

**Überplanung des Straßenzuges**

**Krausestraße – Mühlenstraße – Brauhausstraße – Hammer Straße  
von Bramfelder Straße bis Pappelallee in Hamburg**

am 25.05.2016 in der Stadteilschule Barmbek, Krausestraße 53

**Planungswerkstatt Öffentlichkeit**

**Protokoll**

**Teilnehmer:** Frau Dipl. Ing. T. Windhorst, Schmeck u. Junker Ingenieurgesellschaft mbH - Planerin  
Frau Dipl.-Ing. K. Fromm, LSBG - Fachbereichsleitung (Fachbereich Planung Stadtstraßen - S2)  
Frau Dipl.-Ing. S. Wallstabe, LSBG - Projektingenieurin (Fachbereich Planung Stadtstraßen - S2)

| Top | Protokoll  |
|-----|--|
| 1.1 | <p><b><u>Begrüßung und Einführung für „Neueinsteiger“</u></b></p> <p>Der Schulleiter der Stadteilschule Barmbek, Herr Bernd Tißler, stellt seine Schule sowie die Schülerfirma Tieloh Bike vor.</p> <p>Im Anschluss daran begrüßen Frau Fromm und Frau Wallstabe vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die Anwesenden, erläutern den LSBG und stellen den Ablauf der Planungswerkstatt vor.</p> <p>Der <b>LSBG</b> ist Teil der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). In den verschiedenen Geschäftsbereichen des LSBG werden die baulichen Anlagen der technischen Infrastruktur Hamburgs geplant, gebaut und bedarfsgerecht erhalten. Projekte an den Hauptverkehrsstraßen plant und baut der Geschäftsbereich Stadtstraßen.</p> <p>Das Hamburger Straßennetz (ohne Bundesfernstraßen) ist in die Kategorien <b>Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen</b> unterteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bezirksstraßen liegen in der Verantwortung der Bezirksämter.</li><li>- Hauptverkehrsstraßen liegen in der Verantwortung der BWVI. Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, die im gesamthamburgischen Interesse liegen, der Abwicklung des übergeordneten Verkehrs durch Bündelung auf leistungsfähig ausgebauten Straßen dienen und die eine relativ hohe Verkehrsbelastung haben. Hinzu kommt u. A. eine hohe Bedeutung zur Abwicklung des straßengebundenen ÖPNV.</li></ul> <p>Danach stellt Frau Windhorst vom Ingenieurbüro Schmeck Junker, welches mit den Ingenieurleistungen für die Überplanung beauftragt wurde, die wichtigsten Grundlagen anhand der Präsentation Teil 1 vor.</p> <p>Der Straßenzug Krausestraße – Mühlenstraße – Brauhausstraße – Hammerstraße soll von der Bramfelder Straße im Norden bis zur Pappelallee im Süden überplant werden.</p> <p>Der zu überplanende Abschnitt ist rund 2,2 km lang und gehört zum Hauptverkehrsstraßennetz Hamburg. Der nördliche Teil liegt im Bezirk Nord, der südliche im Bezirk Wandsbek. Mehrere Buslinien verkehren auf diesem Abschnitt und parallel verlaufen S-Bahn-Linien. Die S-Bahn-Stationen Friedrichsberg und Wandsbeker Chaussee liegen an Knotenpunkten des Straßenzuges. Velorouten, Freizeitrouten und Bezirksrouten sind Teil des Radverkehrsnetzes im Planungsbereich.</p> <p>Die verschiedenen Fahrrad-Routen definieren sich wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Velorouten:</b> In Hamburg gibt es 14 Velorouten. Die Routen 1 bis 12 verlaufen sternförmig vom Rathausmarkt in die äußeren Stadtteile und verbinden die Innenstadt mit den wichtigsten Zentren der Bezirke. Die Routen 13 und 14 sind Ringverbindungen, die die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt erschließen. Mit den Velorouten, die zwischenzeitlich „Alltagsrouten“ genannt wurden, soll die tägliche Fahrradnutzung in Hamburg erleichtert werden und sie sollen sicher und zügig zu befahren sein.</li><li>- <b>Freizeitrouten:</b> Es gibt ein Hauptnetz von 15 Freizeitrouten (über 400 km Gesamtlänge), die im Gegensatz zu den Alltagstouren für Radtouren nach Feierabend oder am Wochenende vorgesehen sind. Die Freizeitrouten verlaufen entlang von Gewässern und durch Parks und Grünanlagen (etc.).</li><li>- <b>Bezirksrouten:</b> Die Bezirksrouten verdichten das Netz der übergreifenden Velorouten. Dadurch sollen flächendeckende und durchgängige Fahrradverbindungen hergestellt werden.</li></ul> |

