



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Umgestaltung Klosterstern und Umgebung

2. Informationsveranstaltung

am 1. Dezember 2015 in der Kirche St. Nikolai

Live-Protokoll

Markus Birzer (MB), begrüßt die Anwesenden, er sei der Moderator der Veranstaltung. Heute gebe es Informationen nach der Planungsphase und Bürgerbeteiligung.

Das Programm sei in zwei Blöcke geteilt:

1. Information von Planern und Planerinnen (ca. 1 Stunde)
2. Ab 20.00 Uhr Zeit für Rückfragen (1 Stunde)

Er erläutert, was ein Aufstehsoziogramm sei. Er bittet darum, aufzustehen wenn die Frage auf Anwesende zutreffe.

Fragen:

- Wer war bei der ersten Infoveranstaltung schon Mal da? ca. 20-30 Personen stehen auf.
- Wer war beim 1. Workshop dabei? ca. ein Duzend Personen
- Wer war beim mobilen Planungsbüro? 7 Personen
- Wer ist zum aller ersten Mal hier, informiert sich heute zum ersten Mal über das Projekt? Cirka die Hälfte
- Wer ist Anwohner/in? Ca. die Hälfte
- Wer ist Gewerbetreibende/r? ca. 20 Personen
- Wer ist aus dem Bezirk Nord? ca. 20 Personen
- Wer muss heute hier sein? Ca. 20 Personen
- Wer ist vom LSBG? 8

Herr Birzer leitet über zum Vortrag von Herrn Grote.

Hans Grote: Er sei der zuständige Projektleiter beim Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG). Da viele zum ersten Mal von der Planung hören, gebe er daher etwas mehr Hintergrundinfos. Er erklärt, warum die Planung eigentlich durchgeführt werde. Zum einen würde sich der LSBG für die Straße verantwortlich fühlen, es bestehe ein hoher Sanierungsbedarf. Der zweite Grund sei, dass die Hochbahn die U-Bahn Haltestelle Klosterstern mittels eines Aufzuges barrierefrei ausbaue. Die



Fahrbahnbreite des Eppendorfer Baums (EB) werde dadurch beeinflusst. Der LSBG wolle umfassend planen und Defizite beseitigen. Des Weiteren würde es um Verkehrssicherheit gehen. Es gebe viele Unfälle beim Abbiegen in die Seitenstraßen, insbesondere zwischen Kfz- und Radfahrenden.

Zwischenruf eines Bürgers: Herr Grote würde nicht die Wahrheit sagen.

Hans Grote: Dazu könne die Polizei mehr sagen. Diese sei in Person von Herrn Schlüter heute auch anwesend. Man versuche, alles zu berücksichtigen. Die Radverkehrsführung gehöre dazu. Die Rad- und Gehwege seien sehr schmal, daher komme es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Da der Eppendorfer Baum eine Einkaufsstraße sei, wolle man zudem die Attraktivität steigern. Was bisher zur Bürgerbeteiligung gemacht worden war, würde nun Frau Fromm erläutern.

Käthe Fromm: Man habe im Juni die erste Informationsveranstaltung durchgeführt. Der LSBG habe damals vier verschiedene Varianten vorgestellt. Sie habe damals den Eindruck gehabt, dass man dem LSBG nicht glaubte, dass diese Varianten noch offen sei und man von den Bürgerinnen und Bürgern wissen wolle, was gut finden und was nicht.

Es wurden anschließend verschiedene Formate der Bürgerbeteiligung angeboten; eines davon war die bereits angesprochene Informationsveranstaltung in der Kirche, daneben habe es Hintergrundgespräche, sog. Dialogische Interviews, ein mobiles Planungsbüro und einen Workshop gegeben. In diesem Workshop habe man ausführlich zu den verschiedenen Themen diskutiert. In den vergangenen Wochen habe der LSBG die bisherigen Ideen gesichtet, ergänzt und bewertet. Diese Vorschläge der Bürger seien ernst genommen worden. Heute nun gebe es die Vorstellung, was die Planerinnen und Planer aus den Ideen gemacht haben. Eigentlich sollte diese Vorstellung im September erfolgen, man habe aber mehr Zeit gebraucht.

Man habe bereits über eine Infozeitung das Ergebnis kommuniziert und auch in den Medien habe man schon einiges lesen können. Sie hoffe, dass die Bürgerinnen und Bürger sich mit dem Ergebnis anfreunden können.

Hans Grote: Im nächsten Jahr werde der Aufzug zur U-Bahn gebaut, danach sei die Einmündung vom Eppendorfer Baum in den Kreisel nur noch einspurig. Man probiere gerade aus, wie sich das auswirkt. Man habe die linke Spur bei der Einfahrt in den Kreisel baulich vorübergehend abgesperrt. Dies sei ein Verkehrsversuch, um Erkenntnisse zu bekommen. Man sei sich klar, dass dies nicht exakt dargestellt werden könne, aber man habe erste Erkenntnisse. Man habe bereits festgestellt, dass es teilweise eine etwas höhere Verkehrsbelastung gebe. Der LSBG sei mutig und zumindest ehrlich.

Zwischenruf Bürger: Man hätte die Einspurigkeit im Kreisel simulieren sollen. Das fehle.

