



Bezirksfraktion
Hamburg-Nord



SPD-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Martinistr. 31/33, 20251 Hamburg | Tel. 040 462326 | info@spd-fraktion-nord.de

GRÜNE Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord
Bussestraße 1, 22299 Hamburg | Tel. 040 5117919 | fraktion@gruene-nord.de

30. Oktober 2018

Gemeinsamer Antrag

an den Regionalausschuss Langenhorn-Fuhlsbüttel-Ohlsdorf-Alsterdorf-Groß Borstel
der Bezirksversammlung Hamburg-Nord

1. Verschickung Veloroute 4 Kleekamp – Stellungnahme des Regionalausschusses

In seiner Sitzung am 15. Oktober 2018 wurde dem Regionalausschuss Fuhlsbüttel-Langenhorn die 1. Verschickung der Planung der Veloroute 4 im Abschnitt Kleekamp zur Kenntnis gegeben. Der Ausschuss hat die Möglichkeit, eine Stellungnahme zur Planung abzugeben.

Vor diesem Hintergrund möge der Regionalausschuss beschließen:

Das Vorsitzende Mitglied des Regionalausschusses übermittelt dem Bezirksamt die folgende Stellungnahme des Ausschusses:

1. Allgemeine Einschätzung

Der Regionalausschuss begrüßt grundsätzlich den geplanten Umbau des Kleekamps zur Veloroute 4. Positiv bewertet der Ausschuss neben der zukünftig ebeneren Fahrbahnoberfläche für Radlerinnen und Radler sowie Kfz auch die Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger. Diese werden von mehreren barrierefreien Querungen profitieren können, insbesondere auch im Bereich des geplanten neuen Kreisverkehrs. Zur Sicherheit des Radverkehrs wird das bisherige gefährliche Schrägparken im nördlichen Kleekamp in Längsparken umgewandelt.

2. Mischverkehr + Tempo 50 als Veloroute

Im Ergebnis hält die Planung für den südlichen Planbereich jedoch an Tempo 50 plus Mischverkehr fest. Es gibt kein signifikant verbessertes Angebot für den Radverkehr. Der Regionalausschuss ist erstaunt, dass ausgerechnet eine Veloroutenplanung kaum mehr Verbesserungen für den Radverkehr als eine glattere Fahrbahnoberfläche mit sich bringen soll.

Die Zählung der Radlerinnen und Radler hat ergeben, dass heute bereits 25% des Radverkehrs ordnungswidrig auf den –sehr schmalen– Gehwegen des Kleekamps unterwegs ist. Der Regionalausschuss geht nicht davon aus, dass eine ebenere Fahrbahn oder erleichtertes Abbiegen am Kreisverkehr hier signifikant Abhilfe schaffen können. Für den Regionalausschuss kommt nicht in Frage, auch weiterhin Menschen mit Rollator oder kleine Kinder auf dem

Gehweg durch Radverkehr zu gefährden. Im südlichen Planbereich muss die Attraktivität für den Radverkehr auf der Fahrbahn gegenüber dem heutigen Zustand deutlich gesteigert werden, um in Zukunft das gefährliche Gehwegradeln zu minimieren.

Daher regt der Regionalausschuss an, den Kleekamp im Abschnitt zwischen U-Bahnbrücke und Hummelsbütteler Kirchenweg – genau wie im nördlichen Bereich – in eine Zone 30 umzugestalten.

Der Erläuterungsbericht hebt hervor, dass der südliche Planungsabschnitt eine „Sammelstraße mit Verbindungsfunktion“, der nördliche dagegen eine Wohnstraße sei. Die Verkehrsbelastung dagegen ist im südlichen Bereich mit lediglich plus 15% kaum höher als im nördlichen Bereich der Wohnstraße (2378 Kfz vs. 2063 Kfz). Des Weiteren führt der Erläuterungsbericht aus, dass die maximal zulässige Geschwindigkeit im südlichen Planbereich selten erreicht werde. Eine Begrenzung auf 30km/h würde also kaum zu Zeitverlusten für motorisierte Verkehrsteilnehmende führen. Selbst der Busverkehr müsste nur geringe Zeiteinbußen hinnehmen: Nur die Linie 174 in Fahrtrichtung Hummelsbüttel durchfährt den Kleekamp zwischen Lupinenkamp und Hummelsbütteler Kirchenweg, während der Bus in Gegenrichtung die Hummelsbütteler Landstraße nutzt. Ein 200 Meter langer Abschnitt als Zone 30 würde den Fahrplan daher nicht ernsthaft gefährden können, zumal gerade der 174er in Richtung Hummelsbüttel von der entfallenden Wartezeit an der LSA des Knotens Kleekamp / Hummelsbütteler Kirchenweg profitiert. Die bereits heute vorhandenen 30er-Zonen im Lupinenkamp (Nord) und Lupinenkamp (Süd) könnten zudem so zu einer größeren 30er Zone verschmelzen.