Für das Projekt wurde eine Grundlagenanalyse durchgeführt, wobei z. B. auch Bestandsbäume und Parkplätze ermittelt wurden.

**Ziele der Überplanung** des Straßenzuges sind:

- Steigerung des Radverkehrs durch eine verbesserte und einheitliche Radverkehrsführung
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch Aufhebung der unechten Vierstreifigkeit und Anpassung der Ampelschaltungen
- Erneuerung der Straßen- und Nebenflächen mit Verbesserung der Barrierefreiheit
- Entschärfung von Konfliktpunkten und Unfallstellen
- Erhalt von möglichst vielen Bäumen und Parkplätzen

In den Sitzreihen wurden Informationsbroschüren ausgelegt, die die Unterschiede der verschiedenen Radverkehrsanlagen erläutern.

- **Radweg**
- **Radfahrstreifen:** gesonderter Fahrstreifen auf der Fahrbahn
- **Schutzstreifen:** Kein gesonderter Fahrstreifen, aber auf der Fahrbahn gekennzeichnet
- **Mischverkehr:** Kein eigener Fahrstreifen oder Radweg
- **Fahrradstraße:** eine Straße für den Radverkehr

1.2

### **Planungswerkstatt**

Es wurde das Prinzip Planungswerkstatt bzw. „world-café“ erläutert.

Siehe Internet: <https://de.wikipedia.org/wiki/World-Caf%C3%A9>

Die Anwesenden teilten sich in Gruppen auf und informierten sich an den aufgebauten Thementischen ca. 15 min und erarbeiteten eigene Lösungsvorschläge und Ideen. Anschließend erfolgte ein Wechsel der Gruppen, damit jeder an jedem Themenbereich teilnehmen konnte. Zum Schluss wurden die Ergebnisse der einzelnen Gruppen vorgestellt.

Folgende Themenbereiche standen zur Auswahl:

#### 1. **Kreisverkehr** (ein Tisch)

In der ersten Veranstaltung am 27.01.16 wurde angeregt, einen Kreisverkehr an der Kreuzung S-Bahn Friedrichsberg zu planen. Für sämtliche Kreuzungen des Straßenzuges wurde daraufhin die Einrichtung eines Kreisverkehrs anhand der Verkehrszahlen überprüft.

An diesem Stand gab es zwei Plakate. Anhand des einen Plakates wurde Allgemeines zum Kreisverkehr beschrieben (Typen, Einsatzbereiche usw.) und anhand des anderen wurden die Untersuchungsergebnisse der einzelnen Kreuzungen erläutert.

**Ergebnis:** An keiner Kreuzung im Straßenzug macht ein Kreisverkehr Sinn, da die Verkehrsmengen von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern nicht leistungsfähig abgewickelt werden können.

#### 2. **Gestaltung Platzflächen** (ein Tisch)

Im zu überplanenden Straßenzug gibt es zwei Plätze, die neu gestaltet werden können:

- *Platzfläche Straßburger Straße/Krausestraße*
- *Platzfläche an der S-Bahn Friedrichsberg* (Kreuzung Krausestraße/Dithmarscher Straße/Stormarner Straße/Mühlenstraße/Eilbektal)

Hier konnten die Teilnehmer jeweils ihre Ideen skizzieren sowie auf Machen Sie mit!-Zetteln für beide Plätze ankreuzen, für welche Zielgruppe und wofür diese genutzt werden könnten.

