

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

am 27. Januar 2015 in der Aula der Stadtteilschule Barmbek, Fraenkelstraße 3

**Auftaktermin 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</u></b></p> <p>Der Straßenzug Krausestraße – Mühlenstraße – Brauhausstraße – Hammerstraße soll von der Bramfelder Straße im Norden bis zur Pappelallee im Süden überplant werden. Diese Planung führt der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) durch.</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>Der zu überplanende Abschnitt Krausestraße – Mühlenstraße – Brauhausstraße – Hammerstraße 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 Alltagsrouten 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> <p>Für das Projekt Krausestraße-Mühlenstraße-Brauhausstraße hat bisher erst eine Grundlagenanalyse stattgefunden, wobei z. B. auch Bestandsbäume und Parkplätze ermittelt wurden.</p> <p><b>Ziel der Überplanung</b> des Straßenzuges ist es, mit einer ganzheitlichen Betrachtung eine regelgerechte Verbesserung des Straßenquerschnittes für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen (s. Präsentation).</p>

Ziel der Bürgerbeteiligung ist es, das Problembewusstsein für das Projekt aus Sicht der Verkehrsplanung zu wecken. Da die Bürger und Bürgerinnen vor Ort täglich die Straße „erfahren“ und erleben, sollen die von ihnen erkannten und gefühlten Defizite und ggf. bislang nicht bekannte Konflikte aufgedeckt werden und soweit rechtlich, technisch und finanziell machbar geändert werden.

Dabei gilt es, eine abgewogene, dem Allgemeininteresse verpflichtete Planung einer Hauptverkehrsstraße zu entwickeln und dabei eine Priorisierung sich ggf. widersprechender Nutzungsansprüche festzulegen.

Deshalb wird die Unterstützung der Anwesenden benötigt. Dass eine Bürgerbeteiligung bei größeren Straßenbauprojekten stattfindet, ist seit dieser Legislaturperiode neu. Der LSBG hat ein Konzept zur Beteiligung erarbeitet, das für das vorliegende Projekt die folgenden **6 Schritte** vorsieht:

1. Vorstellung des Projektes im **bezirklichen Ausschuss** (in diesem Fall im Bezirk Nord am 12.10.15 und Bezirk Wandsbek am 20.01.16).
2. **Auftakttermin für die Öffentlichkeit** (27.01.16): Vorstellung der Grundlagenanalyse, Planungsziele und unveränderlichen Randbedingungen. Diskussion mit der Bevölkerung für Anregungen, Probleme und Wünsche.
3. **Planungswerkstatt** (25.05.2016): Planungsvarianten werden interessierten Bürgern und Bürgerinnen unter Beteiligung der relevanten Träger öffentlicher Belange (TÖBs) vorgestellt und diskutiert. Bei den Planungsvarianten werden die Informationen aus dem Auftakttermin berücksichtigt.
4. Bewertung der Varianten, Aufnahme der Anregungen und der Kritik aus der Planungswerkstatt und **1. Verschickung** an die planungsbegleitenden Träger öffentlicher Belange (TÖBs) (LSBG intern).
5. **Vorstellung des Ergebnisses** des Planungsprozesses und Möglichkeit zur erneuten Kommentierung.
6. Nach Eingang aller Stellungnahmen beim LSBG **Schlussverschickung** an alle planungsbeteiligten TÖBs.

Letztendlich ist der Bürger aber nur eine von vielen Stimmen. Daher und auch weil sich einige Wünsche widersprechen, sind sie auch nicht alle erfüllbar. Die Straßenbaubehörde muss die unterschiedlichen Interessen abwägen.

Für die anschließende Diskussion war es wichtig, dass jedem die Unterschiede zwischen den verschiedenen Möglichkeiten, wie der Radverkehr gestaltet werden kann, bekannt sind (s. Präsentation):

- **Radweg**
- **Radfahrstreifen:** gesonderter Fahrstreifen auf der Fahrbahn.
- **Schutzstreifen:** Kein gesonderter Fahrstreifen, aber auf der Fahrbahn gekennzeichnet.
- **Mischverkehr:** Kein eigener Fahrstreifen oder Radweg.

Frage aus dem Plenum: Warum ist ein **Mischverkehr in der Krausestraße** nicht prinzipiell am sichersten?  
 Antwort des LSBG: Weil in der Vergangenheit die Philosophie vorherrschte, dass der Radfahrer einen eigenen Bereich / Weg hat und der Autofahrer dies deshalb gegenwärtig immer noch einfordert. Für die Zukunft kann aber in einem ersten Schritt der Radfahrer durch einen Radfahrstreifen / Schutzstreifen wieder auf die Fahrbahn gebracht werden. Wenn das vom Kfz-Verkehr angenommen wird, kann als nächster Schritt der Mischverkehr selbstverständlich werden.  
 Hinzu kommt, dass bei hohen Kfz-Stärken, die in der Krausestraße durchaus erreicht werden, ein Schutzstreifen erforderlich ist.

