



# Fußwegekonzept Eidelstedt



# Impressum

## **Auftraggeber**

Bezirksamt Eimsbüttel  
Management des öffentlichen Raumes, Abschnitt Mobilität  
Grindelberg 62–66  
20144 Hamburg

## **Auftragnehmer**

orange edge – Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung  
Lüneburger Straße 16  
21073 Hamburg

Henrik Sander  
Intania Arinta  
Marieliz Morales Vega

Hamburg, Juni 2021



Hinweis: Soweit nicht anders benannt, liegt das Urheberrecht der verwendeten Bilder, Grafiken und Abbildungen bei der Auftraggeberin und dem Bearbeitungsteam.

# **Fußwegekonzept Eidelstedt**

# Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| Einleitung.....   | 1         |
| Ausgangslage.....   | 1         |
| Verortung des Untersuchungsgebiets.....   | 2         |
| Vorgehensweise.....   | 2         |
| <b>Fußverkehrsstrategie.....</b>  | <b>3</b>  |
| Aufgabenstellung.....   | 3         |
| Ziel der Arbeit.....  | 3         |
| Einordnung bestehender Planungskonzepte.....  | 4         |
| <b>Bestandsaufnahme.....</b>  | <b>8</b>  |
| Probleme und Mängel im Fußwegenetz.....   | 8         |
| Konfliktpunkte im Fußwegenetz.....  | 11        |
| Chancen und Potenziale im Fußwegenetz.....  | 14        |
| Fotografischer Einblick.....  | 17        |
| Fokusbereiche.....  | 19        |
| <i>Zentrumsbereich.....</i>   | <i>21</i> |
| <i>Lohkampstraße.....</i>   | <i>23</i> |
| <i>S-Bahn-Station Elbgaustraße.....</i>   | <i>25</i> |
| <i>Schule Rungwisch.....</i>  | <i>27</i> |
| <b>Beteiligung.....</b>   | <b>29</b> |
| Stadtteilspaziergang.....   | 29        |
| Online-Beteiligungsverfahren.....   | 32        |
| <b>Fußverkehrsentwicklung für Eidelstedt.....</b>   | <b>39</b> |
| Hierarchie des Fußwegenetzes.....   | 39        |
| Zielnetz.....   | 42        |
| Handlungsempfehlungen.....  | 44        |
| <b>Fußwegekonzept.....</b>  | <b>46</b> |
| Maßnahmenkonzeption.....  | 48        |
| Maßnahmenplan.....  | 50        |
| Steckbrief 1: Sichere Querungshilfen schaffen.....  | 51        |
| Steckbrief 2: Nutzungskonflikte vermindern – Unterführung Niekampsweg und Eidelstedt Zentrum    | 53        |
| Steckbrief 3: Reduktion des Durchgangsverkehrs und der Geschwindigkeit am Beispiel Redingskamp  | 56        |
| Steckbrief 4: Schulwege sicherer gestalten am Beispiel der Grundschule Furtweg.....             | 59        |
| Steckbrief 5: Aufenthaltsqualität erhöhen.....  | 61        |
| Steckbrief 6: Fußwegeverbindungen verbessern am Beispiel der Verbindung Pflugacker – Eidelstedt | 63        |
| Zentrum.....  | 63        |
| Konzeptpapier Zentrumsbereich.....  | 65        |
| Konzeptpapier Lohkampstraße.....  | 73        |
| <b>Roadmap Fußwegekonzept.....</b>  | <b>77</b> |
| <b>Ausblick.....</b>  | <b>79</b> |
| <b>Anhang.....</b>  | <b>i</b>  |
| Maßnahmenübersicht.....   | i         |
| Karten- und Datengrundlagen.....  | vii       |
| Quellenverzeichnis.....   | vii       |
| Abbildungsverzeichnis.....  | x         |
| Abkürzungsverzeichnis.....  | xi        |



# Einleitung

*Zu Fuß gehen ist die ursprünglichste Art der Fortbewegung. Laufen und Gehen hält gesund und ist umweltverträglich. Diese Form der Mobilität ist leise und flächeneffizient. Fußverkehr trägt zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und ein hoher Fußverkehrsanteil erhöht die Aufenthalts- und Wohnqualität und schafft Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus.*

*In vielen Städten wird der Fußverkehr daher neu entdeckt und Kommunen bemühen sich, das Gehen auch im Alltag attraktiv zu machen. Das vorliegende Konzept beschreibt Maßnahmen, mit denen der Fußverkehr in Eidelstedt in den nächsten Jahren gestärkt und gefördert werden kann. Es baut auf dem Mobilitätskonzept Eidelstedt auf und berücksichtigt Wünsche und Hinweise aus der Bevölkerung.*

## Ausgangslage

Der Fußverkehr gewinnt in der Politik und der Öffentlichkeit zunehmend an Bedeutung. Eine nachhaltige Verkehrsplanung zielt darauf ab, dass mehr Menschen – vor allem – auf kurzen Wegen im Alltag zu Fuß gehen.