Für die Platzfläche an der S-Bahn Friedrichsberg wurde die Bezeichnung „Dithmarscher Tor“ erwähnt. Dieser Name wurde von den meisten Beteiligten als sehr positiv bewertet und sofort im weiteren Gesprächsverlauf übernommen.

**Ergebnis:** Die ausführliche Auswertung ausgefüllten Zettel für die Platzflächen erfolgte separat und kann unter [www.lsb.g.hamburg.de](http://www.lsb.g.hamburg.de) eingesehen werden.

Folgende Ideen wurden u.a. diskutiert:

Platzfläche Straßburger Straße

- Parkplatz mit Ladestationen für E-Bikes und Elektroautos, StadtRad-Station, da die Aufenthaltsqualität durch die hohe Verkehrsbelastung nicht groß ist
- Platz für Jugendliche z.B. Basketballplatz nicht sinnvoll wg. zusätzlicher Lärmbelästigung der Anwohner
- Spielplätze sind in der Umgebung ausreichend vorhanden
- Keine Grünflächen schaffen, da diese i.d.R. nicht ausreichend gepflegt werden können und schnell schäbig aussehen

Platzfläche S-Bahn Friedrichsberg („Dithmarscher Tor“)

- Umgestaltung als schönen grünen Platz als Eingangsbereich/Eingangstor für Dulsberg mit seniorengerechten Bänken  
(seniorengerecht = Bänke mit Armlehnen, Rückenlehne, erhöhter Sitzfläche etc.)
- Verlagerung des Busverkehrs aus der Dithmarscher Straße
- Dithmarscher Straße für den Durchgangsverkehr schließen (Sackgasse mit Wendeanlage)

3. **Straßenquerschnitt** (zwei Tische)

An diesen beiden Tischen waren der Querschnitt an einer sehr engen Stelle der Krausestraße sowie die einzelnen Verkehrsplanungselemente (Gehweg, Radfahrstreifen, Radweg, Fahrbahn, Sicherheitsstreifen, Parkstreifen, Grünstreifen usw. in Mindest- und Regellaßen) als Puzzleteile ausgedruckt. Die Teilnehmer konnten sich selbst einen Straßenquerschnitt „zusammenbasteln“. Schnell wurde allen Beteiligten klar, dass die Straße viel zu schmal ist, um alle regelgerechten Elemente unterzubringen.

Folgende Vorschläge und Ideen wurden angeregt:

• **Roteinfärbung des Radfahrstreifens**

LSBG:

- + Vorteil: bessere Sicht
- Nachteil: Probleme in der Unterhaltung durch Fugen, weil zwei unterschiedliche Asphaltarten eingebaut werden müssen, wenn Schicht aufgetragen wird, ist die Oberfläche angeraut und damit unbequem für den Radfahrer, aufgetragene Farbe nutzt schnell ab

• **Verzicht auf Sicherheitsstreifen zwischen Parken und Radfahrstreifen**

LSBG:

- Nachteil: Konflikte zwischen parkenden Autos und Radfahrern (Öffnen der Autotüren, Ein- und Aussteigen), nicht regelgerecht

• **Krausestraße als Einbahnstraße**

LSBG: nicht möglich aufgrund der Verkehrsbelastung

• **Fahrbahnen übereinander anordnen**

• **Wegfall aller Bäume**

• **Fahrbahnbreiten von 3,0 m**

LSBG: nicht möglich, da in der Krausestraße Busse sowie LKW fahren, diese brauchen ausreichend Platz im Begegnungsfall

• **Alles so lassen, wie es ist**

LSBG: Ziel ist eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer

• **Nur Mindestmaße verwenden**

LSBG: an Engstellen möglich, über die gesamte Krausestraße Mindestmaß an Mindestmaß nicht regelgerecht

• **Wegfall aller Parkplätze**

LSBG: Durch angrenzende Wohnbebauung ist der Parkdruck hoch, weil es wenige Stellplätze und Tiefgaragen gibt. Gewerbetreibende können ihre eigenen Höfe zum Parken nutzen. Gespräche mit LIDL und Edeka zur Nutzung derer Parkplätze werden geführt.