Hans Grote: Es sei sehr aufwändig, dies zu simulieren, daher habe man darauf verzichtet.

Markus Birzer: Zwischenrufe seien schwierig zu hören. Er bittet darum, dass der Infoblock durchlaufen kann. Am Ende könne man Fragen stellen.



Hans Grote: Vorgesehen sei, dass der Verkehrsversuch bis Ende März so weiter laufe, dann würde eine Auswertung folgen. Er stimme zu, dass mit dieser Lösung die Situation nicht ganz simuliert werden könne. Veränderungen der Ampelschaltung an der Kreuzung Eppendorfer Baum / Isestraße / Hochallee würde die Situation zukünftig entspannen.

Zur Baudurchführung: Im Sommer nächsten Jahres würden die Baumaßnahmen der Hochbahn im Eppendorfer Baum beginnen. Dann direkt im Anschluss würden Leitungsarbeiten und der Straßenbau folgen. In der Vorweihnachtszeit 2016 solle es eine Baupause geben, dann würde im Frühjahr 2017 weiter gemacht werden. Ende 2017 solle das Projekt fertig gestellt werden.

Markus Birzer gibt den Hinweis, dass eine Dokumentation wichtig sei. Frau Bock schreibe daher in Form eines Live-Protokolls mit. Man versuche, alles aufzunehmen. Es sei aber nicht wie im Bundestag ein stenografischer Dienst. Falls etwas falsch aufgenommen werde, könne man hinterher zu Frau Bock zu kommen und ggf. korrigieren. Im Internet auf der Seite des LSBG würden alle Unterlagen zu finden seien.

Frage aus dem Publikum: Können sie im Laufe des Vortrags den Weg der Entscheidungsfindung darstellen.

Markus Birzer: Ja, würde später durch Frau Fromm geschehen.

Andreas Mühlenbeck (der vom LSBG beauftragte Planungsingenieur) begrüßt die Anwesenden. Er zeige keine rein technischen Pläne, sondern die Gestaltungspläne (vgl. auch die Präsentation im Internet).

Er teile den Eppendorfer Baum beim Vortrag in drei Abschnitte. Zuerst zeige er die Mitte des Eppendorfer Baumes. Die Gehwegfläche würde neu aufgebaut und gestaltet werden. Die Radwege seien zurzeit teilweise gefährlich und eng. Das würde in Zukunft dadurch gelöst werden, dass die Radfahrenden vom Gehweg auf die Fahrbahn geführt würden. Der Parkstreifen müsse neu gestaltet werden. Die Schrägparkbuchten blieben erhalten, würden aber auf das Niveau des Gehweges angehoben werden. Von den Gebäudefronten bis zur Fahrbahnkante sei das Ganze dann eine Fläche mit gleichem Belag und einer gleichen Höhe. Auch Fahrradbügel und Bänke werden untergebracht. Die Bäume würden alle erhalten bleiben. Man werde in dem Bereich sogar drei Bäume neu pflanzen.

Die Sicherheit für die Radfahrenden gegenüber ausparkenden Pkw beim Zurücksetzen aus der Parkbucht auf die Fahrbahn wäre durch einen ein Meter breiten Sicherheitstrennstreifen zwischen den parkenden Autos und den Radfahrerschutzstreifen gesichert.

Die Fahrbahn werde in einen beidseitigen Schutzstreifen für Radfahrer und einen 5.50 m breiten Fahrstreifen für PKW aufgeteilt. Bei Begegnung z.B. zweier Busse könne bei Bedarf auf den Schutzstreifen ausgewichen werden.

Auch der Aufenthaltsqualität solle Rechnung getragen werden. Bei den Nebenflächen stehe die endgültige Ausgestaltung aber noch nicht fest.



Man habe verstanden, dass Ladezonen nicht entfallen dürften. Diesen Wunsch konnte man berücksichtigen. Es gebe auch in Zukunft wieder zwei Ladezonen in gleicher Länge wie bisher. Es habe in der Bürgerbeteiligung auch den Wunsch gegeben, dass der Blumenpavillon erhalten bleibe. Dies bleibe letztlich einer Entscheidung des Bezirksamtes über eine Sondernutzungsgenehmigung vorbehalten, die Flächen dafür würden jedoch weiterhin bereitgestellt. Der Platzbedarf der Pausenplätze für Busfahrer und Busse werde von jetzt drei Plätzen auf zwei reduziert. Die Buslinie 114 erhalte zwei Plätze, einschl. Endhaltestelle. Die Haltestelle für den Schnellbus werde verlegt in die Rothenbaumchaussee zum dortigen U-Bahn-Zugang.

Man sehe, dass man Vieles habe umsetzen können, was sich die Bürger gewünscht haben.

Er komme nun zum anderen Ende des Eppendorfer Baumes (bezieht sich auf die Kreuzung Isestraße/Eppendorfer Baum). Hier würden insbesondere die Radfahrstreifen und Schutzstreifen umgestaltet. Die Radfahr-Schutzstreifen würden bis zur Hegestraße fortgeführt. Wegen der Pfeiler an der Hochbahnbrücke müsse die Fahrbahn von heute vier Fahrstreifen auf drei Kfz-Fahrstreifen reduziert werden. Damit Radfahrer sicher von östlicher Seite in den Eppendorfer Baum fahren können, werde eine Radfahr-Ampel vorgesehen. Die Bushaltestelle, die bisher auf der Brücke über den Isebekkanal liegt werde in Richtung Hegestraße verschoben.

