



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Umgestaltung Klosterstern und Umgebung

Informationsveranstaltung

am 4. Juni 2015 in der Kirche St. Nikolai

Live-Protokoll

Pastor Watzlawik

begrüßt die Anwesenden. Er sei der Pastor von St. Nikolai. Kirchen seien zum Austausch, zur Begegnung und zur Beteiligung gedacht. Daher sei die Kirche ein angemessener Ort, um die Entwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft zu diskutieren. Er wünsche allen einen offenen Diskussionsabend in der Hauptkirche.

Herr Birzer

begrüßt die Anwesenden. Er begleite den Prozess als Moderator und habe den Auftrag zur Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) erhalten. Er sei in den letzten Wochen rund um den Klosterstern viel unterwegs gewesen und habe viele Interviews und eine Straßenbefragungen durchgeführt, deren Ergebnisse später auch noch vorgestellt würden.

Ziel dieses Abends sei vor allem, zu informieren. Es gehe um die verschiedenen möglichen Varianten für die Neugestaltung des Klostersterns. Vor- und Nachteile sollten erläutert werden. Anschließend bestehe die Möglichkeit, Nachfragen zu stellen. Die PlanerInnen seien anwesend und würden diese beantworten. Hier finde noch nicht der Abschluss der Diskussion statt, ab morgen werde es ein mobiles Planungsbüro geben, das bis nächsten Mittwoch zur Verfügung stehe. Es sei an der Ecke Isestraße und Eppendorfer Baum bei der U-Bahn-Haltestelle Eppendorfer Baum aufgestellt. Dieses biete eine Gelegenheit für die, die sich bislang nicht äußern konnten und auch am heutigen Abend nicht dabei sein könnten.

Am 13. Juni 2015 finde dann ein Workshop statt. Dort werde es eine Sichtung der bisherigen Ideen, Anregungen und Kritikpunkte geben. Anschließend könnten die Punkte ergänzt werden und zum Abschluss solle eine gemeinsame Bewertung der Überlegungen erfolgen. Die „Experten vor Ort“, also die Anwohnerinnen und Anwohner, sollen Gelegenheit zur Äußerung haben.

Er bedankt sich bei Pastor Watzlawik für die kostenfreie Zurverfügungstellung der Kirche für die heutige Veranstaltung.



Es werde gleich noch eine Begrüßung und kurze Einführung durch einen Vertreter des LSBG erfolgen. Dann würden die PlanerInnen die Überlegungen und Varianten erläutern. Es werde danach verschiedene Statements zum Ist-Zustand geben, denn viele seien der Meinung, alles könne so bleiben wie es ist. Die Statements würden daher vor allem die Frage beantworten, warum die Stadt sich Gedanken über Veränderungen gemacht habe. Er selbst werde eine Straßenumfrage zum Thema Mobilität erläutern, ein Vertreter der Hochbahn AG sei ebenfalls hier und anschließend gebe es reichlich Zeit für eine Diskussion. Das Ende sei auf ca. 21 Uhr terminiert.

Herr Birzer ermittelt durch ein sog. Aufstehsoziogramm, welche Personengruppen anwesend sind. Dabei stellt er eine Frage. Kann diese von einem Teilnehmenden mit „ja“ beantwortet werden, sollten diese kurz aufstehen.

Folgende Gruppen wurden aufgerufen:

- „Wer muss heute hier sein, ist also beruflich hier?“ – ca. 25 Personen
- „Wer ist Anwohnerin oder Anwohner?“ – ca. 30 Personen
- „Wer betreibt ein Gewerbe oder hat eine Firma?“ – 8 Personen
- „Wer besitzt ein Auto?“ – ca. 90 Prozent
- „Wer hat eine HVV-Monatskarte oder ein Abo?“ – ca. die Hälfte
- „Wer fährt regelmäßig Fahrrad?“ – ca. 80 Prozent
- „Wer war schon einmal in dem Park im Inneren des Kreisels?“ – ca. 40 Prozent
- „Wer kauft regelmäßig im Eppendorfer Baum ein?“ – ca. 60 Prozent

Anregung aus dem Plenum

Man solle fragen, wer Anwohner *und* sei.

Ca. 50 Prozent der Anwesenden stehen auf.

Meldung aus dem Plenum

Man solle ebenfalls fragen, wer regelmäßig zu Fuß gehe?

Ca. 90 Prozent der Anwesenden stehen auf.

Bemerkung aus dem Plenum

Ihn störe am Programm, dass der ADFC hier seine Meinung verbreiten dürfe und der ADAC nicht eingeladen worden sei. Dies sei einseitig.

Herr Birzer

erwidert, dass nicht jede Position abgebildet werden könne. Es gehe hier u.a. ggf. um die Verlagerung des Fahrradverkehrs, daher habe man den ADFC eingeladen. Dieser vertrete aber nur eine Position, die man hören wolle. In der ersten Reihe gebe es z.B. viele Gewerbetreibende, die ihre Interessen vertreten würden und die man auch hören würde.