Doch der bundesweite Trend geht derzeit in die andere Richtung. Die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland“ stellt fest, dass der Anteil der zu Fuß Gehenden am Gesamtverkehrsaufkommen in Deutschland im Zeitraum von 2007 und 2017 um 3 % gesunken ist (vgl. MiD 2017). Auch in Hamburg ist der Anteil um 2 % rückläufig (s. Abbildung 1).

Mit Blick auf diesen bundesweiten Trend stellt sich die Frage: Wie kann auf Ebene eines Stadtteils, dort, wo viele kürzere, fußaffine Wege vorhanden sind, dafür gesorgt werden, dass der Fußverkehr sich in den nächsten Jahren positiv

entwickelt und Menschen im Alltag wieder mehr zu Fuß unterwegs sind?

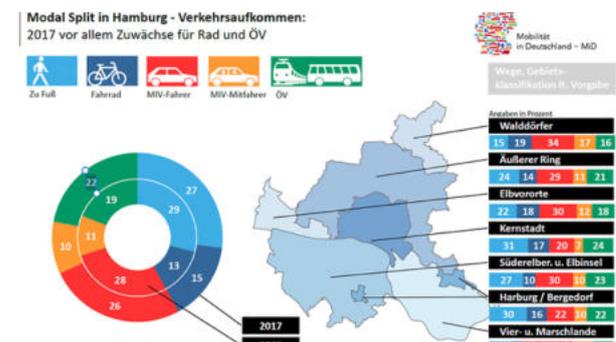


Abbildung 1: MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die Stadt Hamburg (vgl. FHH und Metropolregion 2019)

## Verortung des Untersuchungsgebiets

Eidelstedt ist ein urbaner Stadtteil im Nordwesten des Bezirks Eimsbüttel. Er grenzt an die umliegenden Stadtteile Schnelsen, Niendorf, Stellingen, Bahrenfeld und Lurup sowie im Nordosten an den Kreis Pinneberg (Schleswig-Holstein). In Eidelstedt leben etwa 40.973 Menschen auf einer Fläche von 8,7 km<sup>2</sup>. Durch die Lage an der Grenze zu Schleswig-Holstein ist Eidelstedt verkehrlich an die A7, die A23 und die Bundesstraße 3 sowie den Ring 3 angebunden.



Abbildung 2: Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

## Vorgehensweise

Zu den Bausteinen des Fußwegekonzepts zählen die Bestandsanalyse, eine Beteiligung und die Erarbeitung eines abgestimmten Konzepts.

Die Arbeit gliedert sich wie folgt:

- 1. Bestandsanalyse:** Zunächst werden die Wegenetze in Hinsicht auf ihre Qualität und Funktion analysiert.
- 2. Beteiligung:** Die Informationsvermittlung, eine Befragung und Beteiligung sowie die Abschlussveranstaltung erfolgen aufgrund der Corona-Pandemie online, ein Stadtteilspaziergang kann vor Ort durchgeführt werden
- 3. Konzept:** Ein Zielnetz, ein Maßnahmenkatalog sowie sechs Steckbriefe mit Kernmaßnahmen und zwei Konzeptpapiere werden erarbeitet.
- 4. Abstimmung und Priorisierung der Maßnahmen:** Abschließend werden die Prioritäten der Maßnahmen und die konkreten Maßnahmen mit den jeweiligen Akteuren hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit im Rahmen von Umsetzungsgesprächen abgestimmt.

# Fußverkehrsstrategie

## Aufgabenstellung

Der Fokus des Konzepts liegt auf den Alltagswegen und der Qualität und Netzfunktion der straßenbegleitenden Fußwege. Weitere Themen sind die Schulwege und Aufenthaltsqualität.

## Ziel der Arbeit

Das Ziel der Arbeit ist, Vorschläge zu machen, um den Anteil der zu Fuß Gehenden in Eidelstedt zu erhöhen. Dafür soll eine gute, barrierefreie Infrastruktur angeboten werden. Die Fußwege in Eidelstedt sollen sicher und so gestaltet sein, dass Menschen die Wege gerne benutzen. Im Fokus stehen dabei insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmende. Dazu zählen neben älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen auch Kinder (z. B.

Kindergartengruppen und Schulkinder). Grundlage ist ein „Design für Alle“ (vgl. EDAD, o. J.).

Mit dem Fußwegekonzept werden Maßnahmen vorgestellt und beschrieben, die im gesamten Hamburger Stadtgebiet umgesetzt werden können. Ebenso werden spezifische Maßnahmen entwickelt, mit denen konkret in Eidelstedt die Qualität des Zufußgehens und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert werden können.

Bei der Erstellung des Konzepts bildeten folgende Handlungsprämissen die konzeptionelle Grundlage (vgl. Bezirksamt Eimsbüttel, 2018):

## **Stärkung des Umweltverbunds**

ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr haben im Stadtverkehr besondere Priorität.