Frage aus dem Publikum: Kann man noch in die Isestraße abbiegen?

Andreas Mühlenbeck: Ja, das könne man.

Er komme nun zum Klosterstern. Das Grundprinzip wäre, dass die Grünfläche in der Mitte nicht angetastet werde. Alle Bäume dort und an der Kreiselfahrbahn blieben erhalten. Man wolle die Bäume auf dem Mittelring schützen. Diese wären zurzeit stark beeinträchtigt durch die dort unrechtmäßig parkenden Autos. Man werde das Parken daher dort neu organisieren und auf dem Mittelring vollständig unterbinden. Damit würden Parkplätze wegfallen.

Im Kreisel verbleibe eine Fahrbahn mit 5,50 m Breite. Bisher gebe es zwei Fahrstreifen. Es gebe aber als äußeren Ring einen Radweg direkt neben dem Kfz-Fahrstreifen, der ausschließlich für die Fahrradfahrenden vorgesehen sei. Dieser Ring für die Radfahrer werde 3 cm höher liegen als die Fahrbahn.

Die Nebenflächen würden durch die Verlegung des Radweges neu gestaltet werden.

Der Fahrbahnenring (bei den parkenden Autos) bleibe, wie er im Augenblick sei. Dort werde es aber in Zukunft geordnete Stellplätze geben. Legal gebe es dort augenblicklich 44 Stellplätze, es würden dort jedoch bis zu insgesamt 99 Kfz abgestellt. Nach dem Umbau seien es noch 37 Stellplätze. Bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m können Pkw dort auch nebeneinander fahren, insbesondere könnten abbiegende Kfz überholt werden. Die Autofahrer müssten dann, wie auch jetzt bereits, auf den Radverkehr achten. Die Fahrbahn sei aber breit genug, um neben einem abbiegenden Fahrzeug weiter



entlang im Kreisel fahren zu können. Insgesamt wolle man die Sicherheit vor allem für die Fahrradfahrenden erhöhen. Der Radweg sei 2 Meter breit, zzgl. eines Sicherheitsstreifen von 0,65 m und führe „gradlinig“ ohne zusätzliche Bögen um den Kreisel herum. Die Radfahrenden dürfen wie alle Fahrzeugfahrenden den Kreisel nur in eine Richtung befahren. In der jetzigen Situation gebe es immer wieder Unfälle aufgrund der in falscher Richtung fahrenden Radfahrer. Es würde Studien geben, die Abbiegevorgänge zwischen PKW und Radfahrern zum Inhalt hätten. Demnach entstünden Unfälle insbesondere dann, wenn Radfahrer drei bis vier Meter abgesetzt der PKW fahren. Diese Unfälle hätten auch die größte Unfallschwere. Die Empfehlung sei daher, den Radfahrer so nah es geht in das Sichtfeld des Autofahrers zu legen. Diese Anforderungen würde man mit den Planungen umsetzen. Demnach wäre das Fahrradfahren damit sicherer als heute.

Die Nebenflächen im Kreisel sollen neu gegliedert werden, man habe viel Platz geschaffen um Räder geordnet aufstellen zu können. Alle Bäume auf dem Außenring bleiben erhalten. Man wäre der Forderung der Bürger damit nachgekommen.

Er komme nun zur Rothenbaumchaussee. Hier würde man ebenfalls auch die Nebenflächen neu gestalten. Zudem würde man für beide Fahrtrichtungen je einen Radfahrstreifen installieren und dazwischen die Fahrbahn legen. Auch LKW könnten problemlos an den Radfahrern vorbei kommen, die Straße sei breit genug. Es gebe dann dort auch die verlegte Haltstelle für den Schnellbus. Parkplätze würden auf Niveau der Gehwege angehoben werden. Dadurch erhalte man optisch breitere Nebenflächen.

Frage aus dem Publikum: Werden hier Parkplätze vernichtet?

Andreas Mühlenbeck: Es würden ca. 20 Stellplätze in der Rothenbaumchaussee entfallen, eine abschließende Planung läge noch nicht vor..

Hans Grote zeigt im Anschluss zwei kurze Videos. Im Workshop sei gefragt worden, ob gezeigt werden könne, wie sich die Planung auswirke. Man habe daher diese Simulationen erstellt. Der erste Film zeigt den mit einem Rechenprogramm ermittelten Verkehrsablauf im Eppendorfer Baum und Klosterstern, wie er sich darstellen würde nach Bau des Aufzugs ohne weitere Umbaumaßnahmen. Der zweite den zukünftigen Verkehrsablauf nach dem Straßenumbau. In dem Rechenprogramm wurde die aktuelle Verkehrsbelastung aus einer Zählung im April 2015 hinterlegt. Fußgänger und Radfahrende seien auch berücksichtigt. Die Busse sind gemäß Fahrplan berücksichtigt. Es sei hinterlegt, wie ein Verkehrsteilnehmer sich beim laufenden Verkehrsfluss verhält. Was man in dieser Simulation sehen könne sei, dass es im Eppendorfer Baum durch die einspurige Einmündung in den Kreisel zu Verzögerungen komme.

