

**BIG-STÄDTEBAU GmbH****Sanierungsgebiet „Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße“**

<b>Ergebnisprotokoll</b>	<b>Teilnehmer</b>	<b>Zusätzlicher Verteiler</b>
Thema: Fuhlsbüttler Straße		
Datum: 29.06.2010	1. siehe Teilnehmerliste	1. Sanierungsbeirat
<b>Sammeltermin</b>		2. Sanierungsarbeitskreis
Ort: Tieloh Gemeinde		

Das Sanierungsverfahren „Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße“ verfolgt als ein wesentliches Ziel die Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße. Durch die Neuordnung der Verkehrsflächen sollen neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen und die Zentrumsfunktion gestärkt werden.

Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung (Auftaktveranstaltung am 21. April 2010) wurden erste Ideen zur Umgestaltung gesammelt.

Aus diesen Ideen haben die beauftragten Verkehrs- und Landschaftsplaner zu den folgenden Workshops im Mai 2010 (Themengebiete Gewerbe, Nutzer und Freiraum) erste Ideenskizzen zur Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße erarbeitet.

Die Protokolle zu den Workshops können unter [www.barmbek-nord.info/stadtteilentwicklung/SanierungFuhle-Süd](http://www.barmbek-nord.info/stadtteilentwicklung/SanierungFuhle-Süd) abgerufen werden.

An dem heutigen Sammeltermin wird die aktualisierte Planung vorgestellt, in der die gesammelten Ergebnisse aus allen Workshops einbezogen wurden. Erste Vorabstimmungen mit den Fachbehörden haben stattgefunden. Weitere Abstimmungsgespräche werden folgen.

**1. EINFÜHRUNG**

Die Begrüßung erfolgte durch Pastor Hanno, da die Veranstaltung im Rahmen des Stadtteilgespräches durchgeführt wurde und in den Räumlichkeiten der Kirchengemeinde Tieloh stattfand.

Es folgte eine kurze Vorstellung der Planer durch Frau Carolin Ahrens (BIG-STÄDTEBAU GmbH): Katrin Knobloch/Moritz Möllers von Breimann und Bruun (Landschaftsplanung) und Silke Bremert/Uwe Wilma von Argus (Verkehrsplanung). Weiter wurden die Sanierungsbeauftragte des Bezirks Hamburg-Nord Frau Dagmar Kluczny und die Auftraggeber vom LSBG Frau Angelika Theobald und Herr Roland Hansen vorgestellt.

Frau Ahrens stellte kurz die Ziele der Umgestaltung der Fuhlsbüttler Straße vor: Stärkung der zentralen Funktion, die Stabilisierung und Entwicklung als Versorgungs- und Einzelhandelsstandort sowie die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums.

Frau Kluczny berichtete ergänzend über die Bereitstellung von Städtebaufördermitteln für die Überplanung der Piazzetta. Nunmehr kann die Piazzetta wie auch in den Workshops angeregt in die Planung mit einbezogen werden. Der Planungsauftrag geht ebenfalls an die Arge Breimann/Bruun und Argus.

## 2. Vorstellung der Planung

Zunächst wurden die wesentlichen Anregungen und Ideen aus den Workshops zusammengefasst:

- Wunsch nach einer Flaniermeile
- Verkehrsknoten verbessern
- Ampelschaltung optimieren
- Bessere Organisation der Bushaltstellen
- Zusätzliche Querungsmöglichkeiten
- Sichere Radwege (Fahrradweg oder Fahrradstreifen)
- Nebenfahrbahn (nördl. Drosselstraße) abschaffen
- Gehwegüberfahrten statt breite Einmündungen (Augenmerk: Fußgänger hat Vorrang)
- Plätze aufwerten
- Bäume erhalten und Lücken schließen
- Beleuchtung verbessern
- Tempo 30
- Bessere Zonierung des Straßenraums

### Schnitt der Fuhle südlich Hellbrookstraße

#### Variante 1 Fahrradstreifen auf Fahrbahn, Wegfall der Lieferstreifen

#### Variante 2 Radweg im Osten statt Radstreifen auf der Straße

Behördenvertreter bevorzugten in Vorgesprächen die Variante 2.

Begründung: das Ausparken von den geplanten Schrägparkern gefährde Radfahrer auf der Straße. Der Radweg wäre für Erwachsene allerdings ohne Benutzungspflicht; es kann auch auf der Straße gefahren werden. Kinder im Alter bis 8 Jahre müssen ohnehin auf Gehweg/Radweg fahren. Es ist trotzdem noch Platz für einen breiteren Gehweg. Gehweg wirkt durch Radweg größer.

Votum für den Fahrradstreifen aus dem Teilnehmerkreis: Gefahrenpotential Radweg sei, dass auch Fußgänger unerwartet auf den Radweg treten. Behinderung durch Lieferverkehr bei Fahrradstreifen, Fahrradweg behindert ruhiges flanieren.