## **Übersichtlichkeit & Barrierefreiheit**

Zwischen wichtigen Knotenpunkten sollen attraktive Fußwegrouten eingerichtet und Fußwegrouten besser ausgeschildert und beleuchtet werden. Gehwege sollen verbreitert und Barrieren und Stolperfallen beseitigt werden.

## **Mehr Rücksicht**

Mit der Kampagne „Hamburg gibt Acht!“ wird für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr geworben. Die Einrichtung von Tempo-30-Strecken soll erleichtert und diese besonders vor Kitas und Schulen weiter ausgebaut werden.

## **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Konfliktpunkte und Gefahrenpunkte im Straßenraum sollen abgebaut werden, so dass die Verkehrssicherheit sich erhöht.

## **Städtebauliche Bemessung**

Bei der Planung von neuen Straßen oder dem Umbau von Bestandsstraßen soll die sog. städtebauliche Bemessung nach RA St 06 noch stärker berücksichtigt werden, so dass sichergestellt wird, dass Straßen ausreichend Platz für den Fuß- und Radverkehr gewähren.

## **Schnellere Umsetzung**

Das Programm „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen/ Nebenflächen“ soll ausgeweitet werden, um die Rad- und Fußwege an

Hauptverkehrsstraßen zügig auszubauen, sicherer zu machen und in Stand zu setzen.

### **Mehr Aufenthaltsqualität**

Die Aufenthaltsqualität soll z. B. mit „Parklets“ als temporäre Einbauten in dem Seitenraum der Straße erhöht und so Raum für nachbarschaftliche Begegnung geschaffen werden.

### **Einordnung bestehender Planungskonzepte**

In einem ersten Schritt wurden alle relevanten Unterlagen und Daten im Hinblick auf den Fußverkehr der Stadt abgefragt und ausgewertet. Darüber hinaus wurden Gespräche mit relevanten Akteuren, u. a. dem Quartiersmanagement durchgeführt, um wichtige Informationen zu sammeln

### **Mobilitätskonzept Eidelstedt**

Für den Stadtteil Eidelstedt wurde im Jahr 2019 ein Mobilitätskonzept entwickelt. Für den Bereich Fußverkehr wurde Folgendes festgestellt:

- Der Stadtteil mit seinen relativ kurzen Wegen innerhalb des Stadtteils bietet gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege.
- Eidelstedt verfügt über ein ausgebautes Fußwegenetz. Im Bereich der Quermöglichkeiten besteht allerdings Nachholbedarf.
- Im Umfeld von wichtigen Umsteigepunkten wie z. B. der S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße sowie des Busbahnhofs am Eidelstedter Platz ist die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, um die Synergien

zwischen Fußverkehr und ÖPNV zu verbessern.

- Im Zentrumbereich ist der Nutzungskonflikt zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr besonders groß, weil die Parkhäuser über den inneren Bereich des Zentrums erschlossen werden.
- In bestimmten Anwohnerstraßen (z. B. Redingskamp) macht der hohe Durchgangsverkehr die Straße für den Fußverkehr unattraktiv.
- Die Schule Rungwisch hat als Hamburg-weites Pilotprojekt einen Schulexpress eingerichtet. Hierfür werden „Haltestellen“ im Umkreis der Schule organisiert, an denen die Schulkinder von den Eltern abgesetzt werden, um Staus vor der Schule zu vermeiden (MoKo 2019: 20–21).

### **Andere Planwerke und Leitfäden der Stadt Hamburg**

Neben dem Mobilitätskonzept Eidelstedt liegen weitere Planwerke vor, die mit dazu beitragen, die Situation für den Fußverkehr zu verbessern:

#### **Leitfaden für den Umgang mit Baumwurzeln**

In Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und der BVM wird ein Leitfaden zum Umgang mit Baumwurzeln bei Planungen und Bauvorhaben erarbeitet. Da dieser Leitfaden parallel erarbeitet wird, wird diese Thematik im vorliegenden Fußwegekonzept nicht weiter behandelt. Orte mit einem erforderlichen Handlungsbedarf mit

Blick auf Baumwurzeln sind im Maßnahmenplan berücksichtigt.

### **EU-Interreg-Projekt „Green Silver Age Mobility“**

Seit Januar 2019 ist der Bezirk Eimsbüttel „Lead Partner“ des EU-Interreg-Projektes „Green Silver Age Mobility“, oder kurz „GreenSAM“. Ziel des Projektes ist eine erhöhte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen in der Generation 60+. Für den Bezirk Eimsbüttel wird ein Leitfaden zur altersgerechten Gestaltung öffentlicher Räume rund um Umsteigepunkte des ÖPNV entwickelt. Für den Busbahnhof am Eidelstedter Platz sind bereits Maßnahmen definiert worden. Dazu zählen u. a. die Verbesserung der Situation im Bereich des Rad- und Fußverkehrs, die Verbesserung der Warte- und Sitzmöglichkeiten, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie die Verbesserung der Informationsdarstellung und Orientierung.