1.3

### **Umgesetzte Ideen der 1. Veranstaltung vom 27.01.16**

In der Präsentation Teil 2 wurden auszugsweise die vorgebrachten Ideen und Vorschläge vom 27.01.16 und deren Umsetzungsmöglichkeiten vorgestellt. Dazu gehören u.a.

- Radfahrer auf die Fahrbahn
- Barrierefreiheit im gesamten Planungsbereich
- Fußgängerüberwege im Bereich Krausestraße
- Kreisverkehr an der Kreuzung S-Bahn-Friedrichsberg
- Verlagerung des Busverkehrs aus der Dithmarscher Straße

Im Anschluss daran wurde der derzeitige Planungsstand erläutert.

Einzelheiten hierzu können der Präsentation Teil 2 auf [www.lsb.g.hamburg.de](http://www.lsb.g.hamburg.de) entnommen werden.

1.4

### **Fragen, Wünsche und Diskussion**

Fragen und Anregungen aus dem Plenum, die teilweise sofort beantwortet wurden und thematisch zusammen gefasst sind:

#### **• Leistungsfähigkeit Krausestraße**

Es wird befürchtet, dass es durch den Wegfall von zwei Fahrstreifen in der Krausestraße zu Stauerscheinungen kommen kann.

- LSBG: Die Kapazität einer Straße wird nicht nur von den Fahrstreifen bestimmt, sondern auch durch Anzahl an Zu- und Abfahrten. Wenn an den Kreuzungen genügend Aufstellflächen durch Aufweitungen eingerichtet werden (so wie in der Planung vorgesehen), kommt es zu keinem Kapazitätsverlust bei weniger Fahrspuren. Das versetzte Fahren auf der „unechten vierstreifigen Fahrbahn“ ist unfallträchtig und soll beseitigt werden.

#### **• Radfahrer**

Es wird nachgefragt, ob für die Radfahrer auf dem Radfahrstreifen eine grüne Welle entlang des Straßenzuges eingerichtet werden kann.

- LSBG: Eine grüne Welle für Radfahrer wird es nicht geben, da die Fahrgeschwindigkeiten der einzelnen Radfahrer stark variieren.

#### **• Ampelschaltungen**

Es soll auf sogenannte „Bettelampeln“ verzichtet werden.

- LSBG: Es ist weder für Fußgänger noch für Radfahrer geplant, diese Anforderungsampeln einzusetzen. Alle Ampelschaltungen sollen überarbeitet und wenn möglich verbessert werden.

#### **• Parkplätze**

Der Wegfall der Parkplätze in der Krausestraße könnte ggf. durch Nutzung des Parkplatzes des Verbrauchermarktes LIDL kompensiert werden.

- LSBG: Der Kontakt mit LIDL wurde hergestellt, es gibt derzeit jedoch noch keine Aussage hierzu.

Es sollte das Thema Lieferverkehr/Lieferzone berücksichtigt werden.

#### **• Kreuzung S-Bahn Friedrichsberg**

An der S-Bahn-Friedrichsberg soll die gesamte Platzfläche umgestaltet werden, dazu gehören B+R-Anlage, Fußgängerschutzgitter, Fahrradbügel, überdachte Anlagen, Schließanlagen, switchh (Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln), P+R-Anlage, e-Mobilität etc. Auch sollte verhindert werden, dass das angrenzende Bahngelände als Müllablageplatz benutzt wird.

- LSBG: Auch hier werden bereits Gespräche mit den Beteiligten geführt. Im Rahmen der Verschickung werden Vorschläge erarbeitet und abgestimmt.