3. Fußgängerquerungshilfe nördlich des U-Bahnhofes

U-Bahn-Fahrgäste, die ein Ziel nordwestlich des Bahnhofs haben, müssen den Kleekamp zu dessen westlicher Seite hin queren. Es ist zu beobachten, dass sie dies meist zwischen dem Imbiss im Bahnhofsgebäude und dem Lupinenkamp tun. Aufgrund des hohen Bedarfs regt der Regionalausschuss an, hier eine Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger einzurichten und diese barrierefrei zu gestalten. Vorstellbar wäre etwa, beidseitig auf einige Stellplätze im jeweiligen Parkstreifen zu verzichten und stattdessen den Fußweg in diesem Bereich bis an den Rand der Kernfahrbahn zu verbreitern. Die zu querende Straßenbreite betrüge so nur noch 6 Meter statt heute 10 Meter. Der Verlust einiger Parkplätze scheint angesichts eines bislang geplanten Parkplatzzuwachses von 14 Parkplätzen verkraftbar.

4. Begegnungsflächen Gehwege

Die Gehwege im Kleekamp sind heute an vielen Stellen sehr schmal. Erhaltenswerte Baumscheiben und Grünstreifen schränken die Möglichkeiten ein, diesen zu verbreitern. Gemäß Erläuterungsbericht können an den meist nur 1,75 Meter breiten Gehwegen die Grundstückszufahrten als Begegnungsflächen zwischen z.B. Rollstühlen und Kinderwagen genutzt werden. Diese sind jedoch ungleichmäßig verteilt. In einigen Abschnitten des Plangebietes liegen recht viele Meter zwischen den Überfahrten/ Begegnungsmöglichkeiten. Für diese Abschnitte regt der Regionalausschuss an, kleine Begegnungsflächen auf dem Grünstreifen zu schaffen. Eine Kombination mit der Querungshilfe unter 3. bietet sich an.

5. Fahrbahneinengungen Zone 30

Im Bereich der Zone 30 sind drei Fahrbahneinengungen geplant. Der Regionalausschuss kann nicht nachvollziehen, warum alle drei auf der westlichen Fahrbahnseite angeordnet werden. Es wird befürchtet, dass zwischen den nur westlichen Einengungen geparkt wird, während sich auf der Ostseite eine geradlinige Fahrgasse ergibt, die zum schnellen Fahren einlädt. Eine alternierende Positionierung scheint eher geeignet, das Geschwindigkeitsniveau wie gewünscht zu reduzieren.

6. Baumbilanz

Im Erläuterungsbericht wird das Potenzial für Baumpflanzungen aufgezeigt. Dieses ist deutlich größer als die Zahl der geplanten Baumfällungen. Es ist erklärtes Ziel des Regionalausschusses, die Zahl der Straßenbäume in Hamburg-Nord zu erhöhen. Mit Drs. 20-4204 hat die Bezirksversammlung beschlossen, grundsätzlich bei Verkehrsplanungen nicht nur einen 1:1-Ausgleich der zu fällenden Straßenbäume anzustreben, sondern mehr Neupflanzungen als Fällungen zu ermöglichen, da nicht im Rahmen jeder Einzelplanung ein vollständiger Ausgleich gelingt. Der Regionalausschuss regt daher an, das Potenzial an Baumneupflanzungen, das der Kleekamp bietet, so weit wie möglich auszuschöpfen.

