

Protokoll der Informationsveranstaltung 15. Mai Planung der Veloroute 3 in der Stresemannallee

**Ort//Zeit: Grundschule Döhrnstraße 42 // 15. Mai 2017 // 19.00 Uhr bis 21.10 Uhr
Anzahl der Teilnehmer: ca. 100**

Ablauf:

19.00 Begrüßung, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR, Thomas Pröwrock

19.05 Ablauf der Veranstaltung, Moderation Jürgen Roloff

19.10 Planungskriterien für Velorouten, Fachamt MR, Thorsten Rösch

19.20 Vorstellung der Planung, „wfw nord consult“, Katharina Struckmeyer

19.50 Einstieg in die Fragerunden

20.50 Ausblick auf den weiteren Planungsverlauf

21.00 Ende der Veranstaltung

Die Planunterlagen und die Präsentation sind online einsehbar:

www.hamburg.de/eimsbuettel/stresemannallee/

Vorbemerkung zum Zeitpunkt und zur Zielsetzung der Veranstaltung (30. Mai 2017):

Die im Rahmen dieser Informationsveranstaltung vorgestellten ersten Entwurfsplanungen zur Gestaltung der Veloroute 3 in der Stresemannallee wurden zeitgleich auch mit der 1. Verschickung an die Träger der öffentlichen Belange (sogenannte TöB´s) übermittelt. Die TöB´s, das sind z.B. Polizei, Feuerwehr und Stadtreinigung, aber auch HVV, ADAC und ADFC. Die Stellungnahmen der TöB´s und ihre evtl. Anmerkungen zur Planung konnten in der Präsentation vom 15. Mai deswegen noch nicht berücksichtigt werden. Der frühe Zeitpunkt dieser Veranstaltung verfolgte die Zielsetzung, die Anmerkungen der Anlieger im Prozess der weiteren Abstimmung der Planung innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen möglichst frühzeitig berücksichtigen zu können.

Einstieg in die Fragerunden (15. Mai)

Frage: Wird die Bedarfsampel am Sorthmannweg vollständig entfernt?

Antwort: Ja.

Frage: Ohne eine Ampelanlage am Sorthmannweg wird der Übergang gerade für Kinder auf dem Schulweg unmöglich. Kann die Ampelanlage nicht erhalten werden?

Antwort: Die Straßenverkehrsbehörde ist nach einer Besichtigung vor Ort zu dem Ergebnis gekommen, dass die Ampelanlage nicht aufrechterhalten werden kann. Auch ein geplanter Zebrastreifen als Ersatz für die Ampelanlage kann nicht angeordnet werden.

Der gesicherte Übergang an der Troplowitzstraße (zirka 50m entfernt) ist zudem ausreichend. Damit können alle Passanten, Schüler etc. problemlos und sicher die Straße überqueren.

Ergänzung vom Podium: Der Schulweg ist durch die Ampelanlage an der Troplowitzstraße sicher. Die Polizei und das Fachamt Management des öffentlichen Raumes haben gemeinsam entschieden, dass erwachsene Personen die Straße in Zukunft auch ohne Ampelanlage in Höhe des Sorthmannwegs eigenständig und sicher überqueren können.

Protokoll der Informationsveranstaltung 15. Mai Planung der Veloroute 3 in der Stresemannallee

Frage: Was passiert, wenn Busse dort die Sicht versperren, bzw. wie sollen Radfahrer an den haltenden Bussen vorbeikommen? Die Situation erscheint unübersichtlicher!

Antwort: Die Busse stehen dort in der Regel nur kurze Zeit und es gibt keine dauerhaft parkenden Fahrzeuge. Fahrradfahrer ist zuzumuten hinter einen Bus zu halten. Es gibt Vorgaben und Regelwerke die dieser Planung zu Grunde liegen.

Ergänzung vom Podium: Gegebenenfalls muss man etwas warten, bevor man die Straße überqueren kann.

Frage: Hält der Bus auf dem Radfahrweg?

Antwort: Der Radverkehr wird über die Haltefläche des Busses geführt.

Frage: Müssen sich die Anlieger an den Kosten beteiligen?

Antwort: Es gibt keine Anliegerbeiträge.