Herr Grote

Er komme vom Landesbetrieb und sei der verantwortliche Projektleiter. Zu Beginn habe die Aufgabe einfach ausgesehen. Es sei darum gegangen, Straßenschäden zu beseitigen. Straßenplaner könnten



sich jedoch nicht auf eine Wiederherstellung beschränken. Richtlinien und Anforderungen an Straßen hätten sich verändert. Die historischen Bilder, die man in der Info-Zeitung sehen könne, würden zeigen, wie viel sich im Laufe der Jahre verändert habe.

Dem wolle man nun Rechnung tragen. Wenn möglich wolle man nicht nur den Mindestanforderungen entsprechen, sondern darüber hinausgehen. Daher gebe es auch das Beteiligungsverfahren. Primär gehe es dabei um den Klosterstern, den Eppendorfer Baum und die Rothenbaumchaussee. Es gebe aber keine exakten Planungsgrenzen. Die weitere Information erfolge nun von den Planerinnen und Planern.

Meldung aus dem Plenum

Er sei Anwohner. Wenn er das richtig verstehe, gehe um den Bereich vom Eppendorfer Baum bis zum Isebekkanal. In der Info-Zeitung stehe aber etwas anderes.

Herr Grote

Nordwestlich des Isebekkanals gebe es eine weitere Planung. Beide Planungen werde man zusammenbringen. In dieser Planung habe man sich auf Harvestehude beschränkt. Die Auswirkungen auf den anschließenden Bereich würden aber berücksichtigt.

Herr Birzer

weist auf das Live-Protokoll hin und fordert die Anwesenden auf, ggf. Ergänzung oder Korrekturen am Ende der Veranstaltung an die Protokollantin weiterzugeben. Es werde in Kürze auf der zugehörigen Projektseite des LSBG zum Nachlesen bereitgestellt. Nun würden die Planerinnen und Planer ihre Ideen vorstellen.

[Bitte beachten Sie zum Folgenden auch die Power-Point-Präsentation. Sie ist zu finden auf der zugehörigen Projektseite unter www.lsb.g.hamburg.de]

Frau Loosen

Sie komme aus einem Architekturbüro aus Altona. Zusammen mit Herrn Yoo sei sie für die Grünraumplanung zuständig

Meldung aus dem Plenum

Er sei Landschaftsarchitekt und mittlerweile in Altona ansässig, habe aber früher am Klosterstern gelebt. Besonders die Situation der Fahrradfahrer müsse verbessert werden.

Herr Mühlenbeck

Er habe den Auftrag durch den LSBG erhalten, das die Straßen- und Verkehrsplanung zu machen. Er stelle den technischen Part vor. Zunächst habe man sich den Bestandsplan angeschaut und daraus Schlüsse gezogen.



Herr Yoo

stellt sich als Landschaftsarchitekt vor und bestätigt, dass man sehr genau den Bestand analysiert habe. Die erste Skizze zeige daher auch den Bestand. Man könne z.B. ein rotes Band sehen, das zeige, dass der Fahrradweg auf dem Gehweg verlaufe. Die Fahrradabstellanlagen seien überall überfüllt. Hier gebe es einen großen Bedarf, aber auch „Fahrradleichen“ müssten beseitigt werden. Der Parkring am Kreisel stelle ebenfalls ein Problem für den Baumbestand dar. Ungenutzte öffentliche und teils private Räume bestünden rund um den Klosterstern. Diese könne man in Zukunft möglicherweise anders nutzen.

Herr Grote

ergänzt, dass es erklärtes Ziel sei, die Nutzung der Freiräume zu verbessern. Potenziale sollten genutzt werden.

Herr Mühlenbeck

erklärt, dass er nun übergehe zur Darstellung der verschiedenen Planungsvarianten. Der gravierende Unterschied in Variante 1 bestehe darin, den Eppendorfer Baum im Eingangsbereich zum Kreisel umzugestalten. Besonders die Einmündung werde umgestaltet. Dies sei notwendig, weil die Hamburger Hochbahn AG den U-Bahnhof Klosterstern barrierefrei ausbaue.

Es wäre möglich, den Rest unverändert zu lassen. Man könne nach dem Einbau des Aufzuges auch nur die Fahrbahndecke erneuern.

Herr Yoo

Dabei würden die Freiräume aber problematisch bleiben. Eine Beschädigung des Baumbestandes könne so nicht verhindert werden.

Person aus dem Plenum

Das sei eine falsche Aussage. Man müsse nur ein wenig nachdenken.

Herr Mühlenbeck

Die Variante 2 stelle eine Umgestaltung des Eppendorfer Baumes und des Kreisels dar, denn im Kreisel Klosterstern bestehe die Notwendigkeit, für mehr Sicherheit zu sorgen.

Es bestehe die Möglichkeit, den Kreisel auf eine Fahrspur zu reduzieren. Es gebe einen starken Übereck-Verkehr, d.h., viele Autofahrer würden vom Eppendorfer Baum in die Rothenbaumchaussee fahren. In der dargestellten Variante 2 würden daher Rechts-Abbiegespuren in den Eppendorfer Baum und die Rothenbaumchaussee führen. Die Fahrradfahrer würden in dieser Variante näher an Kfz-Verkehr herangeführt werden, wären aber nicht auf der Straße, sondern nach wie vor auf den Nebenflächen.

