



# Protokoll

## Umgestaltung Waterloostraße – Veloroute 13

### Öffentliche Veranstaltung

Datum: 19.11.2019

Zeit: 19:00 - 21:00 Uhr, Einlass ab 18:30 Uhr

Ort: Kurt-Tucholsky-Schule, Eckernförder Str. 70, 22769 Hamburg

---

Am 19. November 2019 fand in der Mensa der Kurt-Tucholsky-Schule eine öffentliche Veranstaltung zur Umgestaltung der Waterloostraße im Rahmen des Veloroutenkonzepts der Freien und Hansestadt Hamburg statt. Die Veranstaltung wurde von etwa 70 Gästen besucht, wovon die Mehrheit in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet wohnt.

Bereits vor Beginn der Veranstaltung bestand für alle Interessierten die Gelegenheit, sich an vorbereitenden Stellwänden die Pläne anzuschauen und Fragen an das Planungsteam zu stellen. Auch die detaillierten Befragungsergebnisse konnten an einer vorbereiteten Stellwand eingesehen werden.

Alle Interessierten konnten sich zudem vor Ort in eine Mailingliste eintragen, um zukünftig aktuelle Informationen und Terminankündigungen zu erhalten. Die im Rahmen der Veranstaltung zur Verfügung gestellten Materialien sind auf der Projektwebsite <https://lsbg.hamburg.de/waterloostrasse/> abrufbar.

Nach Bearbeitung der bisher erfolgten Rückmeldungen ist ein weiterer Termin zur Vorstellung der Planung im Kerngebietsausschuss Eimsbüttel vorgesehen. Im Anschluss beginnt der formale Abstimmungsprozess der Planung.

Zu Beginn der Veranstaltung erfolgten einführende **Informationen zum Veloroutennetz** und insbesondere der Veloroute 13 durch Herrn Olaf Böhm, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI).

Daran anschließend erläuterte Herr Daniel Sadowski (steg Hamburg) kurz die **Ergebnisse aus der Vor-Ort-Befragung**, die Ende Oktober an drei Terminen stattgefunden hat (Dienstag, 22.10.2019 von 8:00-12:00 Uhr; Mittwoch, 23.10.2019 von 14:00-18:00 Uhr und Samstag, 26.10.2019 von 10:00-14:00 Uhr). An der Befragung haben insgesamt 92 Personen teilgenommen. Die Befragung hatte einen nicht-repräsentativen Charakter, lieferte aber dennoch ein aussagekräftiges Stimmungsbild und viele gute Hinweise. Die detaillierten Befragungsergebnisse sind ebenfalls auf der o. g. Projektwebsite abrufbar.

Im Anschluss erläuterte Herr Thomas Kurth (SHP Ingenieure) die Ergebnisse der umfassenden **Bestandsanalyse** und stellte die im Auftrag des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) erarbeiteten möglichen **Planungsvarianten** vor. Als zwingend erforderlich wurden hierbei eine Fahrbahn, die den Anforderungen an eine gute Befahrbarkeit (durch Asphaltbauweise) sowie an eine ausreichende Breite (für Begegnungsfälle zweier Kfz, u.a. auch Müllabfuhr, Feuerwehr) genügen muss, sowie ein Sicherheitstrennstreifen zwischen der Fahrbahn und den Pkw-Stellplätzen definiert. Die auf dieser Basis erstellte **Variante A** beinhaltet eine Beibehaltung der Schrägaufstellung im Süden sowie die Anordnung von Längsparkständen nördlich der Fahrbahn. Bei dieser Variante entstehen im Norden breitere Seitenräume mit mehr Raum für weitere Ausstattungselemente wie Fahrradbügel. **Variante B** beinhaltet die Umgestaltung der südlichen Schräg- zu Senkrechtparkständen sowie die Einrichtung von Senkrechtparkständen auch im Norden. Bei dieser Variante können mehr Pkw-Stellplätze angeordnet werden, der nördliche Seitenraum wäre aber deutlich schmaler. Beispielhaft wurde für den Bereich der KiTas die Anordnung einer Fahrbahneinengung mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfe



vorgestellt. Die Waterloostraße könnte entweder als Tempo-30-Zone beibehalten oder zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Unterschiede der beiden Varianten liegen in der Vorfahrtregelung an den Einmündungsbereichen (Bevorrechtigung der Waterloostraße bei Variante Fahrradstraße) und der Attraktivitätssteigerung im Radverkehr bei Einrichtung einer Fahrradstraße. Die übrigen Parameter (z.B. Erhalt und Anordnung von Parkständen, Querschnittsaufteilung, Baumerhalt etc.) zeigen für beide Lösungen dieselben Auswirkungen. Weitere Varianten zur Verkehrsberuhigung und mit großräumigerer Auswirkung (z.B. Einbahnstraßenregelung, Unterbrechung der Waterloostraße zwischen Waterloohein und Heinrichstraße) wurden im Planungsprozess untersucht und abgestimmt. Da diese Lösungen im Zuge des Abstimmungsprozesses als aktuell nicht anordbar eingestuft wurden, wurden sie im Zuge der öffentlichen Veranstaltung nicht aktiv vorgestellt.

