



Dokumentation der Veranstaltung

Infoveranstaltung für Gewerbetreibende Grellckstraße

Donnerstag, 16. September 2021

19.00 bis 21.15 Uhr

Aula der Schule Döhrnstraße

Veranstalter: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel

Fachplanung: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Konzept und Moderation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Überblick

Ablauf

- Begrüßung durch den Veranstalter
- Vorstellungsrunde der Teilnehmer*innen
- Vorstellung der Erhebung
- Vorstellung des Planungsstands: Verkehrsversuche I und II
- Aufnahme von Anliegen
- Ausblick und Verabschiedung

Teilnehmer*innen

Gewerbetreibende aus dem Projektgebiet Grelckstraße

Mitwirkende

- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel
 - Christian Trzebiatowski
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz
 - Wolfgang Bohle
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
 - Anette Quast
 - Sophia Hogeback

1. Begrüßung durch den Veranstalter

Christian Trzebiatowski, Bezirksamt Eimsbüttel, begrüßt die Gewerbetreibenden zur Infoveranstaltung für die anstehenden Verkehrsversuche in der Grelckstraße. Zuständig für die Koordinierung des Projekts ist das Fachamt Management des öffentlichen Raums. Die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz führt die Verkehrserhebungen und Planung der Verkehrsversuche durch. Das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen ist für die Beteiligungsveranstaltungen und Befragungen zuständig.

Für den ersten Verkehrsversuch, der ab Ende Oktober 2021 für fünf Monate geplant ist, wird eine Einbahnstraßenregelung mit beschränkter Durchfahrt am Wochenende umgesetzt. Im Anschluss wird, ebenfalls für fünf Monate, eine Fußgängerzone für den Bereich der Grelckstraße eingeführt. Auf der heutigen Infoveranstaltung wird der Verkehrsversuch Einbahnstraße vorgestellt: Wie ist sie geplant und wie wird die Durchführung laufen? Die Gewerbetreibenden haben die Gelegenheit, Anmerkungen zu geben und Hinweise in die Planung einfließen zu lassen.

2. Vorstellungsrunde der Teilnehmer*innen

Anette Quast, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, heißt die Teilnehmer*innen willkommen. In einer kurzen Vorstellungsrunde wird deutlich, dass Gewerbetreibende verschiedener Branchen anwesend sind und sich mit ihren Gedanken und Hinweisen zum Verkehrsversuch einbringen wollen. Außerdem ist eine Vertreterin des Kollektivs „not a blind spot“ da, die im weiteren Verlauf des Abends Pläne für die Umnutzung von drei Parkplätzen vorstellen wird.

3. Vorstellung der Erhebung

Wolfgang Bohle, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, stellt die Verkehrserhebungen und ihre Ergebnisse vor. Diese bilden die Grundlage für die Planung der Verkehrsversuche. Es wurden sowohl zum fließenden als auch zum ruhenden Verkehr Erhebungen vorgenommen.

Zur Erhebung des fließenden Verkehrs wurden in einem ersten Schritt Zählungen an einem Wochentag sowie an einem Samstag zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt. Auf diese Weise wurden sowohl Menge als auch Fahrtrichtung des Verkehrs aufgenommen. In einem zweiten Schritt wurde mittels Kennzeichenerfassung festgestellt, zu welchen Teilen es sich um Durchgangs- bzw. Zielverkehr handelt. Durchgangsverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass Fahrzeuge die Grelckstraße durchfahren, ohne zu halten. Sie fahren also am einen Ende ein und verlassen die Straße kurze Zeit später am anderen Ende. Der Durchgangsverkehr in Südostrichtung macht einen Anteil von 41 % aus. Zielverkehr dagegen hat einen Grund, weswegen er in die Grelckstraße fährt. Dabei kann es sich z. B. um Kund*innen handeln. Diese Gruppe der Autofahrer*innen macht in der Erhebung einen Anteil von 10-17 % aus. Festgestellt wurde der Zielverkehr anhand der Ein- und Ausfahrtrichtungen. Neben dem KfZ Verkehr ist auch der Fahrradverkehr in der Grelckstraße stark vertreten.