Herr Yoo

Die Nebenflächen würden in dieser Variante etwas größer werden, da die Fahrbahn schmaler gestaltet werden würde und so mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer vorhanden wäre. Neue Flächen könnten für Fahrradabstellplätze genutzt werden. Baumstandorte müssten allerdings berücksichtigt werden.



Bezüglich des Parkens im inneren des Kreisels könne man bei dieser Variante 2 erkennen, dass dieses neu geordnet werden könnte. Dazu müssten bei dieser Variante allerdings Bäume gefällt werden.

Herr Mühlenbeck

betont, dass aber das Fällen von Bäumen nicht gewünscht sei. Die 3. Variante zeige eine innovative Lösung, bei der keine Bäume gefällt werden müssten. Das Parken im Inneren wäre durch Längsparken gelöst.

Der Radweg werde als eigenständiger Weg an der Kreisbahn angelegt. Eine dargestellte einstreifige Fahrbahn für den Klosterstern mit danebenliegendem Radweg sei die sicherste Lösung für Kfz- und Radfahrer. Es entstünde damit auch eine neue Möglichkeit für die Gestaltung der Nebenflächen.

Herr Yoo

Drei Aspekte seien bei dieser Variante berücksichtigt. Es gebe angemessene Wege für die Fußgänger, also weniger Konflikte mit Radfahrern. Weiterhin entstehe neues Potential für Fahrradabstellflächen. Drittens könne der Baumbestand gesichert werden. Der habe durch das Parken stark gelitten.

Herr Mühlenbeck

Der Eppendorfer Baum müsse noch betrachtet werden. Es würde eine einstreifige Zufahrt in den Klosterstern geben. Überlegungen, was weiterhin getan werden könne, müssten noch angestellt werden. Richtung Isestraße müssten die Übergänge gelöst werden. Die Grundidee sei, die Fahrradfahrer auch hier auf der Fahrbahn fahren zu lassen. Ein Problem sei allerdings, dass Radfahrer gefährdet werden könnten. Dies lasse sich durch einen Schutzstreifen lösen. Nur breitere Fahrzeuge wie LKW oder Busse dürften diesen mitbenutzen. Zur Umsetzung müsse der Fahrbahnquerschnitt etwas verschoben werden. Die Bushaltestelle müsse verlegt werden. In Gegenrichtung brauche man zwei Halteplätze für die Hochbahn, die untergebracht werden müssten, ohne mit der U-Bahn-Haltestelle zu kollidieren.

Herr Birzer

Soweit zu den ersten verschiedenen Varianten. Fragen könnten nach den Statements gestellt werden.

Frage aus dem Plenum

Sind die Aufgänge vom Eppendorfer Baum dargestellt?

Frage aus dem Plenum

Man habe den Eindruck, dass hier alte Varianten des Planfeststellungsverfahrens vorgestellt würden. Die Bürgerbeteiligung gebe es doch gerade deshalb, weil diese Lösung nicht gewollt sei.

Herr Mühlenbeck

im Planfeststellungsverfahren sei die Variante 1, der Plan mit der „Nase“ festgestellt worden. Man habe mit den anderen Varianten eine Möglichkeit der Weiterplanung dieser Variante vorgestellt.



Herr Birzer

Weitere Informationen würden eventuell bereits Aufklärung bringen. Er schlage deshalb vor, die einzelnen Statements zu hören und dann in die Nachfrage- und Diskussionsrunde einzusteigen.

Herr Reuter

begrüßt die Anwesenden. Er sei Leiter der polizeilichen Verkehrsdirektion. Er sei gebeten worden, zur Frage, warum man neu plane, Stellung zu nehmen.

Es gebe von ihm keine Präferenz für eine Variante, er sehe aber die Notwendigkeit, etwas zu verändern. Man könne nicht nur neuen Asphalt auftragen. Die Polizei habe auch die Aufgabe der Verkehrsunfallbekämpfung. Auswertungen würden regelmäßig gemacht und es gebe Richtlinien, die die Kriterien zur Bestimmung eines Unfallschwerpunktes festlegten. Trete ein solcher auf, müssten Maßnahmen ergriffen werden. Nur das Aufstellen von Verkehrszeichen genüge in der Regel nicht.

Die Polizei arbeite im Zusammenspiel mit anderen Behörden. Die Unfalllage werde mit einbezogen. Er präsentiert ein Luftbild des Klostersterns mit Unfallaufzeichnung. Es erfolge eine Unterscheidung zwischen Unfällen mit Schwerverletzten, mit Personenschaden, mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung. Auch Unfälle beim Einbiegen und auf der Kreuzung seien aufgeführt.

Jeder Punkt mit Fähnchen stelle einen Radverkehrsunfall dar. Die Verteilung der Unfälle zeige einen Schwerpunkt bei Eppendorfer Baum und Rothenbaumchaussee. In der Mitte des Kreisels, wo die Fahrzeuge stünden, gebe es selten gravierende Folgen, eher kleinere Unfälle.