Zwischenfrage aus dem Publikum: Ist das ihr Ernst, dass Sie hier mit Zahlen aus dem Jahr 2004 operieren?



Hans Grote: Nein, da habe er sich missverständlich ausgedrückt. Es handle sich hier um aktuelle Zahlen vom April 2015, lediglich die prozentuale Verteilung auf die Fahrbeziehungen im Kreisel ist einer Untersuchung aus 2004 entnommen worden.

Zwischenfrage aus dem Publikum: Zweispuriges fahren im Kreisel wäre nicht möglich, oder?

Hans Grote: PKW können bei 5,50 m Breite gut nebeneinander fahren und abbiegende Kfz können überholt werden.

Markus Birzer: Hinten werden die Zwischenrufe ohne Mikrofon nicht verstanden. In 10 Minuten können Fragen gestellt werden. Sie erhalten dann auch ein Mikro.

Hans Grote: Im Bereich der Kreuzung Hochallee, Isestraße und Eppendorfer Baum werde eine neue Ampelschaltung installiert. Wie Sie sehen, gibt es Verzögerungen im Bereich des Eppendorfer Baumes. Laut Berechnungen benötigt ein PKW von der Isestraße zur Rothenbaumchaussee / Hagedornstraße nach dem Umbau ca. 230 sec. Damit würde sich die Reisezeit im Vergleich zu heute um ca. 10 Prozent verlängern. Das sei seiner Meinung nach als Autofahrer nicht wahrnehmbar.

Frage aus dem Publikum: Bis zu welcher Länge wird sich der zähfließende Verkehr im Eppendorfer Baum in Zukunft stauen?

Hans Grote: Der Bereich des zäh fließenden Verkehrs werde sich laut Berechnung von 105 m auf 140 m verlängern. Man habe die Simulation mit den Zahlen der morgendlichen Spitzenzeiten erstellt. Man verfolge durch eine Neuplanung aber auch weitere Ziele. Man wolle die Verkehrssicherheit erhöhen. Es werde hoffentlich weniger Unfälle im Kreisel geben, es gebe breitere Gehwege und deutlich mehr Parkmöglichkeiten für Radfahrer. Der ÖPNV rücke dichter an die U-Bahn. Den Einschränkungen im Verkehrsfluss ständen also deutliche Vorteile auf anderer Seite gegenüber.

Frau Fromm werde nun Hinweise geben, wie es weiter gehe.

Käthe Fromm: (Siehe auch <http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/4481992/klosterstern-umgestaltung/> - Überschrift: Wie geht es weiter)

Am 2. Dezember erfolge die Verschickung an die sogenannten Träger öffentlicher Belange, also z.B. Polizei, Bezirksamt, Denkmalschutz etc. Diese würden Stellungnahmen zu den Planungen abgeben. Diese würden dann gegeneinander abgewogen. Entschieden sei, dass es einen Aufzug geben werde und dadurch eine Einstreifigkeit im Eppendorfer Baum bei der Einfahrt in den Kreisel gebe. Dies sei planfestgestellt und nicht mehr veränderbar. Das sei die Planung der Hochbahn.

Die weitere Straßenplanung werde nun vom LSBG durchgeführt. Man wolle sich hier und heute die Rückmeldung von den Bürgerinnen und Bürgern einholen. Die Unterlagen werden dann auch im Internet veröffentlicht. Im Regionalausschuss der Bezirksversammlung Eimsbüttel werden die Pläne am 7. Dezember ebenfalls vorgestellt. Dann werde abgewogen und entschieden. Mit der sogenannten



Schlussverschickung werde das Ergebnis allen mitgeteilt. Damit sei es dann genehmigt. Die Finanzierung sei ein behördeninterner Vorgang. Finanziert sei das Projekt schon über die Straßensanierung vom Senat.

Frage aus dem Publikum: Wie viel werde das Projekt kosten?

Käthe Fromm: In etwa 2,2 Millionen sind für das Projekt veranschlagt.

Frage aus dem Publikum: Was passiert bei wesentlichen Änderungen der Planung?

Käthe Fromm: Im Frühjahr stellen wir nochmals im Kerngebietsausschuss die Planung vor. Wenn sich die Inhalte wesentlich ändern sollten, würden die Betroffenen nochmals eingeladen. Wenn nicht, wird das Ergebnis nur noch in der öffentlichen Sitzung vorgestellt. Den Termin dieser Sitzung könne man z.B. im Wochenblatt und im Internet erfahren.

Mit Gewerbetreibenden soll besprochen werden wie die bauliche Umsetzung am besten erfolgen könne. Man werde dazu im Frühsommer eine Veranstaltung durchführen. Alle Änderungen stünden aber immer auch im Internet.

Markus Birzer: Es werde nun noch etwas zu der Anschlussplanung im Bezirk Hamburg-Nord im Eppendorfer Baum bei der Kreuzung Hegestraße vorgestellt werden.