In der anschließenden **kurzen Rückfragerunde** wurden seitens der Teilnehmenden neben allgemeinen Verständnisfragen bereits folgende Themen angesprochen, die anschließend an den Diskussionstischen vertieft wurden:

- Möglichkeiten der Beschilderung einer Fahrradstraße (Kfz frei oder Anlieger frei); die Anwohnerinnen und Anwohner erhoffen sich Verlagerungseffekte im Durchgangsverkehr bei Beschilderung mit „Anlieger frei“.
- Verkehrsberuhigung: grundsätzlich wurde vor dem Hintergrund des „gefühlten hohen und schnellen Durchgangsverkehrs“ die Geradlinigkeit in der Planung bemängelt; Teilnehmende fragten danach, ob nicht auch andere Varianten zur Verkehrsberuhigung mit z.B. Einbahnstraße oder Unterbrechung untersucht wurden.
- Fahrradabstellmöglichkeiten: seitens mehrerer Anwohnerinnen und Anwohner wurde die Befürchtung, dass die Abstellmöglichkeiten (insbesondere Fahrradhäuschen) infolge der Planung entfallen könnten.

Im Anschluss wurden an drei inhaltlich identischen **Diskussionstischen** die Planungsvarianten anhand von Leitfragen diskutiert:

- Wie finden Sie die Idee, die Waterloostraße als Fahrradstraße umzugestalten?
- Was spricht für den Erhalt einer Tempo 30-Zone?
- Wie sollten die Stellplätze angeordnet werden (Varianten A und B)? Und warum ist welche Variante besser?
- Wo sollten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder errichtet werden?
- Was haben Sie für weitere Ideen und Hinweise zur Umgestaltung der Waterloostraße?

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Arbeitsphase werden als Anlage nachfolgend dargestellt.



## **Ergebnisse der Arbeitsgruppen | Tisch 1 (Mensa links)**

**Wie sollten die Stellplätze angeordnet werden (Varianten A und B)? Und warum ist welche Variante besser?**

Die Gruppe spricht sich mit großer Mehrheit für Variante A aus. Das Längsparken auf der nördlichen Straßenseite ermöglicht, dass die Gehwege verbreitert werden können. Dieser Raum ist zwingend erforderlich, da weiterhin viele Kinder (z.T. in Begleitung) den Gehweg auch mit dem Fahrrad nutzen müssen. Dazu kommen viele Eltern mit Kinderwagen etc. Insbesondere der Bereich vor den Gebäuden Waterloostraße 10 bis 26 ist heute sehr schmal und wird es auch aufgrund der Lage der Gebäude und der privaten Grundstücke in Zukunft sein. Seitens des LSBG wird eine genaue Betrachtung dieses Bereichs zugesagt.

Die mit der Variante A zu erwartenden Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr reichen aus Sicht der Teilnehmenden nicht aus. Diesbezüglich wird der Verzicht auf weitere Parkplätze zugunsten der anderen Verkehrsteilnehmenden favorisiert.

Weitere Anmerkungen:

- Längsparken statt Schrägparken
  - Sicherer für Fuß- und Radverkehr – auch beim Ein- und Ausparken
  - Mehr Platz für Bäume, Gehwege, Bänke und Fahrradbügel
  - Wegnahme von Parkplätzen führt zu Parksuchverkehr, der wiederum erzeugt Lärm und mehr Autoverkehr.
- Insbesondere ältere Menschen brauchen Parkplätze
- Anwohnerparkzone prüfen.

**Wie finden Sie die Idee, die Waterloostraße als Fahrradstraße umzugestalten? Was spricht für den Erhalt einer Tempo 30-Zone?**

Zu den Fragen kann kein einheitliches Meinungsbild erzielt werden. Die Unterschiede werden als sehr gering bewertet, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben wird. Die mit der Fahrradstraße verbundene Aufhebung der rechts vor links Regelung wird kritisch gesehen, da dies zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten führen könnte. Als Vorteil der Fahrradstraße wird allerdings gesehen, dass Radfahrende die Fahrbahn nutzen, nebeneinander fahren können und damit den Kfz-Verkehr abbremmen.

**Wo sollten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder errichtet werden?**

Keine speziellen Vorschläge seitens der Teilnehmenden.

**Was haben Sie für weitere Ideen und Hinweise zur Umgestaltung der Waterloostraße?**

- Die Planungen führen zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit in der Straße. Insbesondere das Ersetzen des Kopfsteinpflasters durch eine Asphaltdecke wird zu mehr Rasen in der Straße führen, vor allem wenn auch noch die Bodenwellen beseitigt werden.
- Asphalt ist nur dann sinnvoll, wenn bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Poller, Inseln, „Nasen“, etc.) erfolgen.



- Zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs und zur Reduzierung der Geschwindigkeiten sollten die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung und eine Sperrung ca. in der Mitte der Straße geprüft werden.
- Mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten im gesamten Straßenzug (auch wenn dadurch Parkplätze wegfallen)
- Die Situation an der Einmündung Waterloohein ist unübersichtlich und gefährlich, da Fußgängerinnen und Fußgänger auf der Waterloostraße sehr spät gesehen werden. Dies liegt insbesondere daran, dass im Waterloohein auf der südlichen Straßenseite geparkt wird und die ausfahrenden Autos somit auf der linken Straßenseite fahren.
  - Halteverbot im Waterloohein

## **Ergebnisse der Arbeitsgruppen | Tisch 2 (Mensa rechts)**

### **Wie sollten die Stellplätze angeordnet werden (Varianten A und B)? Und warum ist welche Variante besser?**

Die Gruppe spricht sich mit großer Mehrheit für Variante A aus, da diese breitere Gehwege und insgesamt mehr Sicherheit verspricht.

### **Wie finden Sie die Idee, die Waterloostraße als Fahrradstraße umzugestalten? Was spricht für den Erhalt einer Tempo 30-Zone?**

Die Gruppe spricht sich mit großer Mehrheit für die Umgestaltung zu einer Fahrradstraße aus.

Allerdings sollte mit verschiedenen Maßnahmen dem aus Sicht der Teilnehmenden damit einhergehenden Schnellfahren von PKW (bspw. Durchgangssperre, Schwellen, Verengen o.ä.) und dem Verlust von Stellplätzen (bspw. Anwohnerparken, Anwohnerparkhaus, Reaktivierung der Schranke im Waterloohein) entgegen gewirkt werden. Zu Maßnahmen, die das Schnellfahren von PKW verhindern, würden die meisten Anlieger tendenziell auch einen weiteren Verlust von Stellplätzen in Kauf nehmen.

Ein Ausweisen als „Anlieger frei“ könnte den Durchgangsverkehr zumindest reduzieren.

### **Wo sollten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder errichtet werden?**

An den Einmündungen könnten Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet werden, auch um das „Zuparken“ durch PKW zu verhindern.

### **Was haben Sie für weitere Ideen und Hinweise zur Umgestaltung der Waterloostraße?**

- Zu fällender Baum sollte ersetzt werden, ggf. auch an anderer Stelle im Planungsgebiet (da laut Aussage SHP am vorhandenen Standort gemäß Baumgutachten nicht zu empfehlen).
- Im Bereich der Heinrichstraße sollte eine zusätzliche Querung in Form einer Einengung/vorgezogene Seitenräume geprüft werden.
- Es sollte geprüft werden, ob der Waterloohein statt an die Waterloostraße nicht besser an den Ring 2 angebunden werden könnte.
- Durch verschiedene Maßnahmen sollte verhindert werden, dass PKW auf dem Gehweg parken, das betrifft auch die Hol- und Bringverkehre zur KiTa.



- Das Radfahren von Kindern, ggf. in Begleitung ihrer Eltern, auf dem Gehweg gemäß StVO sollte bei der Ausarbeitung der Planung mitbeachtet werden.
- Die Einmündung Eimsbütteler Straße / Waterloostraße ist unübersichtlich / gefährlich, Wegeverbindung für Fußgängerinnen und Fußgänger sehr schlecht.
- Neugestaltung Alsenplatz: Einbahnstraße für Anwohnerinnen und Anwohner der Langenfelder Straße und der Missundestraße öffnen.
- Kopfsteinpflaster hat auch etwas Schönes...

## **Ergebnisse der Arbeitsgruppen | Tisch 3 (Foyer)**

### **Wie sollten die Stellplätze angeordnet werden (Varianten A und B)? Und warum ist welche Variante besser?**

Die Gruppe spricht sich mehrheitlich Mehrheit für Variante A aus, da diese breitere Gehwege und insgesamt mehr Sicherheit verspricht.

### **Wie finden Sie die Idee, die Waterloostraße als Fahrradstraße umzugestalten? Was spricht für den Erhalt einer Tempo 30-Zone?**

Zu den Fragen kann kein einheitliches Meinungsbild erzielt werden. Die Unterschiede werden als sehr gering bewertet, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben wird. Tendenziell geht die Meinung der Teilnehmenden eher in Richtung Fahrradstraße.

### **Wo sollten zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder errichtet werden?**

Keine speziellen Vorschläge seitens der Teilnehmenden. Die bestehenden Fahrradhäuschen sollten aber in jedem Fall erhalten bleiben.

### **Was haben Sie für weitere Ideen und Hinweise zur Umgestaltung der Waterloostraße?**

- Einführung von Anwohnerparken sollte geprüft werden.
- Die Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (Einengungen, Verschwenkungen, Bodenschwellen) sollte geprüft werden, auch wenn dadurch Stellplätze entfallen würden.
- Es sollten weitere Beteiligungsveranstaltungen stattfinden.
- Der Parkplatzbedarf seitens der Anwohnerinnen und Anwohner sollte erhoben werden.
- Im Bereich der Heinrichstraße sollte eine zusätzliche Querung geprüft werden.
- Durch verschiedene Maßnahmen sollte verhindert werden, dass PKW auf dem Gehweg parken, das betrifft auch die Hol- und Bringverkehre zur KiTa.
- Die Einmündung Eimsbütteler Straße / Waterloostraße ist unübersichtlich / gefährlich