Von 2012 bis 2014 habe es 146 registrierte Unfälle im Bereich des Kreisels gegeben. Oft gebe es aber ein größeres Dunkelfeld, weil nicht jeder Unfall zur Anzeige käme. Oft tue man einen Unfall schnell und ohne Anzeige ab. 146 angezeigte Unfälle habe es also gegeben, davon 4 mit Schwerverletzten, 33 mit Leichtverletzten. Ursache sei meist eine Vorfahrtsverletzung.

Bei sechs Einmündungen in den Kreisel sei die Gefahr groß. Auch Fehler beim Nebeneinanderfahren passierten häufig, oder Abstandsregelungen würden nicht berücksichtigt. Auch das Rückwärtsfahren im Kreisel führe zu Unfällen, ebenso wie eine zu hohe Geschwindigkeit. Es habe 30 Unfälle mit Rad- oder Fußgängerbeteiligung gegeben.

Frage aus dem Plenum

Wie viele Unfälle mit Fahrradbeteiligung gab es?

Herr Reuter

Das müsse er erst nachschauen. Genaue Untersuchungen der Unfallzahlen würden regelmäßig gemacht werden, aber er beschränke sich hier aber auf weniger detaillierte Informationen.

Drei Unfallschwerpunkte am Klosterstern erfüllten die bundeseinheitlichen Richtlinien zur Unfallbekämpfung.

Zum Schluss beziehe er sich auf die Unfälle am Eppendorfer Baum. 97 Unfälle könnten auf die Parksituation zurückgeführt werden. Was sich auf der Karte nicht abzeichne, seien die beengten



Verhältnisse im öffentlichen Raum. Hier gebe es selten eine Anzeige. Auch „Beinahe-Unfälle“ seien nicht aufgezeigt. Die Polizei könne insgesamt eine Überplanung nur begrüßen.

Herr Birzer

bedankt sich. Nun komme man zu den nächsten Statements.

Herr Deye (ADFC-Mitglied Bezirksgruppe Eimsbüttel)

bedankt sich für die Einladung. Er wolle aus Sicht des ADFC Stellung nehmen.

Hauptkriterium sei, dass Sicherheit vor Verkehrsfluss zähle. Dies sei auch von den Planern zu berücksichtigen. Mehrere Schwerverletzte zeigten, dass Handlungsbedarf bestehe. Daher fordere der ADFC vor der Planung ein externes Sicherheitsaudit gefordert. Dies sei mittlerweile in verschiedenen Bundesländern Standard. Nach einem bestimmten Schema werde dabei die Verkehrssituation betrachtet, um nichts zu übersehen. Er habe die Empfehlung, die komplexe Verkehrssituation mit verschiedenen Modellen zu testen. Der Verkehrsfluss zeige, dass niemand schnell fahre. Dennoch solle „Tempo 30“ eingerichtet werden, da es sich um ein Wohngebiet handele.

Außerdem müsse man schauen, was anderswo geplant werde. In Münster gebe es einen Kreislauf mit weit mehr Verkehrsaufkommen. Dort habe man testweise Maßnahmen installiert. Unebenheiten seien eingebaut worden, um zu verhindern, dass Radfahrer in den toten Winkel führen. Auch Mischverkehr sei getestet worden. Ein Schild warne vor dem toten Winkel. Die vorgestellten Varianten zeigten, dass Variante 1 und 2 sich hinsichtlich des Radverkehrs wenig unterschieden. Der Radweg führe zu Rechtsabbiege-Unfällen. Konflikte mit Fußgängern bestünden weiterhin.

Frage aus dem Plenum

Warum gibt es hier die Vorstellung subjektiver Eindrücke? Man wolle sich das nicht länger anhören. Dies sei einseitig.

Herr Birzer

Es gebe unterschiedliche Meinungen dazu, wer eingeladen werden solle. Der Radverkehr sei jedoch ein Punkt, der dringend berücksichtigt werden müsse.

Herr Deye

führt weiter aus, dass Variante 3 für den Radfahrer erstmal attraktiv aussehe. Er könne den Kreisverkehr damit gut passieren. Ein Problem sei aber, dass der Radverkehr neben der Fahrbahn verlaufe. Es gebe eine Empfehlung, die von Planern und Gerichten herangezogen werde und empfehle, Kreislauf für Radfahrer zugänglich zu machen. Schutzstreifen seien nicht zulässig. Daher gebe es weiterhin viele Abbiege-Unfälle. Auch Variante 3 sei daher kritisch zu sehen. Dem Radfahrer müsse Vorfahrt gewährt werden. Aufbauend auf den Vorschlag in Münster schlage er daher einen Mischverkehr vor. Autos führen ohnehin sehr langsam, man müsse diesen Vorteil für den Verkehrsfluss berücksichtigen. Die Abbiege-Problematik könne so gelöst werden. Ein Negativpunkt sei die fehlende Akzeptanz des Mischverkehrs. Einige Radfahrer würden sich nicht auf die Fahrbahn trauen. Hier könne Öffentlichkeitsarbeit helfen und Piktogramme auf dem Boden könnten den Verkehr positiv beeinflussen.



