hoch ist. Dies kann jedoch nachträglich verändert werden, falls in ein paar Jahren das Verkehrsaufkommen geringer werden sollte. Der Vorschlag einer Linksabbieger-Spur wird aufgenommen und geprüft.

Frage aus dem Plenum: In der letzten Veranstaltung wurden Fragen angesprochen, die nach meiner Einschätzung immer noch nicht beantwortet wurden: Wie breit muss eine Fahrspur sein, damit ein Radfahrer sicher fahren kann, auch wenn er von einem Bus überholt wird? Sehr viele Schulkinder fahren morgens in Richtung Dammtor mit dem Fahrrad. Wie sollen sich die Kinder wohlfühlen?

Die Autofahrer werden durch die Planung verdrängt, aber wohin? Sie weichen auf Straßen in der Umgebung aus und belasten dort die Anwohner – sowohl durch den fließenden, als auch durch den ruhenden Verkehr. Das Problem ist somit nicht gelöst.

Viele Anwohner begrüßen die Umgestaltung der Osterstraße, jedoch werden Folgen wie Mieterhöhungen nicht erwähnt. Viele Seitenstraßen sind aufgrund ihres Zustandes gefährlich für Ältere und Rollstuhlfahrer.

Herr Dr. Großmann: Wir haben bereits eine Zählung durchgeführt, wie viel Prozent der Autofahrten reiner Durchgangsverkehr sind. Ca. ein Viertel aller Fahrten sind theoretisch verlagerungsfähiger Verkehr – in der Praxis erfahrungsgemäß wahrscheinlich deutlich weniger. Die Osterstraße soll für den Durchgangsverkehr auch nicht gesperrt werden, um die Nachbarstraßen nicht stärker zu belasten.

Zum Parken: Der Bau einer Tiefgarage liegt nicht in unserer Zuständigkeit und kann in diesem Rahmen nicht mit geplant werden. Es wird Hinweisschilder geben, die das Karstadt-Parkhaus sowie die Tiefgarage in der Karl-Schneider-Passage besser ausschildern, wodurch der Bestand effizienter genutzt werden soll. Die Parkmöglichkeiten in der Osterstraße werden für Kurzzeitparker mit einer Parkscheibe kostenfrei zur Verfügung gestellt – durch den höheren Wechsel können so auch mehr Kunden Parkplätze finden.

Frau Piening: Die Errichtung von Quartiersgaragen liegt nicht in der Zuständigkeit unseres Fachamtes, daher können wir diese nicht mitplanen.

Anmerkung aus dem Plenum: Es ist wichtig, dass die Anzahl der Parkplätze nicht halbiert wird. Die Autos werden somit von der Osterstraße verdrängt und die Seitenstraßen werden voller. Eine Quartiersgarage wird seit langem gewünscht, wurde jedoch noch nicht in Aussicht gestellt. Die Kunden werden keinen Parkplatz finden und so werden sicher viele Gewerbetreibende Umsatzeinbuße verzeichnen.

Vom Schulweg bis zum Heußweg gibt es genügend Platz im öffentlichen Raum, so dass eine Reduzierung von Parkplätzen nicht nachvollziehbar ist. Da Längsparken mehr Platz in Anspruch nimmt, könnte Schrägparken als Alternative umgesetzt werden, um mehr Parkplätze zu erhalten.

Die nur am Vormittag geltenden Lieferzonen werden ein Problem darstellen, da einige Gewerbe auch mehrmals am Tag beliefert werden. Eine höhere Anpassung an den Bedarf der Gewerbetreibenden ist hier wichtig.

Herr Dr. Großmann: Das Schrägparken ist für Fahrradfahrer gefährlich, da rückwärts ausparkende Fahrzeuge Radfahrer nicht sehen können. Aufgrund der zahlreichen Geschäfte wird in der Osterstraße häufiger ein- und ausgeparkt als z.B. in der Eimsbütteler Chaussee, in der es Schrägparken gibt, weshalb dies in der Osterstraße nicht möglich sind.

Anregung aus dem Plenum: Auf früheren Veranstaltungen wurde gesagt, dass bei Karstadt immer über 70 Stellplätze leer stehen. Doch solange ein kostenfreier Parkplatz in der Osterstraße zur Verfügung steht, werden Autofahrer immer versuchen, hier zu parken, anstatt ins kostenpflichtige Parkhaus zu fahren. Es wäre daher besser, den Kurzzeitparkern keine kostenfreien Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Anmerkung aus dem Plenum: Es besteht die Befürchtung, dass die Kunden aufgrund der Baustellen wegbleiben. Werden es große oder mehrere kleinere Baustellen sein?

Herr Dr. Großmann: Der Bau erfolgt etappenweise, jeweils auf der einen Seite der Osterstraße, während auf der gegenüberliegenden Seite der Verkehr einspurig als Einbahnstraße weiterläuft. Danach wird die gegenüberliegende Straßenseite realisiert. Diese Planung ist vor wenigen Tagen verabschiedet worden. Trotz der Baustellen bleibt die Zugänglichkeit zu Läden und Wohnungen gewährleistet. Radverkehr, Fußverkehr und Autoverkehr werden weiterhin möglich sein, jedoch wird es eine gewisse Einschränkung geben – wie z.B. die streckenweise Einbahnstraßenregelung. Dieses Verfahren wurde bereits bei anderen Baustellen erprobt und hat gut funktioniert.

Frage aus dem Plenum: Wird in der Bauphase der Metrobus fahren?