Der ruhende Verkehr, also parkende Autos, wurde in der gesamten Grelckstraße gezählt. Es wurde festgestellt, wie viele Parkplätze vorhanden sind und auch, wie viele Fahrzeuge ungeordnet, das heißt außerhalb eines vorgesehenen Parkplatzes, abgestellt werden. Darüber hinaus wurde beobachtet, wie viele Parkstandswechsel es gab. Im Zeitraum der Erhebung gab es 10 % Dauerparker. Außerdem wurde gezählt, wie viele Stellplätze zu verschiedenen Tageszeiten belegt sind.

Die Präsentation mit den genauen Ergebnissen der Erhebungen kann auf der Website www.hamburg.de/eimsbuettel/grelckstrasse/ im Bereich Downloads heruntergeladen werden (Anhang Dokumentation Infoveranstaltung Gewerbetreibende Grelckstraße).

4. Vorstellung des Planungsstands: Verkehrsversuche I und II

Im Anschluss stellt Herr Bohle den bisherigen Planungsstand für den Verkehrsversuch I, die Einbahnstraße, vor. Die Einbahnstraße ist stadteinwärtslaufend zwischen der Einfahrt aus dem Rüttersberg bis zu der Straßenschleife zur Wohnbebauung Grelckstraße 4-8 geplant. Für den Radverkehr ist der Abschnitt in beide Richtungen durchfahrbar. An Wochenenden, zwischen freitags um 18.00 Uhr bis montags um 06.00 Uhr, ist zudem eine Sperrung in Form einer Schranke nordwestlich der Straßenschleife zur Wohnbebauung Grelckstraße 4-8 geplant. Dies bedeutet, dass die Einbahnstraßenregelung an Wochenenden aufgehoben ist und stattdessen eine Sackgassenregelung in Kraft tritt. Autofahrer*innen können weiterhin aus nordwestlicher Richtung in die Grelckstraße einfahren und dann in einer Wendeschleife vor der Schranke wenden.

Im Anschluss an die Präsentation steht Herr Bohle zur Beantwortung von Verständnisfragen zur Verfügung.

- Welche Gebäude sind durch die Regelungen nicht mehr anfahrbar?
Die Schranke ist etwas südöstlich des Ortes platziert, wo sich heute die Marktschranke befindet. Alle Gebäude bleiben anfahrbar.
- Darf die Polizei die Schranke hochnehmen?
Ja, die Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste dürfen die Schranke hochnehmen.
- Warum gibt es eine Durchfahrtsperre? Das wurde am Runden Tisch so nicht beschlossen, da wurde nur die Einbahnstraße diskutiert.
Am Runden Tisch wurden mehrere Varianten der Verkehrsreduzierung diskutiert, zu denen es durch die verschiedenen beteiligten Statusgruppen ein uneinheitliches Meinungsbild gab. Aus der Kinder- und Jugendbeteiligung wurde der Vorschlag aufgegriffen, unterschiedliche Formen der Verkehrsreduzierung zu kombinieren. So ist die vorgestellte Variante politisch beschlossen worden.
- Wie hoch ist die Gefahr, dass in der Einbahnstraße zu schnell gefahren wird, wenn es keinen Gegenverkehr gibt?
Es sind punktuelle Verengungen der Straße vorgesehen, damit der Verkehr abgebremst wird. Dazu wird mit temporären visuellen Signalen, wie gelben Punkten zur Fahrbahngrenzung, und dahinterliegenden freiraumplanerischen Modulen, wie z. B. Blumenkübeln, gearbeitet.
- Wird die Veloroute am Markttag umgeleitet?
Ja, an Markttagen wird die Veloroute umgeleitet.
- Inwiefern wurden die Umfragen in die Planung einbezogen?
Durch die Umfragen im Vorfeld konnten Hinweise für die Planer gesammelt werden. Außerdem sind die Ergebnisse wichtig, um eine Veränderung der Aufenthaltsqualität und Einschätzungen zum Verkehrszustand im Anschluss an die Verkehrsversuche festzustellen. Dazu werden im Nachgang an die Verkehrsversuche nochmals Befragungen durchgeführt.