Herr Birzer

Gleich gebe es Gelegenheit, die eigene Meinung zu äußern. Es habe eine Umfrage im Auftrag der LSBG gegeben. Eine Woche lang sei ermittelt worden, welche Verkehrsmittel die Menschen, die sich am Eppendorfer Baum aufhalten, nutzen würden.

Insgesamt 570 Personen seien u.a. dazu befragt worden, wo sie parken, zu welchem Zweck sie den Klosterstern besuchen, ob sie Autofahrer oder Radfahrer seien, welches Alter sie hätten und ob sie ihr Verhalten vom Wetter abhängig machen würden.

[Bitte vergleichen Sie zu den Ergebnissen die Grafiken in der Präsentation.]

Herr Schenk

Er komme von der Hamburger Hochbahn und sei zuständig für Verkehrsplanung und Fahrplangestaltung. Wie er gesehen habe, komme ein großer Teil der Besucher am Eppendorfer Baum mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der barrierefreie Ausbau des U-Bahnhofes Klosterstern beginne im Sommer. Die Benutzbarkeit solle erleichtert werden. Insgesamt werde es drei Maßnahmen geben. Zum ersten einen Fahrstuhl, zum anderen eine Bahnsteigerhöhung, und zum Dritten Hilfen für Sehbehinderte. Die Schalterhalle am Eppendorfer Baum werde zudem erneuert.

Beim Busverkehr seien die Linien 114 und 34 relevant. Es gebe täglich rund 700 Ein- und Ausstiege. Viele stiegen zur U-Bahn um und nutzten die Einkaufsmöglichkeiten. Der Klosterstern stelle den Endpunkt der Linie 114 dar. Es gebe Plätze für die Busfahrer, um die Zeit zwischen zwei Fahrten zu überbrücken. Daher seien zwei oder drei Überliegeplätze für Busse vorgesehen. Mindestens zwei solcher Plätze müsse es geben aufgrund der Endhaltestelle. Bei Bedarf könne er genauer auf das Problem eingehen.

Herr Birzer

Man sehe, dass sehr viele Aspekte bei einer Neuplanung eine Rolle spielten. Der LSBG habe daher eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert. Man habe Hintergrundgespräche mit vielen Menschen geführt, u.a. Gewerbetreibenden, aber auch mit Passanten und Anwohnerinnen und Anwohnern. Neben dieser Veranstaltung heute gebe es aber auch ab morgen ein mobiles Planungsbüro am U-Bahnhof Eppendorfer Baum und am 13. Juni einen Workshop.

Nun könnten Anregungen vorgebracht werden.

Meldung aus dem Plenum

Sie könne ihre Empörung kaum zurückhalten. Im Herbst letzten Jahres habe man schon zusammengesessen und erreicht, dass das Planfeststellungsverfahren nur die Position des Aufzuges umfasse. Der Zusammenhang zwischen Eppendorfer Baum und Aufzug sei getrennt worden. Man habe entschieden, dass ein Gesamtkonzept entwickelt werden müsse. Nun würden alte Pläne als neue Diskussionsgrundlage angeboten. Der Streit zwischen den Verkehrsteilnehmern interessiere sie nicht, sondern man wolle einen anspruchsvollen Straßenraum gestalten. Ihre Initiative sei von allen oberen Stellen gehört worden und man habe den Eindruck gehabt, wirklich etwas erreichen zu können. Nun gebe es aber wieder die alten Pläne in dieser Alibiveranstaltung.



Frau Fromm (LSBG)

Es sei richtig, dass es keine neuen Pläne gebe, aber man habe nicht ohne Vorschläge in die Diskussion einsteigen wollen. Die Bürgerinnen und Bürger sollten Ideen einbringen, die alten Skizzen dienten nur als Grundlage zur Weiterentwicklung.

Bemerkung aus dem Plenum

Das Briefing für den Mediator sei falsch gewesen.

Herr Birzer

Er trete nicht in Funktion eines Mediators auf, sondern verstehe sich als Moderator der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Meldung aus dem Plenum

Er wohne seit 60 Jahren im Klostergarten. Dies sei eine Diskussionsveranstaltung mit offenem Ende. Die Bürgerinnen und Bürger seien nun mit den Vorschlägen konfrontiert. Er beobachte ein Missverhältnis zugunsten der Radfahrer. Es werde dilettantisch vorgegangen.

Herr Mühlenbeck

Dies seien harte Worte in Richtung eines Planers. Eventuell sei nicht übergekommen, dass die Variante des Innenrings bei allen drei Varianten austauschbar sei, ebenso, wie andere Punkte miteinander austauschbar seien, andere aber nicht.

Person aus dem Plenum

Er sei Anwohner. Ihn wundere, dass auf Autofahrer wenig Rücksicht genommen werde. Es sei nicht berücksichtigt, dass hier die Verlängerung der Alsterkrugchaussee verlaufe. Warum wird der Vorschlag, Verschiedenes erst einmal auszuprobieren, nicht angenommen? Bevor der Kreisel einspurig gestaltet werde, solle man dies temporär probieren.