<b>1.2</b>	<p><b><u>Vorstellung des Projektes und erste Planungsansätze</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die ausgedruckten Pläne an der Wand stellten den Bestand dar.</li> <li>- Derzeit ist in der Krausestraße nur ein sehr schmaler Bereich für Fußgänger vorhanden. Für den Kfz-Verkehr liegt eine „unechte“ Vierstreifigkeit vor. Der Radfahrer soll eigentlich zusammen mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn im Mischverkehr teilen, viele Radfahrer fühlen sich aber gefährdet und fahren deshalb auf dem schmalen Fußweg. Der Baumbestand zwischen Fahrbahn und Fußgängerweg wechselt sich mit zahlreichen Parkplätzen ab. Bei den Planungsansätzen wird unterschieden zwischen Querschnitt erhalten (höherer Aufwand, besseres Ergebnis) und Bordstein erhalten (geringerer Aufwand, schlechteres Ergebnis). In der Brauhausstraße sind ähnliche Verhältnisse vorhanden, insgesamt ist aber mehr Platz als in der Krausestraße vorhanden.</li> <li>- Zukünftig sind verschiedene neue Querschnitte möglich, die der Präsentation entnommen werden können.</li> </ul>
<b>1.3</b>	<p><b><u>Fragen, Wünsche und Diskussion</u></b></p> <p>Fragen und Anregungen aus dem Plenum, die teilweise sofort beantwortet wurden und thematisch zusammen gefasst sind:</p> <p><b>Termine:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Termin Planungswerkstatt: 25.05.2016, 18:00 Uhr Schule Krausestraße, ggf. auch erst um 19:00 Uhr, um Rücksicht auf Gewerbetreibende zu nehmen. Uhrzeit wird noch bekannt gegeben.</li> </ul>

- Es besteht Interesse an einer Ortsbegehung. Machbar wäre, den Straßenzug eine Stunde vor dem nächsten Termin mit Interessierten abzulaufen. Alternativ veranstaltet der Stadtteilbeirat Dulsberg eine Fahrraddemo am 21.05.2016, dazu sind alle herzlich eingeladen.

#### **Knotenpunkte:**

- Die Kreuzung Straßburger Straße / Dithmarscher Straße und die Kreuzung Straßburger Straße / Krausestraße sowie die Kreuzung an der S-Bahn-Station Friedrichsberg sollen Unfallschwerpunkte sein. Es besteht die Sorge, dass die Kreuzungen durch die Planung „dichtgemacht“ werden, um die Unfallgefahr zu mindern. Das Konzept muss aber insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer stimmig sein und nicht zu unnötigen Verzögerungen führen.
- Die Kreuzung an der S-Bahn-Station Friedrichsberg soll in West-Ost-Richtung besser ausgebaut werden, sodass es insgesamt keine unterbrochene Radverkehrsführung mehr gibt, wie es aktuell der Fall ist.
- Die Radfahrer sollen auch an den Kreuzungen auf der Straße fahren und die Linksabbiegesituation im Kreuzungsbereich soll besser ausgebaut werden. Sie soll gut erkennbar, sicher und zügig sein.
- Die Leistungsfähigkeit an den Ampeln soll zumindest erhalten bleiben, wenn nicht sogar verbessert werden.
  - Die Ampelschaltungen werden mit Berechnungsprogrammen so erstellt, dass so viel Kapazität wie möglich vorhanden ist. Für Fahrradfahrer interessant sind so genannte „Fahrradschleusen“ (z. B. am Ferdinandstor und Knotenpunkt Adenauer Straße / Mönckebergstraße), dies sind besondere Ampelschaltungen mit besonderen Fahrradzeiten. Die „Bettelampel“ ist ein Auslaufmodell und wird nicht mehr neu eingerichtet.

#### **Baumbestand:**

- Der Alleecharakter der Krausestraße soll erhalten werden.
- Die Bäume sollen erhalten werden.

#### **Eckpunkte Planungsgebiet:**

- Es wird auf die Eckpunkte des Planungsgebietes hingewiesen: Diese sind z. B. durch die Brücke über den Osterbek-Kanal und das Trogbauwerk der Hammer Straße schon relativ festgesetzt. An die Zwangspunkte muss die neue Planung stimmig angeschlossen werden. Außerdem stellt sich die Frage, ob durch die Unterführung in der Hammer Straße mehr Verkehr auf den Straßenzug gebracht wird. Es muss sich in jedem Fall auf einheitliche Verkehrszahlen verständigt werden.
- Das Brückenbauwerk / der Tunnel ist ein Zwangspunkt / eine Engstelle die bei der Planung berücksichtigt werden muss.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Veloroutenplanung noch relativ neu ist und angeblich anders als vorgestellt geplant ist.
  - Wie die Krausestraße in Zusammenhang mit der Straßburger Straße steht, wird nachgefragt.
- Es soll bei der Planung der Straßburger Straße vorgesehen sein, 10 Bäume in der Krausestraße zu pflanzen.

