



PRÄSENTATION DES VORENTWURFS ZUR ERNEUERUNG DER BISMARCKSTRASSE

04. Mai 2017

Veranstalter

Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt MR
Grindelberg 62-66
20144 Hamburg

Veranstaltungsort

Hamburg-Haus
Doormannsweg 12
20259 Hamburg

PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN INFORMATIONSVERANSTALTUNG

Begrüßung

Herr **Thomas Pröwrock**, Leiter des Fachamts Management des öffentlichen Raumes im Bezirksamt Eimsbüttel, begrüßt alle Anwesenden im Namen des Bezirksamts Eimsbüttel.

Präsentation

Die Präsentation wird gehalten von:

- **Benjamin Lehmann**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Tanja Windhorst**, Schmeck · Junker Ingenieurgesellschaft

Die Präsentation ist online abrufbar unter:

<http://www.hamburg.de/eimsbuettel/bismarckstrasse-weidenstieg-tornquiststrasse>

Teilnehmer im Plenum

insgesamt: ca. 120 Personen

- davon aus der Bismarckstraße: ca. 50 Personen
- davon im Umfeld lebend: ca. 30 Personen
- davon weitere Interessierte: ca. 30 Personen

Allgemeine Rückfragen und Diskussion

Im Anschluss an die Präsentation werden Rückfragen aus dem Plenum beantwortet von:

- **Thomas Pröwrock**, Bezirksamt Eimsbüttel, Leiter Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Benjamin Lehmann**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Tanja Windhorst**, Schmeck · Junker Ingenieurgesellschaft
- **Anja Behmer**, Schmeck · Junker Ingenieurgesellschaft

Moderation: Jan Seeringer (steg Hamburg)

Plenum: Wurden bei Ihrer Berechnung der Parkplatzsituation die Parkplätze, die sich vor den Bäumen befinden, mit berücksichtigt?

Frau Behmer: Bei der Berechnung wurden die straßenverkehrsbehördlich angeordneten Parkplätze gezählt. Es ist bekannt, dass in der Bismarckstraße auch wiederrechtliches Parken stattfindet. Bei dem Versuch, die illegale Parksituation bei der Rechnung mit zu berücksichtigen, wären wir jeden Tag auf einen anderen Wert gekommen. Deswegen war es uns nur möglich, die legalen Parkplätze zu zählen, damit die Rechnung stimmt und die Zahlen vergleichbar sind.

Plenum: Ich würde gerne die Berechnungsweise beanstanden. Es ist meiner Meinung nach nicht nachvollziehbar, dass durch den Wechsel von Schrägparken zu Längsparken mehr Parkplätze entstehen.

Frau Windhorst: Es stimmt, dass durch den Wechsel von Schrägparken zu Längsparken grundsätzlich Stellplätze entfallen. Heute wird das Schrägparken jedoch durch Bäume, Beleuchtungsmasten und Schränke unterbrochen, das zukünftige Längsparken wird hingegen mit einem vor den Bäumen verlaufenden, durchgängigen Parkstreifen stattfinden. Aus diesem Grund, und weil das praktizierte Schrägparken meist illegal stattfindet, wird es keinen Verlust von straßenverkehrsbehördlich angeordneten Parkstände geben. Wir haben neben dem Parken auch viele andere Nutzerinteressen von Fußgängern und Fahrradfahrern. Außerdem hatten im Beteiligungsverfahren etliche Leute eingebracht, dass sie wieder auf dem Gehweg gehen wollen, der heute oft zugeparkt ist. Wir müssen daher einen Mittelweg für alle Nutzer finden.

Herr Pröwrock: Ich möchte Ihnen die Ausgangslage der Verwaltung und Ihre Ausgangslage darstellen: In Ihrer Straße herrscht ein hoher Druck bei der Parkplatzsituation. Diesen Druck lösen Sie, indem Sie auch illegal Parken. Die Verwaltung, die hoheitlich handelt, kann sich aber ausschließlich mit legalen Situationen beschäftigen – wir können als Verwaltung keine Stellplätze offiziell mitzählen, auf denen Parken verboten ist. Wir als Verwaltung müssen versuchen, die Interessen der Autofahrer, Radfahrer und der Fußgänger zu berücksichtigen. Wir müssen vermeiden, dass Gehwege durch illegales Verhalten der Autofahrer nicht mehr von Fußgängern genutzt werden können. Uns ist das Dilemma bewusst und ich garantiere Ihnen, dass wir auf keinen Fall eine bestimmte Nutzergruppe mit Absicht benachteiligen. Wir versuchen, einen guten Ausgleich für alle herzustellen und möglicherweise muss sich eine Nutzergruppe in ihrem Verhalten dabei etwas ändern.