### **Magistralenkonzept**

Im Rahmen des Magistralenkonzeptes der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sind Entwicklungen an ausgewählten Hauptverkehrsstraßen Hamburgs (Magistralen) geplant. Im Stadtteil Eidelstedt stehen die Magistralen Kieler Straße, Holsteiner Chaussee und die untergeordnete Magistrale Pinneberger Chaussee sowie die Tangentialverbindung Elbgaustraße im Fokus.

### **Straßenumbau an der Lohkampstraße**

Für die Lohkampstraße ist im Abschnitt zwischen Redingskamp und der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein eine Grundinstandsetzung geplant. Weitere Maßnahmen an der Lohkampstraße sind die Umsetzung

der barrierefreien Standards der Bushaltestellen, die Verbreiterung und barrierefreie Gestaltung der Gehwege und eine Erneuerung der Radverkehrsführung.

### **Hinweise aus Gesprächen mit der Abteilung Städtebauliche Entwicklung, Integrierte Stadtteilentwicklung und Quartiersmanagement**

Im Gespräch mit den Fachabteilungen wurden aktuelle Projekte auf ihre Möglichkeiten für potenzielle Fußwegeverbindungen ausgewertet. Dies sind bspw. das Opel-Dello-Gelände (zwischen Eidelstedter Dorfstraße und Eidelstedter Platz) und der Grünzug Jaarsmoor. Die Wegeverbindungen sollen aufgewertet werden, um die fußläufige Erreichbarkeit zu verbessern. Als mögliche Wegeverbindungen wurden exemplarisch die Wegeverbindungen zwischen dem Ekenknick und dem Antonie-Möbis-Weg, die Wegeverbindung über die Dammstraße durch das Gelände des SV Eidelstedt zum Eisenbahnviertel und die Wegeverbindung in Verbindung mit den Durchgängen von Heimstättenstraße/Albrechtstraße zum Redingskamp thematisiert.

### **Erste Hinweise und Ideen**

Ebenso wurden in anderen Projekten bereits Ideen zur Verbesserung gesammelt:

### **Hinweise vom Quartiersmanagement**

Im Gespräch mit dem Quartiersmanagement wurden dessen Erfahrungen vor Ort und die hier gesammelten Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus den verschiedenen Beteiligungsformaten ausgewertet:

- Das Zentrum soll als ein wichtiger Fokusbereich bearbeitet werden. Immer wieder werden auf Veranstaltungen des Quartiersmanagements die ungenügenden Querungsmöglichkeiten sowie die geringe Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich thematisiert.
- Es wird darauf hingewiesen, dass zu Fuß Gehende oft in Konflikt mit Radfahrenden geraten, so z. B. an der Elbgaustraße.
- Im Bereich Barrierefreiheit besteht aus Sicht der Bevölkerung erheblicher Verbesserungsbedarf.
- Aus Sicht der Anwohnerschaft wird bemängelt, dass der Redingskamp auch als Ausweichstraße genutzt wird. Dies stelle ein Gefahrenpotenzial dar, weil in der Straße auch wichtige fußläufige Zielorte wie Schulen, Kitas und Sportanlagen vorhanden sind.
- Gleichzeitig müsse bedacht werden, dass das Auto für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel ist. Vor Ort habe man das Gefühl, dass in der Planung die Belange des MIV höher gewichtet werden als die Belange der Nahmobilität.

### **Anforderungen des Fuss e. V.**

Im Rahmen der Arbeit wurde ein Gespräch mit dem Fuss e. V. geführt. Folgende Aspekte wurden angesprochen:

- Es wurde bemängelt, dass Gehwegplatten häufig nicht bis zu den

Grundstücksgrenzen verlegt werden.

- Die Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden vom Verein als unzureichend wahrgenommen.
- Zugeparkte Querungen und damit eingeschränkte Sichtmöglichkeiten werden als Gefahrenquelle gesehen.
- Teilweise sind Gehwege nicht hinreichend beleuchtet.
- Der Verein schlägt vor, durch eine Reduzierung der kostenlosen Stellplatzmöglichkeiten im Straßenraum (z. B. Konzentration auf den Besucher- und Anlieferverkehr) neue Raumoptionen zu gewinnen, die dann für Verweilangebote, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen genutzt werden könnten.

### **Hinweis aus dem Positionspapier des Landes-Seniorenbeirats für sichere und hindernisfreie Fußverkehrsanlagen**

Der Landes-Seniorenbeirat Hamburg erarbeitet Empfehlungen für sichere Gehwege. Als Themenbereiche werden die Beschaffenheit der Gehwegflächen, die Beseitigung von Stolperfallen und Optimierung von Beleuchtung behandelt.

### **Bündnis für Rad- und Fußverkehr**

Das Bündnis für Radverkehr in Hamburg wird zukünftig den Fußverkehr mitberücksichtigen. Die Weiterentwicklung und Fortschreibung als Bündnis für den Rad- und Fußverkehr ist Bestandteil des Koalitionsvertrages und wird derzeit erarbeitet.