Herr Blum begrüßt die Anwesenden. Er sei als externer Dienstleister mit der Planung zum Ausbau der Veloroute 13 beauftragt. Velorouten sollen der Förderung des Radverkehrs im Raum Hamburg dienen. Die Veloroute, die hier eine Neuplanung erforderlich mache, verlaufe vom Westen Altonas bis Wandsbek auf einer Länge von insgesamt circa 40 Kilometern. Sie durchquere dabei mehrere Bezirke. Der Abschnitt 4 betreffe den Eppendorfer Baum. Er zeige zuerst den Bestand. Es gebe Tempo 30 in der Hegestraße, der Radverkehr sei im Mischverkehr vertreten. Es seien keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Auf dem Eppendorfer Baum seien vier Fahrstreifen zu erkennen. Nebenanlagen und Radwege seien zu schmal und nicht benutzungspflichtig. Hier gebe es regelmäßig Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern.

Derzeit sei das Linksabbiegen vom Eppendorfer Baum in die Hegestraße untersagt – auch für den Radverkehr. Bei der Planung seien die baulichen Ränder der Verkehrsfläche einzuhalten (Gebäude). Es gebe vorhandene Baumbestände, Parkplätze und Ladeflächen, die sich in dem Bereich befänden. Zudem wäre die Anschlussplanung Klosterstern eine weitere Randbedingung.

Er beschreibe die Grafik. Alles, was farblich dargestellt sei, umfasse die Planung. Dann folge die Anschlussplanung zum Bestand und zum Eppendorfer Baum. Radfahrer sollen aus dem Mischverkehr aus beiden Richtungen in den Schutzstreifen aufgenommen werden. Sie könnten dann an den KFZ-Verkehr vorbei nach vorne bis zur Ampel fahren. Dort werde dann jeweils ein sogenannter Aufstellstreifen geplant, wo die Fahrradfahrenden sich aufstellen könnten. Die Baumstandorte werden nach jetziger Planung erhalten.



Es gebe durch diese Planung Veränderungen. Parkstände würden da, wo Schutzstreifen und Aufstellstreifen entstehen, entfallen (zwei Parkplätze). Der Radverkehr im Eppendorfer Baum solle in Radfahrerschutzstreifen aufgenommen werden und dann in Richtung Klosterstern als Schutzstreifen fortgeführt werden. Man könne dadurch links abbiegen (nur Fahrrad, nicht KFZ). In nördlicher Richtung werde an den Bestand angeschlossen, es gebe dort dann eine Aufweitung des Fahrstreifens.

Vor der Isebekkanalbrücke werde die Bushaltestelle verschoben. Dadurch würde eine Ladezone verloren gehen. Die restlichen Ladezonen würden erhalten bleiben.

Markus Birzer: Jetzt sei es möglich, Fragen zu stellen. Er bittet darum, den Namen zu nennen. Er werde versuchen, alle Meldungen zu berücksichtigen. Man habe dafür eine gute Stunde Zeit. Es gebe aber bereits circa 15 Wortmeldungen. Er bittet darum, auf das Mikro zu warten.

Meldung aus dem Publikum: Stellt in Frage, ob die Maßnahmen Unfälle vermeiden helfen, man müsse dann als Autofahrer auf die Radfahrer und auf die Fußgänger achten. Unfälle seien garantiert.

Andreas Mühlenbeck: Nein. Die Planung entspreche den aktuellen Studien und Richtlinien.

Meldung aus dem Publikum: Beim Einbiegen in den Klosterstern vom Eppendorfer Baum habe man einen Zebrastreifen. Auch dadurch würde ein Stau entstehen.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner. Er sehe es als eine positive Planung. Im Großen und Ganzen vernünftig. Man brauche aber mehr Ladezonen. Die LKW stünden auf der Straße, dadurch werde der Stau verursacht. Daher bräuchte es mehr Ladezonen. Kritisch sehe er den Verkehrsknotenpunkt bei der Isestraße. Das sehe in den Plänen sehr unübersichtlich aus. Es werde nicht immer alles besser, wenn es neu gemacht würde. Seit der Neuplanung am Gänsemarkt gäbe es dort viele Unfälle. Man solle unbedingt berücksichtigen, dass die Führung für die Radfahrer klar sei. Er sehe den Plan für den Klosterstern kritisch. Man brauche hier Parkplätze für Anwohner und Gewerbetreibende. Man vernichte im dreistelligen Bereich Parkplätze, auch wenn die Illegalen darunter wären, die aber jeder nutze. Das Parkproblem werde sich verschärfen. Der Parkplatzwegfall sei nicht akzeptabel!

Zum Thema Radfahrer auf der Fahrbahn: Siehe den Harvestehuder Weg als schlechtes Beispiel. Dort wären ausgebaute Radwege. Für manche Radfahrer sei dies gut, für ältere aber auch Kindern sei dies schwierig.

Käthe Fromm: Die Lieferzonen in der Hegestraße werden wir uns nochmal überlegen. Zum Thema, dass Radfahrer unsicher auf der Fahrbahn seien: Kinder dürfen bis zehn Jahre auf dem Gehweg fahren. Es gebe viele Radfahrer, die den Arbeitsweg schnell bewältigen wollen. Der Harvestehuder Weg sei eine Fahrradstraße.