5. Aufnahme von Anliegen

Im Anschluss an die Präsentation des Planungsstandes haben die Teilnehmer*innen die Gelegenheit, Anmerkungen zur Umsetzung der Einbahnstraße zu geben. Das Expertenwissen der Gewerbetreibenden aus der Grelckstraße kann so in die abschließende Planung der Verkehrsversuche mit einfließen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die Anliegen hier thematisch sortiert.

Zufahrt

Die Zufahrt betreffende Anliegen beziehen sich sowohl auf die Zufahrt von Inhaber*innen und Mitarbeitenden als auch Kund*innen.

- Viele Kund*innen halten auf dem Weg zur Arbeit beim Bäcker. Das macht einen Teil des Umsatzes aus, der gefährdet sein könnte, wenn die Grelckstraße durch die Einbahnstraßenregelung keine Durchfahrtsstraße mehr sein sollte.
- Durch die Einbahnstraßenregelung entstehen vor allem für den Pflegedienst erhöhte Kosten durch mehr Wegezeit. Es gibt 30-35 Dienstautos, die mehrmals am Tag das Büro in der Grelckstraße anfahren müssen, um Schlüssel und Hilfsmittel, wie beispielsweise Rollstühle, ein- und auszuladen. Wenn die Durchfahrt nur in eine Richtung möglich ist, entsteht ein erhöhter Zeit- und damit Kostenaufwand durch Umwege bei der An- und/oder Abfahrt. Wenn am Wochenende die Durchfahrt gesperrt wird, müssen diese Umwege sogar zweimal gefahren werden. Dadurch entstehen Kosten, die bei dem sowieso schon auf dem Pflegesektor lastenden Druck nicht zu rechtfertigen seien.

Anlieferung

- Die Anlieferungen erfolgen mit Lieferwägen bis zu 7,5t. Anlieferungen mit LKW sind eher die Ausnahme.
- Die Änderungen der verkehrlichen Situation müssen den Lieferanten mitgeteilt werden.
 - Dafür werden vom Büro TOLLERORT Informationsflyer erstellt und den Gewerbetreibenden zur Verfügung gestellt sowie auf der Internetseite www.hamburg.de/eimsbuetel/grelckstrasse/ eingestellt.

Parken

- Als Planungsgrundlage sollte die Parkstandbilanz im Bereich der Grelckstraße herangezogen werden, der zur Einbahnstraße wird, nicht die umliegenden Parkplätze.
- Zwischen 18.00 und 7.00 Uhr, außerhalb der Geschäftszeiten, sind viele Parkplätze frei.
- Es braucht eine Ausgleichsfläche für wegfallende Parkplätze. Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, müssen die Möglichkeit haben, von einem zentralen Parkplatz aus fußläufig in die Grelckstraße zu gelangen.
 - Das Bezirksamt prüft, ob es Potentialflächen gibt, auf denen wegfallende Parkplätze ausgeglichen werden können.
- Ob wegfallende Parkplätze eine schlechtere Erreichbarkeit und damit Verluste bedeuten, oder ob mehr Fußverkehr bedeutet, dass sich der Aufenthalt verlängert und mehr Geschäfte besucht werden, wird kontrovers diskutiert.
- Ein großes Problem für das Gewerbe stellen die Dauerparker dar, durch die potentielle Kund*innen keinen Parkplatz finden. Das Dauerparken muss durch Kontrollen unterbunden werden.
- Es gibt verschiedene, teils widersprüchliche Ansprüche an den begrenzten Parkraum:
 - Parkscheiben im gesamten Gebiet wären für das Gewerbe sinnvoll, um Dauerparken zu verhindern, würden aber dem Bedürfnis der Anwohner*innen, an der Straße zu parken, keinen Raum geben.
 - Gewerbetreibende wie der Pflegedienst sind auf Parkmöglichkeiten im nahen Umfeld des Büros angewiesen. Der Pflegedienst parkt alle seine Fahrzeuge im öffentlichen Raum; Stellflächen auf privatem Grund sind nicht angemietet. Gleichzeitig würden Mitarbeiterparkplätze das Parkangebot für Kund*innen und nicht zuletzt Anwohner*innen schmälern.
- Grundsätzlich ist eine Begrenzung des Parkraums positiv, allerdings braucht es eine praktikable Lösung für Mitarbeitende von Gewerbetreibenden. Ein Lösungsansatz wird in der Kontrolle von Dauerparkern gesehen. Außerdem könnte eine Zeitregelung, in der zwischen Geschäftszeiten und Geschäftsschluss unterschieden wird, hilfreich sein.