Ein weiterer Schnitt zeigt die geplanten Gehwegüberfahrten mit Aufpflasterungen, die dem Autofahrer signalisieren sollen „Fußgänger hat Vorrang“.

Vorschlag der Umkehr der Einbahnstraßenregelung, so dass über Drögestraße, Hufnerstraße wieder in die Diesterwegstraße zur Fuhle abgebogen werden kann.

Die Idee aus den Workshops evtl. nur eine Fahrbahn auf der Fuhle zu Gunsten der Gehwegbreite anzuordnen, musste verworfen werden, da Straße dann nicht mehr funktionstüchtig wäre.

### Schnitt nördlich Hellbrookstraße

#### Variante 1: Schrägparker statt der Längsparker, 2 Fahrradstreifen: Ost und West

#### Variante 2: Schrägparker, 2 Fahrradwege Ost und West (Gehweg wird etwas schmaler)

Die Planer merken an, dass derzeit häufig die rechte Fahrbahn zugeparkt werde durch Kurzparker.

Es wird beispielhaft der Einbau einer Sprunginsel als Querungshilfe gezeigt. Bisher ist am Knotenpunkt Hellbrookstraße/Fuhle eine Trennung von Radfahrern und Fußgängern geplant. Es wird vorgeschlagen, jeweils eine Fahrbahn je Richtung herauszunehmen und breitere Fußwege zu schaffen. Weiter ist die Verlagerung der Bushaltestelle vorgesehen.

Für die Linksabbieger Fuhlsbüttler Straße–Hellbrookstraße müssen Auffangsignale eingerichtet werden. In Rücksprache mit den Fachabteilung wird der Vorschlag geprüft.

### **Hufnerstraße**

Im Bestand hat die Hufnerstraße einen Zweirichtungsradweg im Westen mit deutlichem Untermaß.

Der Entwurf sieht auf der Westseite einen Radweg vor, auf der Ostseite allerdings einen Radfahrstreifen im Gegenverkehr auf der Fahrbahn. Dieser wird ca. 65 cm breit (bei Tempo 50); eine Aufpflasterung ist geplant, die allerdings auch von PKWs überfahrbar sein muss, da dahinter Parkplätze angeordnet bleiben.

Dieser Entwurf wird von der Verkehrsbehörde sehr kritisch gesehen.

Ggf. besteht die Möglichkeit, die Einbahnstraßenregelung aufzuheben. Dieser Vorschlag wird geprüft.

Dazu werden weitere Untersuchungen im Knotenpunkt Fuhle/Hellbrookstraße notwendig. Die Fuhlsbüttler Straße würde durch Wegfall der Einbahnstraßenregelung auf der Hufnerstraße verkehrlich entlastet.

### **3. Tempo 30**

Die Verkehrsbehörden lehnen Tempo 30 ab, da die Fuhlsbüttler Straße eine Hauptverkehrsstraße und eine wichtige Ausfallstraße ist. Die Hochbahn hat eine hohe Busfrequenz und steht dem Vorschlag auch nicht positiv gegenüber. Es wird jedoch aus dem Teilnehmerkreis angemerkt, dass die Busse derzeit wohl auch nicht schneller fahren, da oftmals eine Fahrbahn beparkt werde.

Alternativ zu Tempo 30 kann beispielsweise durch eine entsprechende Ampelschaltung oder Einengungen des Straßenraums das Tempo reduziert werden.

### **4. Parkraumbilanz**

Reduzierung um ca. 30 %. Mehrung im nördlichen Bereich der Fuhlsbüttler Straße und Minderung im Süden durch Wegfall der Nebenfahrbahn.

Ein Vorschlag, der bereits in den Workshops angebracht wurde ist, in der Fuhlsbüttler Straße die Kurzzeitparker vorzusehen und in der Hufnerstraße zusätzliche Langzeitparker. Damit würde sich die Parkraumbilanz wieder verbessern.

### **5. Gewerbetreibende**

Per Definition ist bei Vorflächen von Ladenlokalen ein 2 Meter breiter Fußgängerweg Pflicht. Flächen für Auslagen (Sondernutzungen) sollten in der Planung entsprechend dargestellt werden.

In Bereichen der Aufweitungen gibt es zusätzliche Möglichkeiten für Sondernutzungen, z.B. Bestuhlung durch Gastronomie.

Für die weitere Planung wird berechnet, wieviel Sondernutzungsfläche durch die Neuorganisation gewonnen wird. Dies ist wichtig für den vielfach geforderten Branchenmix an der Fuhle.

## **6. Diskussionsrunde zu Vorschlag Fahrradstreifen bzw. Fahrradweg**

Zur geplanten Herausnahme der Lieferstreifen und Anordnung von Ladezonen (mit Parkverbot) wird angemerkt, dass derzeit der Lieferverkehr auch auf der Straße parkt.

Bei der Variante Fahrradstreifen bedeute dies auch eine Behinderung der Radfahrer, wenn weiter widerrechtlich auf der Fahrbahn ausgeladen werde.