## Tiefbaumaßnahmen

In Abbildung 3 sind Tiefbaumaßnahmen in Eidelstedt aufgelistet, die bereits umgesetzt

wurden oder in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen (s. Abbildung 3).

| Maßnahme   | Straße                                    | Realisierungsträger   | Umsetzbarkeit |
|--|---|-----------------------|---------------|
| Veloroute 14 Brookgraben (Wietersheim - Brummerskamp), selbstständiger Geh-/Radweg | Brookgraben                               | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Schaffung von Querungsmöglichkeiten im Rahmen des Neubauprojektes Hörgensweg       | Hörgensweg                                | Privater Investor     | kurzfristig   |
| Veloroute 14 Elbgaustraße (Niekampsweg - Luruper Hauptstraße)                      | Elbgaustraße                              | LSBG                  | mittelfristig |
| Grundinstandsetzung Lohkampstraße (Redingskamp - Landesgrenze)                     | Lohkampstraße                             | Bezirksamt Eimsbüttel | mittelfristig |
| Veloroute 14 Pinneberger Chaussee (Johann-Schmidt-Straße - Pflugacker)             | Pinneberger Chaussee                      | LSBG                  | kurzfristig   |
| Veloroute 14 Spanische Furt/ Graf-Johann-Weg (Holsteiner Chaussee - Heidlohstraße) | Spanische Furt                            | LSBG                  | kurzfristig   |
| inkl. Querungsmöglichkeit über den Pflugacker                                      | Park Pflugacker                           | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Grundinstandsetzung Torfweg (Redingskamp - Alpenrosenweg)                          | Torfweg                                   | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 14/ Grundinstandsetzung Baumacker (Pinneberger Chaussee - Heidacker)     | Baumacker                                 | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Grundinstandsetzung Muldenweg (Baumacker - Pflugacker)                             | Muldenweg                                 | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Deckensanierung Ottensener Straße (Einmündungsbereich Lederstraße)                 | Ottensener Straße                         | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Erschließung Opel Dello Gelände  | Eidelsteder Platz                         | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Umbau Busbahnhof   | Eidelsteder Platz                         | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Deckensanierung Strohlumenweg (Torfweg - Kehre)                                    | Strohlumenweg                             | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Deckensanierung Levkojenweg (Torfweg - Kehre)                                      | Levkojenweg                               | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Schnelsen 86, Holsteiner Chaussee (Hogenfelder Kamp - Einmündungsbereich)          | Holsteiner Chaussee                       | LSBG                  | kurzfristig   |
| Amerkamp westl. Kollau, BW.Nr. FG481   | Amerkamp                                  | LSBG                  | umgesetzt     |
| Niendorfer Gehege Brücke über die A7   | Niendorfer Gehege                         | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 2 Olloweg, selbstständiger Geh-/Radweg (Kehre Ost - Kehre West)          | Olloweg                                   | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 2 Reichsbahnstraße, Mischverkehr (Kieler Straße - Kapitelbuschweg )      | Reichsbahnstraße                          | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 2 Knoten Kieler Straße / Reichsbahnstraße, Radweg                        | Kieler Straße / Reichsbahnstraße (Knoten) | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 2 Reichsbahnstraße, Mischverkehr (Kapitelbuschweg - Furtweg)             | Reichsbahnstraße                          | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |
| Veloroute 14 Brummerskamp, Mischverkehr (Hsnr. 34 - Eidelstedter Brook)            | Brummerskamp                              | LSBG                  | mittelfristig |
| Kieler Straße (Stresemannstraße - Eidelstedter Platz)                              | Kieler Straße                             | LSBG                  | langfristig   |
| Reemstückenkamp, Deckensanierung (Kehre - Hsnr. 15)                                | Reemstückenkamp                           | Bezirksamt Eimsbüttel | kurzfristig   |
| Geh- und Radweg Sanierung (Rungwisch - Oortskamp)                                  | Holsteiner Chaussee                       | Bezirksamt Eimsbüttel | umgesetzt     |

Abbildung 3. Tiefbaumaßnahmen in Eidelstedt

# Bestandsaufnahme

Im ersten Schritt wurde im gesamten Stadtteil Eidelstedt im Rahmen einer Begehung die Fußwegeinfrastruktur hinsichtlich der Mängel und Potenziale erhoben. Die Untersuchungskategorien, wie z. B. Baumwurzeln, Engstellen oder Grünverbindungen, wurden in einer GIS-basierten Datenbank konkret verortet. Die gewonnenen Informationen wurden auf dieser Basis aufbereitet und kartographisch dargestellt.

## Probleme und Mängel im Fußwegenetz

In Eidelstedt besteht zwar ein durchgängiges Fußwegenetz, allerdings sind die meisten Gehwege veraltet. Somit entspricht die Fußwegeinfrastruktur an einigen Straßen nicht den aktuell gängigen Standards. Nur auf wenigen Fußwegen wurde die Infrastruktur erneuert und die Regelbreite berücksichtigt. Die Gehwege sind grundsätzlich in einem guten Zustand. Punktuell sind infrastrukturelle Mängel im Fußwegenetz vorhanden, bspw. Wurzelbildung, Belagsschäden sowie Engstellen.