Frage: Werden in der Stresemannallee neue Leitungen (Strom, Wasser, Abwasser, etc.) verlegt?

Antwort: Die Leitungsträger werden berücksichtigt und noch in der kommenden Woche findet hierzu ein Termin statt. Derzeit wissen wir noch nicht von geplanten Leitungsarbeiten. Sollte dies aber der Fall sein, werden diese Arbeiten im Vorwege durchgeführt.

Frage: Sind 1,25m ausreichend als Fahrradschutzstreifen?

Antwort: Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist zu diesen Vorgaben nach einer Vielzahl an wissenschaftlichen Untersuchungen gekommen. Daher kann man davon ausgehen, dass 1,25 m ausreichend sind.

Der Radfahrer befindet sich stets im Blickfeld des PKW-Verkehrs. Auch die Bushaltestellen – sogenannte Buskaps - werden so sicherer, da die Radfahrer im Haltestellenbereich nicht mehr direkt in den Ein- und Ausstiegsszonen des Busses entlangfahren.

Frage: Kann Flüsterasphalt verbaut und eine Tempo 30-Zone in den Nachtstunden eingerichtet werden?

Antwort1: Ein nächtliches Tempo 30 kann nur durch die Polizei angeordnet werden.

Antwort2: Die Behörde Wirtschaft, Verkehr und Innovation lehnt den Einbau von Flüsterasphalt auf innerstädtischen Straßen ab, da er unter 60 km/h (Rollgeräusch) keine Auswirkungen hat und der bauliche Aufwand, besonders bei späteren Leitungsarbeiten, deutlich höher ist.

Frage: Warum verbreitert man nicht den vorhandenen Fahrradweg oder grundsätzlich den Schutzstreifen?

Antwort: Für einen den Regelwerken entsprechenden Zweirichtungsradweg bzw. Radfahrstreifen ist der erforderliche Platzbedarf zwischen den Bestandsbäumen nicht vorhanden.

Ergänzung vom Podium: In ganz Hamburg soll der Fahrradverkehr sicherer werden. Der Zweirichtungsradweg funktioniert vor allem nicht bei Knotenpunkten. Dies gilt für Radfahrer und vor allem für PKW. Der Autofahrer rechnet nicht mit Gegenverkehr auf seiner Fahrbahn.

Frage: Worauf bezieht sich die Baumbilanz? Öffentliche oder private Bäume?

Antwort: die vorgestellte Baumbilanz bezieht sich nur auf die öffentlichen Bäume.

Frage: Werden auch private Bäume gefällt?

Protokoll der Informationsveranstaltung 15. Mai

Planung der Veloroute 3 in der Stresemannallee

Antwort: Es werden von der Behörde keine Bäume auf Privatgrund gefällt.

Anmerkung aus dem Plenum: Wir sollen 2m von unserem Privatgrundstück verlieren und somit wohl auch Bäume!?

Antwort: Das wird in einer gesonderten Veranstaltung mit den betroffenen Anwohnern der Hausnummern Stresemannallee 38–52g besprochen.

Frage: Kann man das Sicherheitsempfinden nicht durch farblich gestaltete Schutzstreifen verbessern?

Antwort: Schutzstreifen werden im Regelfall nicht farblich markiert. Dies soll nur an Unfallschwerpunkten zum Einsatz kommen. Eine farbliche Markierung würde einen hohen finanziellen Aufwand bei der Unterhaltung bedeuten.

Anmerkung aus dem Plenum: Die Autofahrer in Hamburg müssen sich an Radfahrer auf den Straßen gewöhnen. Das sollte langsam für alle Verkehrsteilnehmer zur Normalität werden.

Frage: Wird die Ampelanlage bei der Vizelinstraße auch abgebaut?

Antwort: Nein, dort bleibt Alles wie bisher. Der Übergang wird nur barrierefrei ausgebaut.

Frage: Warum gibt es keine Fahrradstellplätze vor Edeka?

Antwort: Man kann überprüfen, ob noch weitere Fahrradstellplätze vor Edeka möglich sind.

Ergänzung vom Podium: Wenn die Bewohner mehr Fahrradbügel brauchen, kann gerne überprüft werden, ob dafür ggf. einige PKW-Stellplätze entfallen.