Meldung aus dem Publikum: Er sehe auch die Fehlplanung am Mühlenkamp. Er weist darauf hin, dass viele Bürger nicht umsonst gegen Olympia gestimmt hätten. Das hänge mit solchen Fehlplanungen zusammen.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner, fahre seit 50 Jahren mit dem Rad in die Stadt. Er sei unglücklich über die Situation am Harvestehuder Weg. Man habe die Idealsituation, nämlich die Trennung der Verkehre, aufgehoben. In der Planung wäre eher eine Bus-entschleunigung als eine Busbeschleunigung zu sehen. Er will wissen, ob man den Hauptverkehr vom Flughafen berücksichtigt habe. Der gehe über den Klosterstern. Er fragt, ob die Verkehrspolizei anwesend sei und ob diese befragt wurde. Er stellt in Frage, ob durch die Planung wirklich mehr Sicherheit geschaffen werde.

Herr Schlüter (Polizei): Ja, man sei gefragt worden. Bei der ersten Infoveranstaltung wäre ein Kollege anwesend gewesen, der die aktuelle Verkehrsunfalllage gezeigt habe. Man habe im Bereich des Klostersterns seit Jahren faktisch eine schwere Unfalllage. Es gebe drei Unfalltypen.

1. Inneren Ring diverse Parkrempler. In der Summe sei dies ein Unfallbrennpunkt.
2. Unfalltyp im Fahrverkehr. Regelmäßig gebe es bei Fahrspurwechsel Unfälle mit KFZ.
3. Dieser Unfalltyp sei der wichtigste. Es seien die Unfälle mit Radfahrern als Beteiligte. Die Folgen seien regelhaft dramatisch. Davon habe es über Jahre hinweg immer wieder welche gegeben. Auch dieses Jahr sei der Klosterstern wieder ein Unfallbrennpunkt. Dort finde man eine komplexe Lage vor. Die derzeitige Situation sei die, dass die Autofahrer die Radfahrer zu spät sehen würden. Deshalb habe die Polizei, als man von der Planung gehört habe, gebeten, dass man Maßnahmen ergreifen möge, die helfen, den Verkehrsunfallbrennpunkt zu bekämpfen.

Es habe eine frühe Beteiligung der Polizei gegeben. Man sei zusammen mit dem LSBG zu dieser Planung gelangt. Ob es nach der Neugestaltung einen Rückgang der Unfälle gibt, könne noch keiner sagen, aber er gehe davon aus, dass, wenn man die Radfahrer besser sehe werde, es eine bessere Ausgangssituation gebe. Die Unfälle sollten sich reduzieren dadurch.

Käthe Fromm: Die technischen Pläne rund um die Kreuzung Isestraße und Eppendorfer Baum wirken aus der Vogelperspektive in der Tat unübersichtlich. Aber alles sei ampelgeregelt. Der Flughafenverkehr werde noch geprüft und man überlegt, ob das ausgeschildert werde. Die Hochallee sei keine Hauptverkehrsstraße.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner. Der Senat würde eine autofeindliche Verkehrspolitik betreiben. Warum der Umbau des Klostersterns? Wo sollen die Illegalen Parker hin? Die Bäume sollen geschützt werden, aber diese würden schon jetzt durch Bügel geschützt werden. Die Verlagerung der Bushaltestelle würde zu einem Stau führen bis in die Rothenbaumchaussee. Die Planer sollten sich an realer Wirklichkeit orientieren. Die Bürger sollen sich wehren.

Andreas Mühlenbeck: Die Illegalen Parker werden sich neue Plätze suchen. Bäume brauchen auch einen Wurzelraum, der nicht zu stark verdichtet werde.



Meldung aus dem Publikum: Sie sei Anwohnerin. Sie fragt, warum Fahrradstreifen im Klosterstern gebaut würden, dies wäre in einem Kreisel nicht zulässig. Der intakte Fahrradweg wäre sicherer.

Die Fahrbahnbreite im Eppendorfer Baum habe 5.50 m mit zwei Spuren. Der Kreisel wäre nun auch 5.50 m breit. Warum bleibt er dann nicht auch zweispurig? Im Eppendorfer Baum führen ja auch zwei Autos nebeneinander. Der ADFC habe empfohlen, keine Schutzstreifen im Kreisel anzulegen. Das wäre auch aus Sicherheitsgründen und Kostengründen nicht notwendig. Warum sei der Radstreifen im Kreisel 2.60 m breit, im Eppendorfer Baum aber nur 1.60 m?

Andreas Mühlenbeck: Es sei richtig, dass ein Schutzstreifen im Kreisel nicht zulässig sei. Daher werde ein baulicher Radweg, der direkt neben der Fahrbahn liegt, gebaut. Radfahrer die in der Nebenfläche führen würden Unfälle verursachen. Es gebe viele weitere Beispiele mit solchen Knotenpunkten. Daher sei es nicht gut, den Radweg so zu belassen wie im Bestand.

Zu der Frage, warum der Kreisel nicht zweispurig bleibe, gibt es Studien, dass richtig markierte Kreisel nur eingeschränkt benutzt würden. Viele würden die äußere Spur nicht nutzen. Ohne Markierung werde es eine flexiblere Nutzung geben. Deswegen habe man sich gegen Markierung entschieden.