Plenum: Die Einmündung in die Eichenstraße ist zurzeit weitläufig und wird durch die Planungen sehr eng.

Frau Windhorst: Wir haben in der Planung geprüft, ob PKW und Müllfahrzeuge um die Kurve kommen. Es wirkt im Vergleich zur heutigen Situation zwar eng, aber es ist dennoch ausreichend Platz vorhanden.

Plenum: Kommen Kosten auf die Anwohner zu?

Herr Lehmann: Nein, für die Kosten der Maßnahmen kommt die öffentliche Hand auf. Über die Höhe der Kosten können wir noch keine Angaben machen, weil die Planungen noch nicht abgeschlossen sind.

Plenum: Warum fallen neun Parkplätze in der Osterstraße weg?

Frau Windhorst: Die Parkplätze entfallen zu Gunsten eines Radfahrstreifens, um dem Radverkehr eine sichere Führung zu ermöglichen. Ideen, Parkplätze im Bereich der neuen Platzfläche zu schaffen, wurde durch die Bürger/-innen im Rahmen der Bürgerbeteiligung (Fokusgruppen) nicht gewünscht.

Plenum: Ich bin Anwohnerin der Goebenstraße, die Teil einer Veloroute ist. Ich halte eine Einbahnstraße in dem Bereich für keine gute Idee. Außerdem nehme ich diese Kreuzung nicht als eine Stelle mit hohem Unfallrisiko war. Im Gegenteil, ich halte die Goebenstraße für eine Stelle, in der Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger sehr aufmerksam sind.

Frau Windhorst: In der Bürgerbeteiligung wurde uns von Anwohnern mitgeteilt, dass es dort häufiger zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrer kommt.

Herr Pröwrock: Ich würde an dieser Stelle kurz eine Stellungnahme zur Veloroute abgeben. Der gepflasterte Weg im Isebekpark erfüllt nicht die Anforderungen an einen Zweirichtungsradweg, er ist zu schmal. Daher wurde die Veloroute in die Bismarckstraße verlegt – trotzdem ist das Fahrradfahren im Isebekpark nicht verboten. Wir versuchen durch die Planung, das Angebot für Radfahrer in diesem Abschnitt der Bismarckstraße attraktiv zu gestalten, so dass es auch an der Goebenbrücke über den Isebekkanal, wo viele Nutzer aufeinandertreffen, zu weniger Konflikten kommt. Es besteht u.a. auch das Problem, dass Radfahrer, die vom Grindelberg auf dem gepflasterten Weg im Isebekpark Richtung Goebenbrücke fahren, bei Rot über die Bogenstraße fahren. Zukünftig sollen Radfahrer, die der Veloroute Richtung Bismarckstraße folgen, bereits an der Bogenstraße rechts abbiegen. Außerdem kreuzen Radfahrer im ehemaligen Verlauf der Veloroute den Fußweg in der Bismarckstraße und gefährden vor allem Kinder auf ihrem Schulweg. Die Kreuzung Bismarckstraße/Goebenstraße ist insgesamt ein konfliktträchtiger Ort, so dass wir eine Lösung für alle finden müssen. Beim Radverkehr versuchen wir Situationen zu schaffen, die legales Verhalten fördern und illegales Verhalten verhindern. Für die Fußgänger planen wir richtige Querungen, so dass Autofahrer und Radfahrer die Fußgänger rechtzeitig sehen.

Plenum: Wie sieht es mit der Beleuchtung aus?

Frau Windhorst: An der Beleuchtung sind keine grundlegenden Änderungen vorgesehen. Die Planung wird nun zur Abstimmung an die Träger öffentlicher Belange geschickt, wozu auch die Dienststelle der Stadt gehört, die sich mit der öffentlichen Straßenbeleuchtung auseinandersetzt. Diese prüft die Planung – und wenn es Veränderungsbedarfe gibt, werden diese umgesetzt.

Plenum: Wieso wird aus der Fläche an der Kreuzung zur Osterstraße ein Platz gemacht?

Frau Windhorst: Die Dreiecksfläche an der Kreuzung zur Osterstraße ist derzeit eine Verkehrsinsel und ist mit Bäumen bewachsen. Durch eine geänderte Verkehrsführung heben wir den Inselcharakter auf und es entsteht ein größerer Platz. Wie dieser genutzt wird, kann nun im Zuge der Planung entschieden werden. Von den Bürger/-innen, die sich im Beteiligungsverfahren eingebracht haben, kam der Wunsch, dort eine Fläche zu schaffen, auf der man sich hinsetzen und treffen kann.