### Gehwegbreite

Die angemessene Dimensionierung der Gehwege ist von großer Bedeutung, da die Gehwege neben der Vernetzung auch dem Aufenthalt und der Kommunikation dienen sollen. Der Großteil der Gehwege entspricht nicht dem Regelmaß der Hamburger Richtlinie (ReStra 2017). In Eimsbüttel hatte die Bezirksversammlung beschlossen, dass Gehwege nur auf einer Breite von 1,5 m zu befestigen sind. Seit 2017 empfiehlt die ReStra eine Regelbreite von 2,65 m für Seitenräume ohne Radwege in angebauten Straßen mit Tempo 50 (s. Abbildung 4).

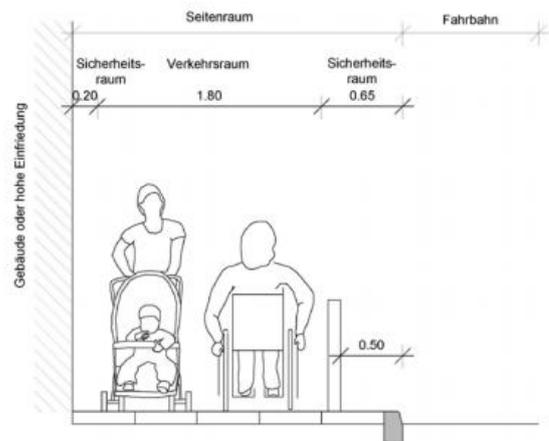


Abbildung 4. Regelbreite für Seitenräume (ReStra 2017)

Die Regelbreite setzt sich zusammen aus 1,80 m Verkehrsraum, 0,65 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn und 0,20 m Sicherheitsraum zur Gebäudegrenze. Der Sicherheitsabstand zu den Grenzen von Gebäuden kann entfallen, wenn keine Gebäude oder hohe Einfriedungen an den Seitenraum angrenzen. Der Verkehrsraum von 1,80 m ermöglicht den Begegnungsfall von zwei mobilitätseingeschränkten Personen (vgl. ReStra 2017: 109). Die meisten Fußwege in Eidelstedt weisen eine Breite von 1 bis 1,5 m auf, die durch Engstellen oder Wurzelbildung zusätzlich verringert wird. Besonders auffällig sind die engen Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen wie der Elbgaustraße, Kieler Straße,

Holsteiner Chaussee, Pinneberger Chaussee oder auch an der Lohkampstraße (s. Abbildung 5). Dennoch wurden einige Gehwege im Rahmen einer Umbaumaßnahme neuwertig instandgesetzt, an denen die Regelbreite berücksichtigt wurde, z. B. Holsteiner Chaussee, Baumacker, ein Teil der Lohkampstraße und Pinneberger Chaussee (s. Abbildung 5).

### **Baulicher Zustand der Gehwege**

Die Belagsqualität soll möglichst einen einwandfreien Zustand aufweisen, da Unebenheiten in dem Oberflächenmaterial die Begehbarkeit stark beeinträchtigen können. Im gesamten Stadtteil wurden die Fußwege im Rahmen einer Bestandserhebung nach ihrem Instandsetzungszustand bewertet. Demnach weisen die Fußwege in Eidelstedt eine relativ gute Qualität hinsichtlich der Belagsqualität auf. Die Fußwege erster Ordnung sind entweder schadenfrei oder zeigen nur kleine Risse oder minimale Unebenheiten. Schlechte Belagsqualitäten finden sich in Wohngebieten, insbesondere im Norden des Stadtteils, wie z. B. auf dem Jasminweg/Ameisenkamp oder Hörgensweg (s. Abbildung 5).

### **Wurzelbildung und Vegetation**

Der Stadtteil verfügt über einen großen Baumbestand. Nur an wenigen Straßen sind keine Straßenbäume. In den meisten Fällen sind die Bäume mittlerweile so stark gewachsen, dass ihre Wurzeln über den vorgesehenen Bereich hinausragen und Stolperfallen darstellen. An Straßen, an denen ein großer Baumbestand vorhanden ist, sind die Fußwege um den

Baumbestand herum nicht gepflastert, sondern mit einer wassergebundenen Deckschicht (Grand) versehen. Zudem ist die Wurzelbildung auf einigen Fußwegen bereits stark verbreitet. Mobilitätseingeschränkte Personen im Rollstuhl oder mit Rollator werden dadurch stark beeinträchtigt und müssen ggf. auf die andere Straßenseite ausweichen.

Bei der Bestandsaufnahme wurde festgestellt, dass auch die Vegetation einen punktuellen Mangel darstellt, etwa wenn ungepflegte Büsche und Hecken, bspw. von Vorgärten, schmale Gehwege zusätzlich verengen.