Die geplante Radverkehrsführung an der Kreuzung S-Bahn-Friedrichsberg wurde diskutiert. Gefordert wird eine zügige Querung des Kreuzungsbereiches mit einer auf die Radfahrgeschwindigkeit angepassten Ampelschaltung. Es wird befürchtet, dass die Radfahrer sich nicht an die Verkehrsregeln (z.B. Fahren entgegen der Fahrtrichtung) halten, wenn die Fahrstrecke nicht attraktiv genug ist.

Der runde Pavillon (Kiosk) steht unter Denkmalschutz und bleibt bestehen.

Der rechtsabbiegende Radfahrer aus der Krausestraße in das Eilbektal wird im Mischverkehr geführt.

|     |  |
|-----|--|
|     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grunderwerb</b></li> </ul> <p>Um eine für alle Verkehrsteilnehmer optimale Querschnittsgestaltung zu erreichen, sind Verkehrsflächen über die bestehende Straßenbegrenzungslinie hinaus erforderlich. Das Grunderwerbsverfahren zum Ankauf dieser privaten Flächen, die planungsrechtlich über Bebauungspläne und Durchführungspläne bereits als Straßenverkehrsfläche gesichert sind, wurde angeschoben. Sollten die Eigentümer den Grundstücksverkäufen nicht zustimmen, wird es eine alternative Kompromisslösung (Wegfall Parkplätze, Bäume, Mindestbreiten usw.) geben müssen. Vorerst wird versucht, das Optimum für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.</p> <p>Für den Bereich Dehnhaiide/Krausestraße im Bereich des Kleingartenvereins gibt es den B-Plan-Entwurf Dulsberg 6/Barmbek-Süd 7. Darin sind die für die Überplanung erforderlichen Straßenverkehrsflächen bereits enthalten. Weitere Abstimmungen mit der Stadtplanungsabteilung des Bezirksamtes Hamburg-Nord erfolgen im Rahmen des Verschickungsverfahrens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bäume</b></li> </ul> <p>Es wurde nachgefragt, wie viele Bäume gefällt werden müssen, um Parkplätze herzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ LSBG: In der Planung ist es nicht vorgesehen, Bäume zu fällen, um Parkplätze herzustellen. Die Baumfällungen sind erforderlich aufgrund der zusätzlichen Abbiegespuren und damit einhergehendem Versetzen der Bordkanten.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Weiteres Vorgehen</b></li> </ul> <p>Es wird zwischen der Planungswerkstatt und der ersten Verschickung keine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung stattfinden.</p> <p>Um die Zeitschiene einzuhalten, wird die 1. Verschickung zeitnah durchgeführt, auch wenn das Thema Grunderwerb noch nicht geklärt ist. Sollte sich abzeichnen, dass der Grunderwerb nicht möglich ist, wird es eine weitere Verschickung geben.</p> <p>Die Bürgerbeteiligung ist nicht dazu da, die endgültige Planung abzustimmen. Die Entscheidung trifft der Straßenbaulastträger, welche er in der Abwägung zum Verschickungsverfahren begründet und dokumentiert.</p> |
| 1.4 | <p><b><u>Wie geht es weiter?</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 12.10.2015            <i>Ausschuss Hamburg Nord</i></li> <li>- 20.01.2016           <i>Ausschuss Wandsbek</i></li> <li>- 27.01.2016           <i>Auftaktermin für die Öffentlichkeit</i></li> <li>- 25.05.2016           <i>Planungswerkstatt des LSBG</i></li> <li>- Juni.2016             1. Verschickung</li> <li>- September.2016     Vorstellung der Planung</li> <li>- Januar.2017          Schlussverschickung</li> <li>- 2017                    Leitungsverlegung</li> <li>- 2018                    Straßenbau</li> <li>- 2019                    Freie Fahrt für alle</li> </ul>  |

Aufgestellt: Wallstabe