Herr Grote

Die jeweils entstehenden Verkehrssituationen könnten am Computer simuliert werden, daher sei ein tatsächliches Ausprobieren nicht unbedingt notwendig.

Bemerkung aus dem Plenum

Sie sei Anwohnerin. Es gibt doch Verbote, einen Radfahrstreifen innerhalb des Kreisverkehrs zu bauen, oder? Wenn ein Fahrradstreifen entstehe, müsse eine Mindestbreite von 3 bis 3,5 m eingehalten und ein Abstand zum fließenden Verkehr berücksichtigt werden. Damit bleibe hier kein Platz mehr für einen Fahrradstreifen.

Warum belasse man nicht alles so. Die Verkehrsteilnehmenden müssten sich nur alle an die Regeln halten. Es müsse mehr Rücksicht genommen werden. Radfahren auf der Straße sei bereits erlaubt. Außerdem wolle sie anmerken, dass es sich um den Einzugsbereich von Schulen handle. Meist seien Schüler keine aufmerksamen Verkehrsteilnehmer. Dies müsse berücksichtigt werden.



Herr Mühlenbeck

Er sei auch Sicherheitsbeauftragter für Straßen und mit den von Herrn Deye vom ADFC angesprochenen Audits betraut. Schutzstreifen seien laut Straßenverkehrsordnung im Kreisel nicht erlaubt und sie seien auch nicht geplant. Es solle einen baulichen Ring direkt an der Fahrbahn geben. Ohne diesen erhöhten Fahrradfahrstreifen hätte er als Auditor Bedenken geäußert.

Der große Durchmesser des Klostersterns ermögliche ein relativ schnelles Fahren. Hierdurch würden Radfahrer überholt und in der Einmündung geschnitten. Eine andere Gestaltung zwingt ihn nicht dazu, Radfahrer auf die Fahrbahn zu bringen. Es sei erwähnt worden, dass unsichere Verkehrsteilnehmer unterzubringen seien. Sicherheit müsse vor Leistungsfähigkeit gehen. Dies führe in der Konsequenz zu einer einstreifigen Lösung aufgrund der drei Unfallschwerpunkte.

Anmerkung aus dem Plenum

Er habe eine Anmerkung. Es gehe nicht um Radfahrer. Die Unfallzahlen zeigten 30 Unfälle in den letzten drei Jahren, das sei überschaubar. Eine Tücke lauere auf dem Bürgersteig, wo Radfahrer und Fußgänger kollidierten. Was soll mit dem Eppendorfer Baum in Richtung Isebekkanal geschehen?

Herr Mühlenbeck

Die Überreste eines Radwegs am Eppendorfer Baum seien noch sichtbar. Dieser sei nicht mehr benutzungspflichtig. Schutzstreifen sollten dort eingerichtet werden und der Radverkehr auf der Straße geführt. Die Nebenflächen sollten dann so umgebaut werden, dass kein Radweg mehr zu sehen sei.

Bemerkung aus dem Plenum

Sie würde gerne ergänzen, dass ein Vorschlag zu diskutieren sei, bei dem ein Radweg auf dem Gehweg platziert würde. Welche Qualität ist gewollt?

Person aus dem Plenum

Sie habe eine Bemerkung zu Herrn Mühlenbeck. Man könne schon sehen, dass der Schutzstreifen eingeführt sei an der U-Bahn Eppendorfer Baum. Dass Liegeplätze für Busse direkt am Klosterstern erforderlich seien, sei unverständlich.

Herr Schenk

Überliegeplätze müssten nahe an der Haltestelle untergebracht werden, um die Wirtschaftlichkeit zu sichern.

Meldung aus dem Plenum

Er bedankt sich für die Fachvorträge. Sein Interesse bestehe als Fußgänger. Die Fußwege seien sehr eng und auch für Radfahrer müsse Raum geschaffen werden. Seit die Benutzungspflicht aufgehoben worden sei, nutze er den Radweg nicht mehr. Auf der Straße sei ihm nie ein Unfall passiert. Die Sicherheit sei vor allem gewährleistet, wenn die Radfahrer auf der Fahrbahn führen.



Bemerkung aus dem Plenum

Er habe bei der Initiative „Rettet den Klosterstern“ mitgearbeitet und wolle auf die Installation des Fahrstuhls hinweisen. Die bestehende Lösung, die auch planfestgestellt sei, werde durchaus akzeptiert. Ursprünglich sollte damit nur eine Veränderung bei der Einmündung Eppendorfer Baum in den Klosterstern, also nur eine „Nase“ entstehen.

Die Benutzungspflicht für den Radweg sei aufgehoben worden, mehrere Schilder für Radfahrer seien entfernt worden. Durch das Aufbringen von Linien auf der Fahrbahn könne man aber nichts ändern. Wenn, wie man in der Befragung gesehen habe, nur 10 Prozent das Rad nutzten, sollten diese weniger berücksichtigt werden. Man solle sich starkmachen dafür, dass mehr Polizisten dafür sorgten, dass die Regeln eingehalten würden.

Frau Fromm

Zur Personalsituation der Polizei könne sie nichts sagen, aber nächsten Samstag werde man sich die „Nase“ noch einmal genauer anschauen. Die hier vorgestellte Straßenplanung für den Eppendorfer Baum sei nicht zwingend die endgültige Lösung.