### **Fehlende Gehwege/Mischprinzip**

Einige kleine Wohnstraßen in Eidelstedt sind nicht mit Geh- bzw. Radwegen ausgestattet. Zu Fuß Gehende nutzen an diesen Stellen gemeinsam mit dem Kfz- und dem Radverkehr die Fahrbahn. Dieses Mischprinzip kommt überwiegend in Wohngebieten mit einer Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/Tag vor (vgl. RAS 06). Zudem sind einseitige Gehwegführungen auf einigen Straßen festzustellen (z. B. an der Wiebelstraße). Häufig endet der Gehweg auf einer Straßenseite auch und wird nicht weitergeführt (z. B. am Alpenrosenweg).

### **Barrierefreie Querungsanlagen**

An allen gesicherten Querungsanlagen ist der Bordstein abgesenkt, allerdings sind nicht alle Querungsanlagen barrierefrei mit einem Leitsystem für sehingeschränkte Menschen und differenzierter Bordhöhe gestaltet.

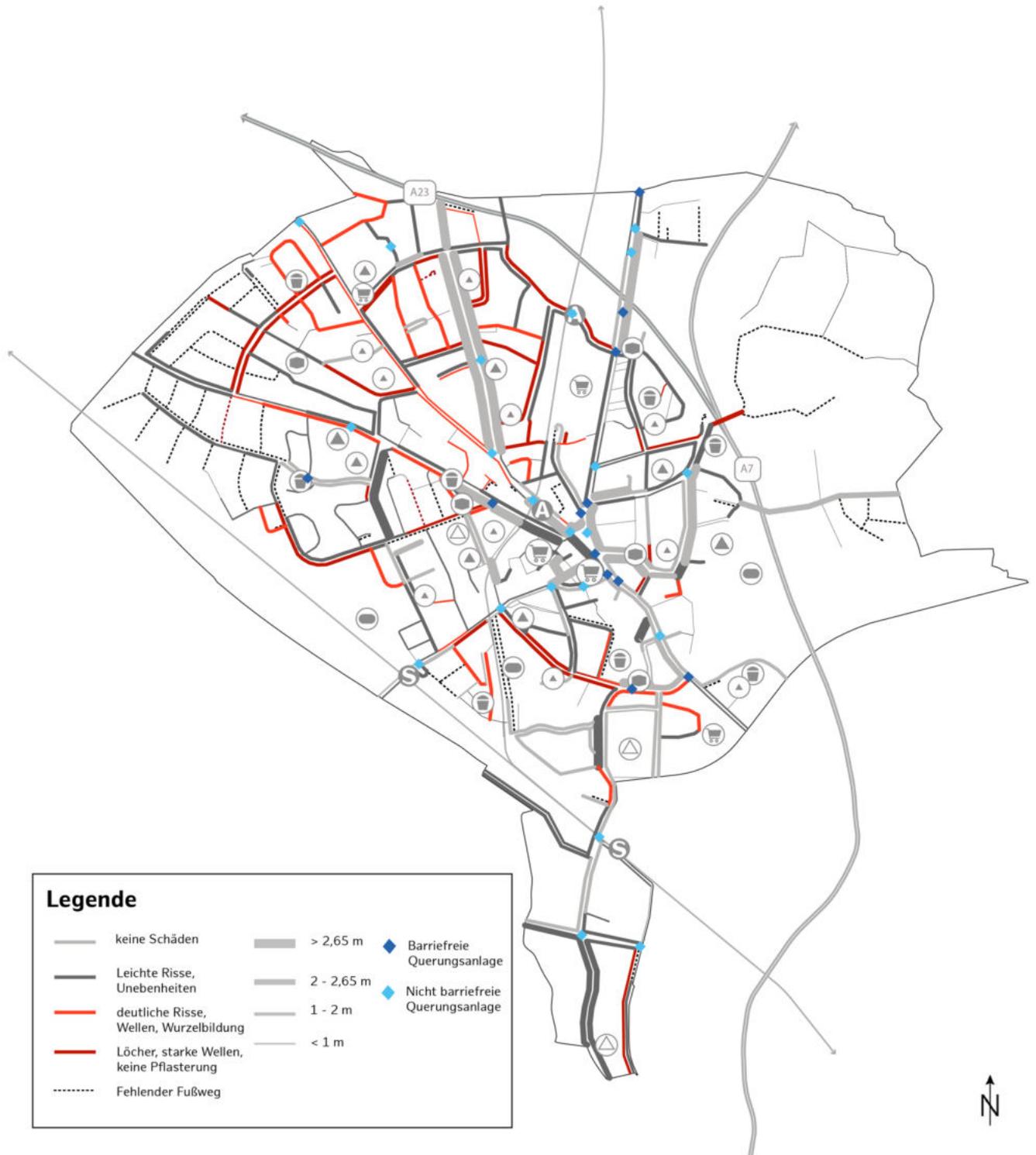


Abbildung 5. Bewertung von Belagsqualität, Gehwegbreite und Querungsanlagen

## Konfliktpunkte im Fußwegenetz

### Unfallgeschehen

Die Unfalldaten in Eidelstedt aus den letzten vier Jahren zeigen einen leichten Anstieg. Im Vergleich zum Vorjahr (2018) ereigneten sich fünf zusätzliche Unfälle mit Fußgängerbeteiligung (s. Abbildung 6). Besonders auffällig ist die Zunahme der Unfalltypen „Abbiegeunfälle“ sowie „sonstige Unfälle“. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle sowie Unfälle durch den ruhenden Verkehr sind im letzten Jahr zurückgegangen.