7. Versiegelung von Flächen

Rund um den Kreisverkehr ist als Abgrenzung zum Gehweg eine Befestigung mit Kleinpflaster geplant. Der Regionalausschuss regt an, auf diese Versiegelung zu verzichten und stattdessen einen Grünstreifen anzulegen. Die geplanten Fahrbahneinengungen sollten ebenfalls als Grünfläche gestaltet werden. Möglichst sollten auf den entsprechenden Flächen Frühblüher und andere für Insekten attraktive Wildpflanzen vorgesehen werden.

8. Schutz der Grünstreifen vor ordnungswidrig abgestellten Kfz

Auf dem beidseitigen Grünstreifen wird heute an vielen Stellen mit Kfz geparkt, denn sehr niedrige Bordkanten erleichtern die Zufahrt. Im Rahmen der Baumaßnahme werden zwar reguläre Hochbordkanten hergestellt, gerade im Bereich von Grundstückszufahrten kann aber trotzdem leicht auf den Grünstreifen gefahren werden. Mindestens an diesen Stellen sollten daher Eichenspaltpfähle oder andere geeignete Mittel genutzt werden, um den Grünstreifen vor dem Beparken durch Kfz zu schützen.

9. Seniorengerechte Sitzbänke

Der Regionalausschuss begrüßt sehr, dass im Kleekamp vier Sitzbänke geplant werden. Es sei angeregt, seniorengerechte Bänke zu wählen. Darüber hinaus regt der Regionalausschuss an, einen geeigneten Standort für eine weitere Bank im Bereich des Taxenstandes bzw. P&R-Platzes zu finden.

10. Fahrradbügel

Die Abstellbügel im Plangebiet sind alle an den Kreuzungspunkten mit querenden Straßen platziert. Um der sich gleichmäßig über die Straßenlänge verteilenden Nachfrage entgegen zu kommen, sei angeregt, zusätzlich auf einer der Fahrbahneinengungen im nördlichen Bereich Abstellbügel zu installieren. Im Abschnitt zwischen Hummelsbütteler Kirchenweg und Lupinenkamp könnten zusätzliche Abstellbügel auch gut an Stelle eines Parkplatzes auf der Fahrbahn hergestellt werden.

11. Zebrastreifen über den Bergkoppelweg

Der aktuelle Zebrastreifen über den Bergkoppelweg soll laut vorliegender Planung „nur“ barrierefrei ertüchtigt werden. Der Regionalausschuss regt an, den entsprechenden Einmündungsbereich stattdessen grundlegender zu überplanen. Wünschenswert wäre hier eine geradlinigere Führung des Fußverkehrs durch eine nähere Platzierung des Zebrastreifens an der Einmündung. Außerdem wäre eine Einengung des Einmündungsbereiches sinnvoll. Die jetzige Einmündung ist verhältnismäßig stark aufgeweitet und lädt zu schnellem Rechtsabbiegen aus dem Kleekamp in den Bergkoppelweg ein.

12. Sperrflächen

Laut Planung sind vor dem Haus Kleekamp 16 und im Bereich der Kreuzung Kleekamp / Lupinenkamp (Kleekamp 12) zwei Sperrflächen geplant. Der Regionalausschuss regt an, anstelle einer Sperrmarkierung jeweils eine Einengung der Fahrbahn zu planen. Diese könnte begrünt gestaltet werden (vgl. Punkt 7.). Insbesondere bei der Sperrfläche vor Hausnr. 12 sei dies angeregt, da diese Sperrfläche zu ordnungswidrigem Parken einlädt.

13. Kreisverkehr Ohkamp / Kleekamp: Barrierefreiheit

Der Regionalausschuss regt an, das Plangebiet um den Kreisverkehr am nördlichen Ende des Kleekamps (Kreisverkehr Kleekamp / Ohkamp / Heisterkamp) zu erweitern. Die Fußgängerquerungen über die vier Arme des Kreisverkehrs sollten jeweils barrierefrei mit geteilten Querungen ausgestattet werden (Bordansicht 6cm/0cm).

Für die SPD-Fraktion

Thomas Kegat
Dennis Geisweller

Für die GRÜNE Fraktion

Carmen Wilckens
Thorsten Schmidt