Herr Pröwrock: Die Verwaltung wird nochmals die Platzfläche überdenken – zum Einen mit Blick auf den Parkdruck, zum Anderen mit Hinsicht auf die Verknüpfung zur anderen Straßenseite, der Uferböschung des Isebekkanals.

Plenum: Sie haben oft die Bürgerbeteiligung erwähnt, an der ich leider nicht teilnehmen konnte. Ich habe mich jedoch schriftlich zum Platz geäußert und gesagt, dass ich dagegen sei. Sie haben wiederholt gesagt, dass die Bürger/-innen diesen so gewünscht hätten. Ich z.B. habe mich dagegen geäußert

Tanja Windhorst: Ich habe die Meinung der Mehrheit aus dem Beteiligungsverfahren widergegeben.

Herr Pröwrock: Uns ist klar, dass wir mit der Bürgerbeteiligung nicht alle erreichen können. Deswegen haben wir heute auch diese Veranstaltung, damit unsere Planungen noch einmal an Qualität gewinnen. Heute werden nicht die endgültigen Pläne vorgestellt, sondern ein Zwischenstand, der sich in Abstimmung befindet.

Plenum: Ich bin Anwohner der Tegetthoffstraße und finde die Idee mit den Fahrradbügeln sehr gut. Jedoch frage ich mich, wieso man deren Qualität nicht verbessert, in dem diese noch mit Dächern versehen werden? Außerdem habe ich ein Problem mit der Querung Osterstraße/Bismarckstraße, diese Kreuzung wurde schon zweimal umgerüstet und ich sehe noch keinen großen Fortschritt. Hier wird der Stadtteil in zwei Teile geteilt. Ich würde mir hier eher einen Kreisverkehr wünschen. Die Autofahrer fahren mit hoher

Geschwindigkeit auf der Osterstraße. Wenn dort kein Kreisel entsteht, dann zumindest eine Ampel oder einen Zebrastreifen.

Herr Pröwrock: Überdachte Fahrradständer wären nichts anderes als Garagen im öffentlichen Raum. Daran würde das gesamte Erscheinungsbild Ihrer Straße leiden. Es würde dazu beitragen, dass diejenigen, die ihre Fahrräder im Keller parken, diese dann auch noch draußen abstellen – einen solchen Effekt sehen wir bereits an anderen Orten. Wir möchten keine weitere Nutzungskonkurrenz in den öffentlichen Raum tragen. Der Nachteil für die Allgemeinheit, einschließlich für das Erscheinungsbild der Straße, wäre hier größer, als der Vorteil für die Fahrräder.

Herr Lehmann: Zum Kreisverkehr: Es gibt verschiedene Arten von Kreisverkehren, z.B. solche mit baulicher, nicht überfahrbarer Mittelinsel oder Minikreisel, die in der Mitte überfahrbar sind. Auf der Osterstraße fährt der Metrobus, so dass ein Kreisverkehr groß genug sein müsste, damit dieser ihn passieren kann. Für einen Kreisverkehr mit Mittelinsel ist jedoch, u.a. auf Grund des Brückenwiderlagers, nicht genug Platz. Dementsprechend gilt es, einen Minikreisel zu prüfen, der von den Bussen gerade durchfahren werden muss – und somit auch allen anderen Verkehrsteilnehmern diese Möglichkeit bietet. Wenn man die Örtlichkeit betrachtet, sieht diese zwar erstmal passend für einen Minikreisel aus. Die Mitte des Kreisverkehrs muss aber immer in der Flucht der Straßen liegen. Aufgrund dessen kommt es auch hier zu Platzproblemen mit dem Brückenwiderlager. Im Allgemeinen ist ein Kreisverkehr eine gute Lösung, in diesem Fall aber kein adäquates Mittel, weil es geometrisch nicht passt. Außerdem haben wir aus der Bürgerbeteiligung mitgenommen, dass es der eindeutige Wunsch der Anwohner ist, den Durchgangsverkehr aus der Bismarckstraße rauszuhalten. Dieses wäre durch einen Kreisverkehr nicht gegeben.

Frau Windhorst: Ein Kreisverkehr würde zusätzlich die Wege für Fußgänger verlängern und für mobilitätbeeinträchtigte Menschen ist ein Kreisverkehr, aufgrund der uneindeutigen Geräuschkulisse, ebenfalls mit Nachteilen behaftet.

Frau Behmer: Bezüglich des Ampelvorschlags: Das haben wir mit der Polizei diskutiert. Da sich 50 Meter weiter bereits eine Ampel befindet, ist an der Kreuzung zur Bismarckstraße derzeit keine weitere Ampel vorgesehen.

Plenum: Wie sieht es mit alternativen Angeboten für die Autonutzung aus? Es bringt meiner Meinung nach wenig, nur den Parkraum zu verringern.