- Was passiert mit den schräg zur Fahrbahn ausgerichteten Parkplätzen, die bei der Einbahnstraßenregelung entgegen der Fahrtrichtung angelegt sind? Wird hier das Parken noch möglich sein?
 - Diese Thematik wird mit der Polizei besprochen und es wird nach einer Lösung gesucht, so Herr Bohle.

Aufenthaltsqualität/Wohnqualität

- Die Sackgassenregelung am Wochenende könnte dazu führen, dass Anwohner*innen durch wendende Autos einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt sind.
- Kontroverse: Veloroute
 - Wenn zukünftig die Veloroute durch die Grelckstraße führt, wird die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen geringer. Die Frage, ob eine Veloroute hier wirklich sinnvoll ist, wird als Anstoß mitgenommen. An Markttagen wird der Radverkehr wie bisher umgeleitet.

6. Ausblick und Verabschiedung

Leonie Langer, Kollektiv „not a blind spot – Büro für Raumstrategien“ stellt die geplante Umnutzung von drei Parkplätzen im Rahmen des Projekts Klimafreundliches Lokstedt vor. Der Standort ist noch in Abstimmung. Das Kollektiv widmet sich der Frage, wie der Raum genutzt werden kann, wenn keine Autos da sind. Dabei soll auch deutlich werden, wie viel Platz ein parkendes Auto einnimmt. In der Zeit der Verkehrsversuche soll hier Raum zum Verweilen, für Austausch und Ruhe ohne kommerzielle Nutzung entstehen. Dazu sollen an zwei Wochenenden (17. und 23. Oktober) Bauworkshops stattfinden, sodass alle, die Lust haben, an den Modulen mitbauen können.

Frau Quast fasst die wichtigsten Themen des Abends zusammen: Kontrolle von Dauerparkern, die Parkraumbegrenzung und Ausgleichsflächen für wegfallende Parkplätze, die Führung der Veloroute und die Kommunikation dieser in den Stadtteil sowie die durch die Verkehrsversuche entstehenden doppelten Wege. Die Hinweise werden mitgenommen und soweit möglich in der Planung berücksichtigt. Herr Trzebiatowski bedankt sich bei den Gewerbetreibenden für die Teilnahme.

Zum Start des ersten Verkehrsversuchs, der Einbahnstraße, wird die abgeschlossene Planung am 23. Oktober 2021 öffentlich präsentiert. Vor dem zweiten Teil des Verkehrsversuchs, der Fußgängerzone, wird es erneut einen Infotag geben.

Impressum

Veranstalterin:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Management des öffentlichen Raumes
Christian Trzebiatowski
Grindelberg 62-66
20144 Hamburg

Telefon: 040 42801 2484

E-Mail: verkehrsversuche@eimsbuettel.hamburg.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Anette Quast
Palmaille 96
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: greckstrasse@tollerort-hamburg.de

Planung

Planungsgemeinschaft PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Anhang

Stellwände