#### **Vierspurigkeit Krausestraße:**

- Es wird gefragt, warum bei einer Reduzierung der Fahrstreifen der Krausestraße trotzdem eine Aufweitung an der Kreuzung vorgesehen ist, wenn dadurch doch mehr Platz benötigt wird.
  - Der Grund ist, dass dadurch mehr Aufstellfläche für einen effizienten Verkehrsfluss vorhanden ist.
- Es besteht die Frage, ob es überhaupt sinnvoll ist, die Krausestraße zweispurig zu planen, wenn die Hammer Straße sich von zwei Spuren zur Brauhausstraße mit vier Spuren aufweitet, bzw. ob es nicht besser wäre, wenn die Hammer Straße vierspurig gebaut werden würde, um die Kapazität im Vergleich zu jetzt nicht zu mindern.
  - Letztendlich bestimmt nicht nur die Anzahl der Fahrstreifen über die Kapazität einer Straße, sondern auch die Anzahl an Zu- und Abfahrten, also Knotenpunkten. Wenn an den Knotenpunkten genügend Aufstellfläche durch Aufweitung vorhanden ist, kommt es zu keinem Kapazitätsverlust bei weniger Fahrspuren.
- Die Sicherheit für den Autofahrer soll erhöht werden, besonders die „unechte“ Vierspurigkeit soll unfallträchtig sein.

#### **Busverkehr:**

- Der Bus soll durch die Krausestraße statt durch die Dithmarscher Straße fahren.
- Es wird auf die Hochbahn / HVV Planung, die parallel erfolgt, hingewiesen, damit verschiedene Planungen für den gleichen Bereich übereinander gelegt werden und aufeinander abgestimmt werden.
  - Das Planungsbüro steht bereits mit der Hochbahn / dem HVV in Kontakt. Außerdem sollen solche Anliegen mit der 1. Verschickung abgefragt werden. Es werden alle Fakten zusammengetragen, um daraus die Planung zu erarbeiten.
- Der Busverkehr in den Lämmersieth soll optimiert werden.
- Der Taxistandort in der Dithmarscher Straße soll sehr wenig angefahren werden. Deshalb könnte es eine Überlegung sein, die Bushaltestelle aus der Krausestraße dorthin zu verlegen.
- Die Anwohner und der Stadtteilrat wünschen sich, zur Buslinienführung befragt zu werden, dort besteht Optimierungsbedarf (Andere Busführung gewünscht).

**Belag:**

- Der Belag muss grundsätzlich erneuert werden, sowohl auf dem Fußweg, als auch in den Parkbuchten und auf der Straße.

**Radverkehr:**

- Die Situation der Fahrradfahrer in der Krausestraße ist aktuell sehr schlecht. Es kommt regelmäßig zu Diskussionen mit der Polizei, weil Fahrradfahrer den Gehweg benutzen. Die Anwohner halten das für eine Kapazitätsverschwendung der Polizei. Sie hätten lieber sofort einen Radfahrstreifen.
- Keine an den Fußweg gekoppelten Radwege, der Radfahrer soll Platz auf der Straße bekommen.
- Der Fahrradfahrer soll zukünftig sicher auf der Straße fahren, bevorzugt auf einem Radfahrstreifen.
- Es soll eine durchgängige Radverkehrsanlage auf der Straße geben und die Ampelschaltungen sollen verbessert werden.
- Durch den separaten Radverkehr auf der Straße wird der Weg zu den Innenhöfen länger.
- Die vorhandenen Zweirichtungsradwege werden von einigen Anwesenden sehr kritisch gesehen und für gefährlich empfunden, weshalb sie überprüft werden sollen. Andere wiederum finden, dass der Radweg in zwei Richtungen in der Dithmarscher Straße erhalten werden soll.
  - Allgemein sind Zweirichtungsradwege erst dann sinnvoll, wenn sie eine ausreichende Breite und gewisser Länge haben.
- Gegenüber der Schule in der Krausestraße an einer Gewerbeausfahrt kommt es immer wieder zu Problemen mit Radfahrern auf dem Gehweg.
  - Eine kurzfristige Lösung wie gewünscht ist nicht möglich.
- Es wird gefragt, ob die Rechtsabbieger an den Knotenpunkten für den Kfz-Verkehr frei nutzbar sind. Der Radfahrer ist in solchen Situationen oft im toten Winkel, weshalb eine geradeaus-Spur für den Radfahrer überlegenswert ist.
- Die Radfahrstreifen sollen zwischen der Osterbek-Kanal-Brücke und der S-Bahn-Station Friedrichsberg am besten sofort aufgemalt werden.
  - Dies ist leider so nicht möglich, da es sich um ein Verkehrszeichen handelt, welches von der Straßenverkehrsbehörde (Polizei) auf Grundlage einer Verschickung angeordnet werden muss. Einen Radfahrstreifen in vier Wochen wird es nicht geben.