Anmerkung aus dem Plenum

Er sei selbst Radfahrer. Die geäußerten Vermutungen über Radfahrer stimmten nicht. Die Befragung, dass 10 Prozent Fahrradfahrer seien, berücksichtige nicht, dass viele lediglich durchfahren würden. Außerdem gebe es auch nur 23 Prozent Autofahrer. Ihn interessiere, wer die Gründer der Bürgerinitiative sind.

Antwort aus dem Plenum

Die Initiative bestehe aus Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Gewerbetreibenden. Man habe Stände und eine Internetseite betreut, aber es gebe begrenzte Kapazitäten in der Ansprache der Öffentlichkeit. Sie sehe nicht, dass Fahrradfahrer der Schwerpunkt des Planungsprozesses sein müssen. Es gehe insgesamt um das Thema Stadtraum.

Eine Frau aus dem Plenum

fragt gerichtet an die Hochbahn nach, ob es die Möglichkeit einer Entlastung des Klostersterns durch Verlagerung der Überliegeplätze auf die Rothenbaumchaussee hinter die Taxiplätze gebe. Sie bedankt sich bei der Initiative. Die Planung sei einen guten Weg gegangen. Ansonsten sei die Kritik unberechtigt. Die Bäume könnten ohne Sanierung nicht gehalten werden. Das schöne Bild des Klostersterns solle gewahrt werden.

Frage aus dem Plenum

Können wir noch einmal die Folie aufrufen, auf der zu sehen ist, wie viele Verkehrsteilnehmer auflaufen? Wie viele Fahrradfahrer wurden gezählt?



Herr Birzer

Es habe 10 Prozent Fahrradfahrer laut der Befragung gegeben. Dies sei jedoch keine Verkehrszählung und berücksichtige nur diejenigen, die am Eppendorfer Baum angetroffen worden seien, nicht diejenigen, die die Straße zur Durchfahrt benutzen.

Herr Schenk

Verschiedene Alternativen für Überliegeplätze seien geprüft worden. Diese seien jedoch immer mit Umwegen verbunden. In Summe ergäben sich viele Tausend Euro, die für die Fahrstrecken und zusätzlichen Zeiten anfielen. Außerdem würde dies mit Einschränkungen bei Taxen oder Parkplätzen an anderer Stelle einhergehen. Zu guter letzt gehe eine Verlagerung auf Kosten der Ruhezeiten für die Busfahrer. Außerdem müsste für die Busfahrerinnen und Busfahrer auch eine Toilettenbenutzung möglich sein. Bei einer Verlagerung müsse man ggf. eine neue Toilette bauen. Auch dies sei sehr teuer.

Bemerkung aus dem Plenum

Er beobachte hier, dass jeder nur seine Lobbyposition vertrete. Nur die Autofahrer würden nicht berücksichtigt werden. Eine Einspurigkeit des Kreisels führe seiner Meinung nach zu erheblichen Problemen. Er wolle von der Verkehrssimulation wissen, welcher Schleichverkehr entstehe.

Herr Mühlenbeck

Die Verkehrszählungen seien noch nicht ausgewertet.

Frage aus dem Plenum

Warum erfolgt keine Simulation?

Herr Mühlenbeck

Die Verlagerungen des Verkehrs seien noch nicht untersucht, würden aber noch erfolgen. Es könne aber sagen, dass Sicherheit vor Verkehrsfluss gehe.

Bemerkung aus dem Plenum

Dies könne nicht das einzige Dogma sein.

Anmerkung aus dem Plenum

Man müsse wissen, wie die Verkehrsflüsse sich entwickelten.

Herr Mühlenbeck

Die Simulation werde noch kommen.

Person aus dem Plenum

Problematisch sei, dass es um verschiedenste Verkehrsteilnehmer gehe. Die Polizei müsse mehr Überwachungen durchführen. Bezüglich der Folie 25 zum Eppendorfer Baum gehe er davon aus, dass diese Lösung nicht praktikabel sei. Wie will man so Kollisionen vermeiden?



Bemerkung aus dem Plenum

Die Planung auf engem Bauraum stelle eine Schwierigkeit dar. Der Sicherheitsbereich zwischen parkenden Autos und Radfahrern müsse groß genug sein. Der Radfahrstreifen ende an der Bushaltestelle. Das sei ein Problem.

Herr Reuter

Regeln machten natürlich nur Sinn, wenn ihre Einhaltung auch kontrolliert werde. Die Diskussion habe gezeigt, dass die eigene Wahrnehmung oft nicht der Realität entspreche. Aufgrund der Nähe zum Harvestehuder Weg bestreite er, dass eine Überwachung durch die Polizei nicht stattfinde. Es gebe eine eigene Fahrradstaffel der Polizei. Ohne den Dienstplan kontrolliert zu haben, gehe er davon aus, dass die Staffel öfter am Klosterstern im Einsatz sei. Man würde sie an diesen Tagen dann vielleicht nicht gesehen haben.