Zur Breite der Radfahrstreifens. Im Eppendorfer Baum müssen man die 1.60 m plus Markierung plus Sicherheitsabstand zusammenrechnen, dann wären es insgesamt mehr. Der Klosterstern sei ein großer Ring. Alle müssen in die richtige Richtung fahren. Im Übrigen gebe es schnelle Radfahrer. Es sollte daher auch Überholmöglichkeiten geben (zwischen den Radfahrern), ohne auf die Fahrbahn zu kommen.

Meldung aus dem Publikum: Als ADFC habe man schon die Anmerkungen angebracht, dass der Kreisverkehr eine schwierige Planung sei. Ja, es gebe diese Studien. Wie es aktuell sei, wäre es nicht haltbar. Man brauche ein gutes Prinzip. Als ADFC könne man sich auch den Mischverkehr vorstellen, andere vielleicht nicht. Hier werde nun eine andere Lösung gebaut, die aber auf jeden Fall besser sei, als das, was wir jetzt haben. Woher wissen wir das? Das beruht darauf, dass, wenn man als Radfahrer im Sichtfeld fährt, man besser gesehen werde. Die Angst vieler Radfahrer, auf dem Schutzstreifen zu fahren, sei nachvollziehbar. Es fühle sich nicht sicher an, sei es aber. Es gebe die gefühlte und die wahre Sicherheit. Er fragt, wie die Planung bezüglich der Überwachung sei? Wie würde das Ergebnis überprüft?

Markus Birzer: Die Antwort komme später.

Meldung aus dem Publikum: Er sei beim Bürgerverein und Anwohner. Er wolle gar nicht die Planer in die Verantwortung nehmen. Vielmehr wolle er sehen, ob die politischen Verantwortlichen bei dieser Veranstaltung anwesend seien. Ein Anruf von ihm bei der Polizei hätte ergeben, dass der Klosterstern kein Unfallschwerpunkt sei. Allerdings sei das kurze Zeit später wieder korrigiert worden. Es sei offenkundig, dass der Klosterstern kein Unfallschwerpunkt sei.

Markus Birzer: Gibt es Politiker hier? [Anmerkung: 4-5 Politiker geben sich zu erkennen]



Meldung aus dem Publikum: Er sei Politiker. Er denke, dass es das erste Mal wäre, dass die Polizei trotz Unfallschwerpunkt 18 Jahre nicht handeln würde. Man würde dies nur als starkes Argument verwenden, um das Gebiet umzuplanen. Die Planung würde nicht auf einen großen Rückhalt treffen. Die Planungen seien zudem nicht mit der Bezirksversammlung abgestimmt, die Verwaltung habe die Planung nicht vorgelegt. Man solle der Bezirksversammlung Eimsbüttel diese Planung vorstellen.

Er habe vor vielen Jahren die Grindelhof-Planung intensiv begleitet. Die inhabergeführten Geschäfte seien nach und nach verschwunden. Der Eppendorfer Baum sei einer der letzten inhabergeführten Einkaufsstraßen. Es gebe an zwei Tagen den Markt. An diesen Tagen gebe es großen Parkplatzsuchverkehr. Beim Wegfall von Parkplätzen gebe es eine prekäre Lage. Der Klosterstern solle so bleiben wie er sei. Der Stadtteil würde funktionieren – auch ohne Fahrradachse.

Käthe Fromm: Zum Thema Einbindung des Bezirkes. Der Bezirk Eimsbüttel sei schon oft eingebunden gewesen, auch bei der Entwicklung der vier Varianten. Die jetzige Planung werde morgen in den Bezirk geschickt. Dann könnten diese auch eine weitere Stellungnahme abgeben.

Meldung aus dem Publikum: Das stimme nicht, die Bezirksversammlung werde nicht einbezogen, nur die Verwaltung.

Käthe Fromm: Der Bezirk beteilige seine politischen Gremien selber, darauf habe der LSBG keinen Einfluss. Dafür sei die Bezirksverwaltung verantwortlich.

Meldung aus dem Publikum: Sie sei Anwohnerin. Wie werde die Ampelschaltung anders getaktet?

Hans Grote: Ja, die Leistungsfähigkeit solle verbessert werden.

Meldung aus dem Publikum: Herr Grote habe gesagt, dass der Verkehr sich umleiten werde, da er im Eppendorfer Baum langsamer werde. Die Hochallee könne mehr Verkehr vertragen. Das habe er behauptet. Sie sehe dies anders.

Hans Grote: Die Ampelschaltungen würden optimiert werden. Eventuell gebe es dann mehr Grünzeiten für die Hochallee, damit sich der Verkehr verteilen könne. Nächsten Montag sind wir im Ausschuss. Die Hochallee solle keine Hauptverkehrsstraße werden, aber es wäre jedoch durchaus noch verträglich, wenn dort mehr Autos führen.

Meldung aus dem Publikum: Bittet darum, dies in die Planung aufzunehmen.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Radfahrer. Er halte die jetzige Situation für unmöglich und gefährlich. Aus Sicht der Radfahrer würde es mit dieser Planung besser werden. Bei Planungen sei es oft so, dass die Hälfte zuerst dagegen sei, nach einiger Zeit es aber mehr Zufriedene gebe.