Frage: Kann der Lieferverkehr im Bereich des Schutzstreifens eingeschränkt werden?

Antwort: Solche Einschränkungen sind nach Rücksprache mit der Polizei nicht möglich. Nur vermehrte Kontrollen durch Mitarbeiter des Parkraummanagements oder Polizei könnten das verbessern.

Frage: Wie soll der Übergang von Mischverkehr zu Schutzstreifen funktionieren?

Antwort: Am Übergang von Tempo 50 zu Tempo 30 enden die Schutzstreifen. Hinter der bereits heute vorhandenen Fahrbahnverengung wird der Radverkehr gesichert in den Mischverkehr geleitet. In Tempo 30 Zonen soll der Radverkehr laut Richtlinien im Mischverkehr geführt werden.

Frage: Kann man den Schutzstreifen nicht bis zum Grandweg weiterführen?

Antwort: Die Vorgaben lassen einen Schutzstreifen in einer Tempo 30-Zone nicht zu.

Frage: Darf man auf dem Schutzstreifen parken oder nur kurz halten?

Antwort: Kurzes Halten bis zu 3 Minuten ist erlaubt. Dauerhaftes Parken ist verboten.

Frage: Wie wird die Ausfahrt NXP gestaltet werden?

Antwort: NXP hat schon einen Spiegel aufstellen dürfen und die Ausfahrt wurde bei der Überprüfung der Sichtdreiecke mit berücksichtigt. Die Ausfahrt liegt in einer Außenkurve. Ein Parkplatz fällt weg und es wurde entschieden, die vorhandenen Bäume in den Sichtdreiecken zu belassen.

Frage: Kann nicht die gesamte Stresemannallee eine Tempo 30-Zone werden?

Antwort: Dies ist aufgrund des Busverkehrs nicht vorgesehen.

Ergänzung vom Podium: Die Polizei kann in reinen Wohngebieten eine Tempo 30-Zone anordnen. Die Stresemannallee gilt verkehrstechnisch als eine Sammelstraße und dort sind

Protokoll der Informationsveranstaltung 15. Mai Planung der Veloroute 3 in der Stresemannallee

Tempolimits von 50 km/h vorgegeben. Nur in Ausnahmen (Schulen, Kitas, Altenheim) können Tempo 30-Streckenbegrenzungen in Sammelstraßen eingerichtet werden.

Frage: Wie lange dauert der Umbau?

Antwort: Zirka 8 Monate ab Frühjahr 2018. Es wird voraussichtlich während der Bauzeit eine Einbahnstraße eingerichtet.

Frage: Wird die Buslinie umgeleitet?

Antwort: Wie die Baustelle und der Busverkehr während der Bauphase aussehen, ist noch nicht abschließend geklärt. Die Abstimmungsgespräche werden noch geführt.

Frage: Müssen sich die Anwohner an Umbaukosten für die Gehwege beteiligen?

Antwort: Es sind auch für die Gehwege keine Anliegerbeiträge vorgesehen.

Anmerkung und Frage: Schutzstreifen für erwachsene Radfahrer sind in Ordnung. Für Kinder sind diese viel zu gefährlich

Gibt es zur Sicherheit von Kindern keine Ausnahmen vom Schutzstreifen?

Antwort: Kinder bis 10 Jahren dürfen den Gehweg nutzen. Dabei darf auch eine Begleitperson ab 16 Jahren auf dem Gehweg mitfahren.

Frage: Können im Kreisverkehr an den Übergängen Zebrastreifen eingerichtet werden?

Antwort: Zebrastreifen in Tempo 30-Zonen sind nicht zulässig.

Frage: Darf man vor den Müllcontainern auch in Zukunft halten?

Antwort: Auf Schutzstreifen darf bis zu 3 Minuten gehalten werden. Im Bereich der Tempo-30-Zone darf auf der Fahrbahn gehalten werden, wenn eine ausreichende Fahrbahnrestbreite erhalten bleibt.

Anmerkung aus dem Plenum: Die Bürger und Planer müssen bei wichtigen Themen mehr zusammenrücken und Informationsveranstaltungen zur Bürgerbeteiligung sollten viel früher stattfinden. Dann können die Ideen der Bürger auch in den Vorplanungen besser berücksichtigt werden.