Person aus dem Plenum

Er sei jahrzehntelang Verkehrsplaner in Hamburg gewesen. Eine Dissonanz zwischen den verschiedenen Parteien bestehe immer. Bereits 1973 habe er die Aufgabe gehabt, den Klosterstern umzuplanen. Damals sei der Klosterstern schon ein Unfallschwerpunkt gewesen. Dies habe sich nicht geändert. Eine Fahrbahn im Kreisverkehr für Radfahrer funktioniere im übrigen sehr gut.

Mitglied der Hamburger Bürgerschaft

Die Veranstaltung habe eine Richtung bekommen, die nicht gewollt sei. Es gehe nicht um Verkehr und Grünflächen. Man solle als Anwohner das Quartier neu ordnen. Die LSBG habe in ihrer Planung vieles nicht berücksichtigt. Der Kompromiss sei gescheitert. Die Lösung sei nun Aufgabe der Planerinnen und Planer. Ein Konsens sei bei dieser Bürgeranhörung nicht erreicht.

Herr Birzer

Zum Verfahren könne er sagen, dass für heute eine Bürgeranhörung nicht geplant gewesen sei, sondern eine Informationsveranstaltung. Nächsten Samstag werde es einen Workshop geben, um die beste Lösung zu finden.

Meldung aus dem Plenum

Er habe den Abend für eine Auftaktveranstaltung gehalten. Mehrere Schritte seien erforderlich, ein Konsens heute noch nicht nötig. Hamburg sei lange keine Radfahrerstadt gewesen. Freiburg, Münster und München hätten eine andere Fahrradpolitik. Dies müsse hier nachgeholt werden. Die Hochbahn müsse die Interessen aller berücksichtigen. Die Attraktivität für andere Verkehrsteilnehmer werde deutlich erhöht, wenn die Überliegeplätze verlagert würden. Daher gebe es die Bitte an die Hochbahn, sich dies noch einmal durch den Kopf gehen zu lassen.

Anmerkung aus dem Plenum

Zur Folie mit den Unfällen: von der Rothenbaumchaussee kommend habe sich der Zebrastreifen verändert. Daher gebe es dort mehr Unfälle nach seiner Beobachtung. Ein schnelles Fahrrad könne nicht erkannt werden. Der Abgang links zeige die nächste Unfallquelle. Der Rückstau vom Eppendorfer Baum führe zu Unfällen. Er sei nun einspurig und durch Lieferfahrzeuge würde es oft zu Auffahrunfällen



kommen. Ein Vorbeikommen sei nur durch eine zweispurige Gestaltung möglich. Der ADFC habe recht, dass simuliert werden müsse. Dies werde zeigen, dass es Rückstau geben werde. Die Überliegeplätze müssten auch für Kosten von 80.000 Euro jährlich verlegt werden. Busse vor den Geschäften zerstörten das Stadtbild. Eine Verlegung an den Anfang der Rothenbaumchaussee sei möglich und habe früher schon bestanden. Dort würde es hierdurch auch keine verkehrstechnischen Störungen geben.

Frage aus dem Plenum

Sie habe eine Frage zum organisatorischen Vorgehen. Wie geht es weiter? Finden Anhörungen statt? Wie kann Einfluss genommen werden?

Herr Birzer

Ab morgen werde es ein mobiles Planungsbüro geben. Dies sei von Freitag und Montag von 11.00 bis 17.00 Uhr, am Samstag und Mittwoch von 11.00 bis 15.00 Uhr und am Dienstag sogar von 11.00 bis 20.00 Uhr besetzt.

Ein vorerst finaler Workshop zur Diskussion finde am 13. Juni statt. Dort entstehe eine Art Bürgergutachten, das den Planerinnen und Planern an die Hand gegeben werde. Im September oder Oktober werde es eine weitere Veranstaltung geben, bei der neue Entwürfe präsentiert würden.

Frau Fromm

Sie halte das Thema noch für offen und gestaltungsfähig. Eine Planung, die bauliche und polizeiliche Belange berücksichtige, müsse gefunden werden. Sie fordere die Anwesenden dazu auf, die Möglichkeit der Beteiligung zu nutzen. Die Gegend könne noch schöner werden. Sie sei mit Verkehrs- und Landschaftsplanern dazu da, um die Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Sie wäge ab, welche Möglichkeiten zur Realisierung von Wünschen und Anregungen bestünden. Hoffentlich werde man zu einer mehrheitlich getragenen Lösung kommen.

Frage aus dem Plenum

Wird die Verkehrssimulation bis zum Workshop zur Verfügung stehen?

Frau Fromm

Bis dahin werde es keine Visualisierung geben, aber eine Berechnung. Verkehrsqualitäten würden in Kategorien von „A“ bis „F“ angezeigt. Das würde vor allem aufzeigen, wie lange man warten müsse, um in den Kreis ein- und ausfahren zu können.

Herr Birzer

Für diese Erläuterungen sei Zeit am 13. Juni vorhanden, der Workshop finde von 10.00 bis 16.00 Uhr statt. Er bedanke sich für Anregungen und Kritik und wünsche einen schönen Abend.

gez. Angela Schöttler