Meldung aus dem Publikum: Sie sei Anwohnerin. Der Radverkehr sei chaotisch. Der Verkehrsfluss sollte nicht ins Stocken kommen, denn dadurch entstünde mehr Umweltbelastung. Es solle eine Luftmessstation installiert werden. Man könne dann festhalten, wie durch die Neugestaltung die Belastung sich verändere.

Fahrradbügel wären genug da. Lieber solle man diese an einem Platz bündeln, auch um Diebstähle zu unterbinden. Das Straßenbild werde dadurch nicht positiv beeinflusst. Sie wünsche sich an der U-Bahnstation eine geordnete Fahrradsituation. StadtRad solle Angebot/Sortiment erweitern, sodass auch Jugendliche die Räder nutzen können.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner. Er bestätige seinen Vorredner. Er sei Radfahrer, habe aber noch nie einen Unfall erlebt. Die Hauptgefahr sei, dass Radfahrer auf der falschen Seite fahren. Die Radwege müssten etwas breiter sein. Die Simulation sehe so aus, als würden diese Autos am Sonntag oder sehr früh fahren. Das sei lächerlich, eine Posse. Es gebe in der Simulation auch keine Krankenwagen oder Krankentransporte. Man habe viele Ärzte in der Gegend. Da würden häufig Krankentransporte stattfinden. In der Hochallee würde er als Radfahrer Angst haben. Die Autos überschreiten den Radweg. Dort würde man aber keine Polizei sehen. Die Überholmanöver seien schwierig und gefährlich. Durch Lieferfahrzeuge würden die Radschutzstreifen blockiert werden. Er habe Erfahrungen mit Stau und Krankenwagen gemacht. Das UKE schaffe ebenfalls Durchgangsverkehr.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Gewerbetreibender. Das Verkehrsaufkommen in der Simulation stelle er ebenfalls in Frage. Des Weiteren würden die Belange der Einzelhändler nicht berücksichtigt werden. Man sehe nur eine leere Straße auf der Titelgrafik der Infozeitung, keine parkenden Autos. So würde man sich den Eppendorfer Baum wohl aus Sicht der Planer wünschen. Ihn interessiere auch, wie lange die Bauphase dauert? Gibt es Etappen? Wird die ganze Straße gesperrt?

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner. Die Simulation der Einspurigkeit im Klosterstern würde fehlen. Für wann wäre was geplant? Es sei gesagt worden, dass Bäume „noch“ nicht gefällt werden. Was bedeutet das?

Meldung aus dem Publikum: Ich sei ein Opfer vom Mühlenkamp, habe dort sein Geschäft und wohne dort. Er sei doppelt Opfer. Den Mühlenkamp könne er gut beobachten. Das Gesagte solle vergessen werden, es werde eh anders umgesetzt werden. Im Mühlenkamp gebe es nach der Umplanung mehr Unfälle. Er würde gerade klagen. Offiziell gebe es keine Unfälle am Mühlenkamp, laut der Polizei. Die Videos (Simulation) wären nicht nachvollziehbar.

Meldung aus dem Publikum: Er sei Anwohner. Er sehe ein, dass es verkehrstechnische Veränderungen geben muss, aber warum werde im Klosterstern in die Parkplatzsituation eingegriffen? Das Entfallen von Parkplätzen werde großen Einfluss auf den Eppendorfer Baum haben. Er verstehe zudem die Zuständigkeiten nicht.

Meldung aus dem Publikum: Er sei von der FDP-Bürgerschaftsfraktion. Die Planung sei Teil einer Strategie. Es wirke so, als seien Autofahrer böse und müssten behindert werden. Die



Ampelschaltungen in Hamburg seien katastrophal. Die Autofahrer würden die Steuer einbringen. Opfer wären auch Gewerbetreibende und Bürger, weil stehende Autos Abgase verursachen. An manchen Stellen seien Radfahrer sicherer auf dem Gehweg, an anderen aber nicht. Es gebe keine Statistik. Alle würden es nicht gut finden, was passiert. Das sei keine gute Politik.

Käthe Fromm: Es gebe viele Randbedingungen, die berücksichtigt werden müssen. Man werde aber alles, was gesagt worden sei, aufnehmen und prüfen. Es würden keine Bäume gefällt werden, vielmehr würden drei Bäume neu gepflanzt werden.

Es sei vorgesehen, die Planung durch einen externen Experten überprüfen zu lassen und ein Sicherheitsaudit zu erstellen.

Die Baudurchführung solle mit den Gewerbetreibenden besprochen werden. Es gebe aber keine Vollsperrung der Straße, höchstens immer eine halbe Seite. Es solle besprochen werden, wie und zu welchen Zeiten der Umbau am Verträglichsten sei. Der Innenkreisel gehöre zum Kreisel dazu, sei ein Straßenraum.

Markus Birzer bedankt sich. Es werde weiterführende Informationen auf der Seite des LSBG geben. Er wünscht einen schönen Abend.

gez.

Antonia Bock

Markus Birzer