Herr Pröwrock: Der Aspekt Carsharing ist bei uns im Bezirksamt ein wichtiges Thema. Es gibt die sogenannten Switchh-Stationen, eine wird derzeit am Schlump diskutiert. Des Weiteren gibt es das Pilotprojekt First Mover – ein Untersuchungsgebiet für dieses Projekt befindet sich im Umfeld der Osterstraße. In diesem Zusammenhang wurden auch Befragungen durchgeführt, wie viele Leute bereit sind, ihr eigenes Auto aufzugeben und auf Carsharing umzusteigen. Ab einer gewissen Anzahl von Interessenten ist beabsichtigt, zwei von diesen Carsharing Plätzen zu implementieren. Wir sind hier in der Erprobungsphase und überlegen derzeit, wo Stellplätze für Carsharing zur Verfügung gestellt werden können. Das ist aber noch nicht entschieden.

Plenum: Kann man weiterhin aus der Goebenstraße nach Süden über die Brücke in den Park fahren?

Herr Lehmann: Das ist immer möglich, auch mit dem neuen Verlauf der Veloroute.

Plenum: Wird tatsächlich innerhalb der Veloroute geplant, den Fußgängern an der Querung Vorrang zu geben?

Herr Pröwrock: Heute ist es so, dass an der Querung der stärkere Nutzer im Vorteil ist. Wir streben an, dass dort v.a. die Kinder aus der Grundschule bevorzugt werden.

Plenum: Kann nicht durch eine Einbahnstraße der Parkraum besser genutzt werden?

Herr Pröwrock: Wenn wir Einbahnstraßen schaffen, dann erzeugt das viel Verkehr im Quartier. Die Polizei hat sich aus diesem Grund gegen Einbahnstraßen ausgesprochen.

Plenum: In der Nähe befindet sich ein großes Fitnessstudio, welches viel Fremdparken generiert. Besteht die Möglichkeit das Anwohnerparken einzuführen?

Frau Windhorst: In Hamburg werden dazu derzeit Untersuchungen in Altona und St. Pauli durchgeführt, wo es bereits solche Modelle gibt. Allerdings hieße das, dass Sie als Anwohner eine jährliche Gebühr zahlen müssten und trotzdem keine Garantie für einen Parkplatz bekämen - Anwohnerparken hat daher auch seine negativen Seiten. Bisher ist in der Bismarckstraßen nichts dergleichen geplant, Anwohnerparken kann aber jederzeit durch Beschilderung realisiert werden – es muss also nicht zwingend jetzt mitgeplant werden.

Herr Pröwrock: Über Anwohnerparken können wir im Bezirk nicht entscheiden. Das liegt in der Hand einer anderen Behörde. Wir als Bezirk sind grundsätzlich nicht dagegen, allerdings werden bei 200 legalen Parkplätzen weit mehr Berechtigungsscheine ausgegeben.

Nachtrag zum Protokoll: Über die Einführung von Anwohnerparken entscheidet in Hamburg die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Landesbetrieb Verkehr (LBV).

Plenum: Wie sieht es mit der Tempo-30-Zone in der Bismarckstraße im Abschnitt Von-der-Tann-Straße bis Tegethoffstraße aus?

Frau Windhorst: Die bleibt erhalten!

Plenum: Wie sieht es mit der Erhöhung der Bordkanten in der Osterstraße aus?

Frau Windhorst: Die Bordkanten werden erhöht!

Plenum: Gibt es im Zuge der Planungen Bestrebungen, das Problem der rosafarbenen Mülltüten, die am Straßenrand stehen, zu lösen?

Herr Pröwrock: Die Lösung des Problems liegt in erster Linie bei den Vermietern, die Platz zum Aufstellen von Mülltonnen auf ihrem eigenen Grund und Boden finden müssen. Sollte das nicht möglich sein, ist das Einrichten von unterirdischen Systemen im öffentlichen Raum eine zu diskutierende Lösung, dieses ist allerdings immer im Einzelfall mit dem Bezirksamt und der Stadtreinigung zu prüfen.

Plenum: Wie sieht es mit den E-Ladestationen aus?

Herr Pröwrock: Es gibt einen Masterplan in Hamburg, der 500 Stationen im Stadtgebiet vorsieht. Zurzeit haben wir 270 Stationen im gesamten Stadtgebiet. Die Installation läuft jedoch nicht konfliktfrei, denn pro E-Ladestation entfallen zwei normale Parkplätze.

Plenum: Wie kommt man in der Planung mit dem PKW zu Aldi?

Frau Windhorst: Sie können weiterhin von Westen kommend von der Osterstraße in die Bismarckstraße abbiegen, an der grundsätzlichen Verkehrsführung ändert sich nichts.