Herr Dr. Großmann: Der Metrobus wird weiterhin fahren. Lediglich in der ersten Bauphase wird der Bus durch den Heußweg umgeleitet. Eine gewisse Einschränkung ist unvermeidlich.

Frage aus dem Plenum: Wird an jeder Haltestelle ein Vorbeifahren der Autos am haltenden Bus möglich sein? Auch an den schmaleren Stellen stadtauswärts?

Herr Dr. Großmann: Dies gilt für alle Haltestellen und alle Verkehrsteilnehmer, auch für PKW.

Anmerkung aus dem Plenum: Der Umbau der Fuhlsbüttler Straße hat eine längere Bauzeit in Anspruch genommen als zunächst geplant. Es gab große Probleme, wie z.B. versperrte Zufahrtswege, wodurch Eigentümer und Gewerbetreibende Einbußen hinnehmen mussten. Die Baustelle hat die Zugänglichkeit zu den Standorten der Mülltonnen versperrt, weshalb die Müllabfuhr nicht kommen und den Müll nicht abholen konnte. Dies war für Anwohner, Gewerbetreibende und Eigentümer sehr ärgerlich.

Frau Kayser: Die Problematik der Fuhlsbüttler Straße ist den Beteiligten nicht im Detail bekannt, daher kann hierzu nichts gesagt werden. Neben Negativbeispielen, wie offenbar in der Fuhlsbüttler Straße, gibt es auch positive Beispiele, wie in der Eimsbüttler Chaussee. Dort liefen die Baumaßnahmen reibungslos ab.

Herr Dr. Großmann: Es wird versucht, die Bauphase mit so geringen Einschränkungen wie möglich umzusetzen. Anwohnern und Gewerbetreibenden werden Ansprechpartner, wie z.B. die Bauleitung, genannt, an die Sie sich bei Problemen wenden können.

Frage aus dem Plenum:

Das Thema Parkraum ist wichtig für das gesamte Quartier. Es ist bewusst, dass das Thema Quartiersgarage nicht in diesem Kontext entschieden werden kann, jedoch sollte es doch möglichst mit bewegt/ beeinflusst werden. An der Grundschule Tornquiststraße sollte der Schulhof teilweise als Standort für eine Quartiersgarage genutzt werden, wodurch dieser stark beeinträchtigt und verkleinert gewesen wäre.

Frau Piening: Die Thematik einer Quartiersgarage liegt in der Zuständigkeit des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung. Es gibt daher im Bezirksamt Eimsbüttel Zuständige, jedoch nicht innerhalb des Fachamtes Management des öffentlichen Raums, dass das Projekt Osterstraße bearbeitet.

Frage aus dem Plenum: Wird die Verkehrserhebung nur in der Osterstraße oder auch in den Nebenstraßen durchgeführt?

Herr Dr. Großmann: Es werden Kameras in der Osterstraße und an den Kreuzungsbereichen aufgestellt, jedoch nicht in den Nebenstraßen. Fokussiert wird die Osterstraße, aber die Nebenstraßen-Aktivitäten werden an den Kreuzungen ebenfalls erfasst werden.

Frage aus dem Plenum: In der Osterstraße wird versucht, es allen Verkehrsteilnehmern recht zu machen. In anderen Städten europa- und weltweit gibt es jedoch Städte, die eine klare Priorisierung vornehmen. In diesen Ländern haben die Aufenthaltsqualität, der ÖPNV und die Lebensqualität Vorrang. Warum wird dies hier nicht angestrebt? Ist es möglich, die Straße in eine Vorrangstraße für Fahrräder zu verändern, wie z.B. in Kopenhagen?

Wie ist die Vorrangschaltung an den Ampeln gedacht?

Herr Dr. Großmann: Es herrscht ein großes KFZ-Aufkommen in der Osterstraße, so dass keine radikalen Änderungen vorgenommen werden können. Ansonsten käme es zu straken Verdrängungen des Verkehrs, was die Nebenstraßen belasten würde.

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird es geben, da auch die Gehwege breiter werden. Es ist nicht unmöglich, aus der Osterstraße in einigen Jahren z.B. eine Fahrradstraße zu machen, wenn sich die Verkehrsmengen ändern sollten. Aber das steht zurzeit nicht zur Diskussion.

Anmerkung aus dem Plenum: Die Baumaßnahme kostet sieben Millionen Euro. Ist das nicht sehr viel Geld für eine solche Baumaßnahme und wird es am Ende nicht sowieso immer teurer?

Herr Dr. Großmann: Sieben Millionen Euro sind viel, jedoch handelt es sich hier um einen großen Bauabschnitt, der neben den verkehrlichen Fragen auch eine gestalterische Aufwertung beinhaltet. Der Bodenbelag, jeder Fahrradbügel, jeder Mülleimer, jede Bank kosten Geld, was sich auf einer Länge von über einem Kilometer alleine für diese Bausteine aufsummiert.

Frau Piening: Heute ist bereits die vierte Veranstaltung zum Thema, weshalb in der Präsentation auf eine erneute detaillierte Darstellung der Zielsetzungen verzichtet wurde. Dies kann jedoch gerne nachgelesen werden, da im Internetauftritt alle Präsentationen und Protokolle nachzulesen sind.

Frau Kayser bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion und verweist nochmals auf die Informationsmöglichkeiten.

gez. Maryam Azizullah, steg Hamburg mbH
30.06.2015



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