Antwort: Tatsächlich befinden wir uns in einer frühen Phase der Planung. Heute präsentieren wir Ihnen den Planentwurf, der den Trägern öffentlicher Belange derzeit zur Stellungnahme vorliegt.

Ergänzung vom Podium: Wir stehen am Anfang der Planung. Wir sind aktuell dabei, mit zahlreichen Trägern öffentlicher Belange über deren Vorgaben und Verordnungen zu diskutieren.

Wir werden die zahlreichen Einwendungen bei den Gesprächen berücksichtigen. Bei vielen Verordnungen gibt es keinen Spielraum. Die Entscheidung gegen den Zweirichtungsradweg und für den Schutzstreifen ist endgültig und kann nicht mehr diskutiert werden.

Frage: Wird die Straße für den PKW Verkehr verkleinert?

Antwort: Die Breite der gesamten Straße wird von aktuell 6,90 m auf in Zukunft ca. 8,75 m verbreitert (inkl. zwei Schutzstreifen á 1,25m und z.T. Sicherheitstrennstreifen). Die Fahrbahnbreite des KFZ- Verkehrs wird auf 5,50 m verringert. Die Schutzstreifen dürfen im

Protokoll der Informationsveranstaltung 15. Mai

Planung der Veloroute 3 in der Stresemannallee

Bedarfsfall überfahren werden. Die Begegnung von PKW/PKW ist ohne Überfahren der Schutzstreifen auf der Fahrbahn möglich.

Frage: Ist der Kreisverkehr zweispurig zu befahren?

Antwort: Der Kreisverkehr ist nicht zweispurig. Radfahrer sollten mittig fahren, um vor den PKW zu bleiben.

Frage (bezieht sich auf die Hausnummer 38 bis 52g): Ist die Planung des Schutzstreifen möglich auch ohne die Einbindung der Privatgrundstücke?

Antwort: Dies ist ein Detailproblem. Derzeit nutzen die Anlieger Flächen der Stadt Hamburg. Diese Punkte werden auf einer gesonderten Veranstaltung mit den Eigentümern der Grundstücke Stresemannallee 38 bis 52g besprochen.

Ergänzung vom Podium: Der Schutzstreifen ist auch ohne die privat genutzten Flächen auf der Fahrbahn umsetzbar.

Frage: Wie wird die Einmündung am Henning-Wulf-Weg gestaltet?

Antwort: Die Sichtdreiecke werden derzeit noch überprüft. In den entsprechenden Bereichen müssen dann Parkplätze entfallen.

Anmerkung aus dem Plenum: Warum gibt es in Zukunft einen Kreisverkehr? Rechts vor links ist viel übersichtlicher für alle Verkehrsteilnehmer.

Antwort: Auch eine normale Kreuzung würde ohne Zebrastreifen in der Tempo 30-Zone wiederhergestellt. Für die abbiegenden Radfahrer ist dies viel unsicherer als ein Kreisverkehr. Ein Kreisverkehr verlangsamt zudem den fließenden Verkehr deutlich. Die vorhandenen Radwege in diesem Bereich müssen alle zurückgebaut werden.

Frage: Wäre es möglich ein absolutes Halteverbot im Bereich des Schutzstreifens einzurichten?

Antwort: Dies ist grundsätzlich möglich.

Frage: Gibt es keine konstruktiven Ausnahmen (Unterschriftensammlung etc. durch Bürger als Unterstützung für die Anliegerinteressen?)

Antwort: Den Bürgerinnen und Bürgern ist es freigestellt, eine Unterschriftensammlung zu initiieren. Wenn das Ziel des Begehrens jedoch gegen Richtlinien verstößt, kann es durch die anordnenden Behörden nicht umgesetzt werden.

Nach Abschluss der Fragerunden bedanken sich Herr Pröwrock und Herr Roloff bei den Teilnehmern für Ihre Fragen und Stellungnahmen und beenden mit dem Hinweis auf die Internetadresse www.hamburg.de/eimsbuettel/stresemannallee und die hier zukünftig zur Verfügung gestellten Informationen die Veranstaltung.

Im Anschluss wurden in persönlichen Gesprächen mit den Podiumsvertretern und vor den ausgehängten Planunterlagen noch weitere Fragen angesprochen.