Die Führung der Radfahrer auf der Straße sei weiter gefährlich, da die Radfahrer ggf. von ausparkenden Autos von den schräg angeordneten Parkplätzen nicht rechtzeitig gesehen werden.

Dazu regen die Planer an: der Verkehrsfluss erfolgt durch die Ampelschaltung derzeit stoßweise. Daran sollte festgehalten werden, um Behinderungen durch kurzes Parken auf der Fahrbahn zu vermeiden.

Zum Radstreifen in Gegenrichtung in der Hufnerstraße wurde ebenfalls die Gefahr gesehen, dass der Streifen beparkt wird und so der Radfahrer in den Gegenverkehr fahren muss.

Dazu wird von den Planern bemerkt, dass der Streifen durch einen Sicherheitsstreifen aufgepflastert würde oder durch Anordnung von Inseln das Parken behindert werde.

Für die Hufnerstraße gibt es nicht die Möglichkeit der Anordnung eines zusätzlichen Radweges, da die Ostseite keinen ausreichenden Platz bietet. Der Gehweg ist dort z.T. nur 1,50 m breit. Bei einem Ausbau müsste der alte Baumbestand weichen.

Im Moment ist wenig Radverkehr in der Hufnerstraße zu verzeichnen. Die Einrichtung eines Radweges mit Zweirichtungsverkehr birgt eine 12 mal höhere Unfallgefahr. Die derzeitige Planung sieht einen Straßenraum von 6,50 m vor. Es soll geprüft werden, ob nicht auf 6 m verringert werden kann. Die 0,50 m könnte z.B. dem Sicherheitsstreifen zugeschlagen werden.

Aus dem Teilnehmerkreis wird bemerkt, dass es wissenschaftliche Untersuchungen gibt, die belegen, dass das Führen der Radfahrer auf der Straße die sichere Variante ist.

Vorteil der Radstreifen: Ein Konflikt Radfahrer/Fußgänger in der Fuhlsbüttler Straße, die zur Flaniermeile werden soll, wird vermieden. Erfahrungen zeigen, dass weniger auf der falschen Seite gefahren wird und Unfallstatistik sinke. Fußgänger sind unachtsamer gegenüber Radfahrer als Autofahrer.

In einem vorangegangenen Workshop wurde die Idee eines kombinierten Bus- und Radstreifens verfolgt. Dieser wurde heute nicht aufgezeigt. Es gibt allerdings auch noch keine abschließende Erörterung mit den Fachämtern.

## **7. Aufenthaltsqualität**

Durch teilweise Aufweitung der Gehwegbereiche bis zu 11 m Breite (bei der Variante Fahrradstreifen) ergeben sich platzartige Situationen, die eine atmosphärische Aufwertung bringen.

Der Platz bei Mc Donalds wie er derzeit ist wird wiederholt bemängelt. Die Planung sieht den Platz als Ruheraum neben der „Flaniermeile Fuhle“ vor. Zusätzliche Pflanzungen von kleineren Bäumen sind vorgesehen.

Dem Wunsch aus den Workshops, den Platz zu öffnen und weiter in Richtung Straße zu „ziehen“ wurde entgegengehalten, dass eine Trennung Atmosphäre bringen kann. Der Platz wird viel genutzt, was schließen lässt, dass weiterer Bedarf an öffentlichen Plätzen vorhanden ist.

Ein Vorschlag aus dem Teilnehmerkreis ist, in Freiflächen weitere Bänke anzuordnen, um auch die Möglichkeit des Ausruhens zu schaffen, ohne die Gastronomie in Anspruch zu nehmen.

### **8. Weiteres Vorgehen**

Über den geplanten Ablauf des Beteiligungsverfahrens wurde wie folgt informiert: Die Ideenskizzen enthalten die wesentlichen Wünsche und Anregungen die nun noch mit den Auftraggebern und den beteiligten Fachämtern abgestimmt werden müssen.

Am Dienstag, den 31.08.2010 werden die überarbeiteten Planungen dem Sanierungsbeirat, am Dienstag den 21.09.2010 dem Sanierungsarbeitskreis vorgestellt. Voraussichtlich am Donnerstag, den 30.09.2010 erfolgt die Vorstellung im Stadtentwicklungsausschuss unter Beiladung des Regionalausschusses und des Sanierungsbeirates im Bezirksamt Hamburg-Nord.

Für Oktober 2010 wird eine erste Verschickung der Planungen anvisiert.

Im Anschluss wird eine Drucksache erarbeitet. Ein Senatsentscheid könnte ggf. im August 2011 erreicht werden. Anschließend wird die Beauftragung an Planungsbüros, ggf. eine erneute Einarbeitung, die Erarbeitung der Ausführungsunterlagen und entsprechende Ausschreibungen erfolgen.

Mit einem Baubeginn kann ggf. Anfang 2013 gerechnet werden. Voraussichtlich wird der Bau in zwei Bauabschnitten erfolgen.

Die Veranstaltung war von ca. 40 interessierten Bürgerinnen und Bürgern besucht.

Hamburg, 05.08.2010

i.A. Ruschka