**Parken:**

- Das Parken für Autos soll erhalten bleiben.
- Es soll zusätzlicher Parkraum geschaffen werden.
- Man könnte den Parkplatz von Lidl in Form einer Doppelnutzung mitnutzen: Tagsüber könnten Geschäftskunden parken und nachts Anwohner, über solche Aspekte kann mit der Handelskammer gesprochen werden.
- Zufahrt von der Krausestraße zum Halbenkamp schließen um zusätzliche Parkplätze zu schaffen (s. Lageplan).
- Die Parkplätze sollen auch in der Krausestraße erhalten werden.
- An der Krausestraße sollen zwischen Lämmersieth und Brücke auf der Westseite keine Autos mehr parken, da die Sicht immens eingeschränkt ist wenn man vom Innenhof auf die Straße fährt.
- In der Straßburger Straße sollen die Parkplätze auf Höhe der Kirche weg.
- Inoffiziell gibt es viel mehr Parkplätze als offiziell, da Holzpfähle, die das Falschparken verhindern sollen, abgängig sind. Eine Sichtbehinderung durch Falschparker soll verhindert werden, dafür sollen keine Holzpflocke mehr eingebaut werden.

**Fußgänger:**

- Der Fußgänger soll mehr Platz bekommen, dazu sollen am besten Grunderwerb getätigt werden, da es insbesondere an den Haltestellen sehr eng ist und dadurch eine große Erleichterung eintreten würde. Außerdem sind die Gärten in diesem Bereich teilweise sehr verwildert.
- Die Ampelschaltung an den Kreuzungen soll den Fußgänger nicht mehr benachteiligen.
- (Bedarfs)Ampel für Fußgänger in der Krausestraße in Höhe der Brücke um sicher ins Grüne / zum Park queren zu können.

**Überfahrten:**

- Die Anzahl der Überfahrten in der Krausestraße soll reduziert werden, dafür könnten die einzelnen Ausfahrten ausgeweitet werden oder Überfahrten könnten zusammengelegt werden. Das Altenheim an der Krausestraße z. B. hat auch eine Einfahrt auf der anderen Seite.
- Die Gehwegüberfahrten sind ein Problem.
- Es sollen keine Bäume, Büsche und Elektrokästen in den Sichtdreiecken der Auto- und Radfahrer stehen und die Hydranten sollen frei bleiben und nicht zugeparkt werden. Die Hydrantenstandorte sollen insgesamt berücksichtigt werden.

**Sonstiges:**

- In der Krausestraße sind der Mischverkehr und der Ausgang der Schule ganz wichtige und kritische Punkte, die verbessert werden müssen.
- Auf dem Bestandsplan wird eine Linie vermutet, die durch einen denkmalgeschützten Zaun geht. Es soll geklärt werden, um was für eine Linie es sich handelt, ob dort nur eine Planungslinie vorliegt oder aber

	<p>etwas anderes, der Zaun soll auf jeden Fall erhalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein neues, privates Elektrotor in der Krausestraße 100 – 116 steht auf öffentlichem Grund. Der Eigentümer wünscht sich, dass es dort verbleiben kann.</li> <li>- Es besteht der Wunsch, den zunehmenden Schwerlastverkehr durch eine Gewichtsbeschränkung zu einzuschränken. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Die Polizei wäre für solche Anliegen zuständig, aber eine Gewichtsbeschränkung ist trotzdem nicht möglich.</li> </ul> </li> <li>- Bei der Planung könnten auch Themen wie Car-Sharing, Aufladungsstationen für E-Autos und Bike-and-Ride-Stationen thematisiert und berücksichtigt werden.</li> <li>- Es gibt wenige freie Flächen, für die noch eine geeignete Gestaltung gesucht wird, kreative Vorschläge könnten dort umgesetzt werden.</li> </ul>
<b>1.4</b>	<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>Auftakttermin für die Öffentlichkeit</i></li> <li>- <b>25.05.2016</b>      <b>Planungswerkstatt des LSBG</b></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: Diekmann