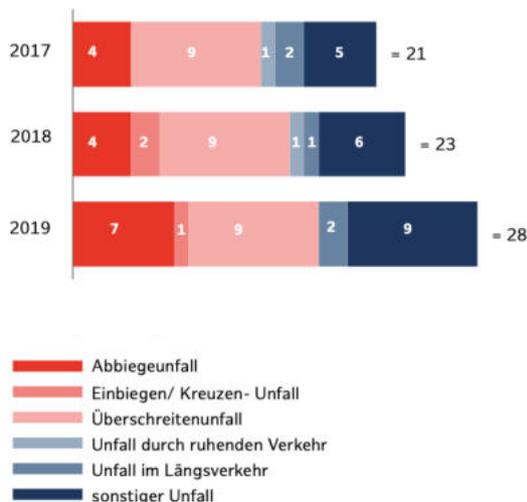


Abbildung 6. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nach Unfalltyp

Die meisten Unfälle sind im Zentrumsbereich zu verorten (s. Abbildung 7). Zudem sind an der Kreuzung Reichsbahnstraße/Kieler Straße viele Unfälle zu verzeichnen. Weitere Unfallschwerpunkte sind an der S-Bahn-Station Elbgaustraße, am Einkaufszentrum E-Center Struve im Norden und an der Kreuzung Holsteiner Chaussee/Eidelstedter Brook/ Spanische Furt. Der häufigste Unfallgrund besteht darin, dass eine Straße gequert wurde, ohne dass dabei hinreichend

auf den Fahrzeugverkehr geachtet wurde.

### Konflikte an Querungsbereichen

An einigen Querungsbereichen in Eidelstedt besteht ein Handlungsbedarf, um die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen. Bei der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass die meisten Kurvenradien zu groß angelegt sind, sodass zu Fuß Gehende sich beim Überqueren vorsichtig vortasten müssen, wenn sie die Fahrbahn überqueren. Große Kurvenradien sind vor allem in Wohngebieten festzustellen (z. B. Heidacker/Steinacker). Das Queren wird zusätzlich erschwert, wenn Autos an den Kreuzungen parken (z. B. am Redingskamp/Mählstraße). An einigen Kreuzungsbereichen sind die Bordsteinkanten nicht abgesenkt (z. B. an der Kreuzung Wischhofsweg/Drieschweg).

### Konflikte mit dem Radverkehr

Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr sind auch in Eidelstedt allgegenwärtig. Auf den wichtigen Verbindungsstraßen, z. B. an der Elbgaustraße, der Kieler Straße und der Holsteiner Chaussee, werden die benutzungspflichtigen Radwege auf engen Seitenräume neben den Fußwegen geführt. Hinzu kommt, dass die Radwege in einem mangelhaften Zustand sind und Radfahrende gerne auf den Gehweg ausweichen. Auf der Elbgaustraße wird an einem Straßenabschnitt zwischen den Hausnummern 80 und 92 der Fuß- und Radweg sogar auf einer gemeinsamen Fläche geführt. Bei Begegnungsfällen können

gefährliche Situationen entstehen, da keine Ausweichfläche vorhanden ist.

### **Engstellen**

Wie bereits im vorherigen Kapitel beschrieben, sind die Gehwege in Eidelstedt sehr schmal angelegt. Engstellen entstehen, wenn der Gehweg auf bereits engen Seitenräumen durch Verkehrsschilder oder Beleuchtungsmasten noch mehr verengt wird (wie z. B. am Schneeballweg). Darüber hinaus können parkende Autos auf dem Gehweg den Seitenraum zusätzlich einengen (z. B. am Furtweg).

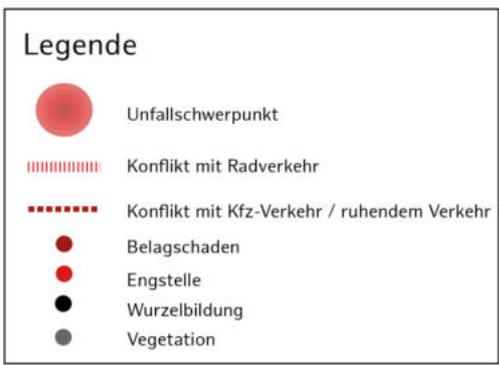
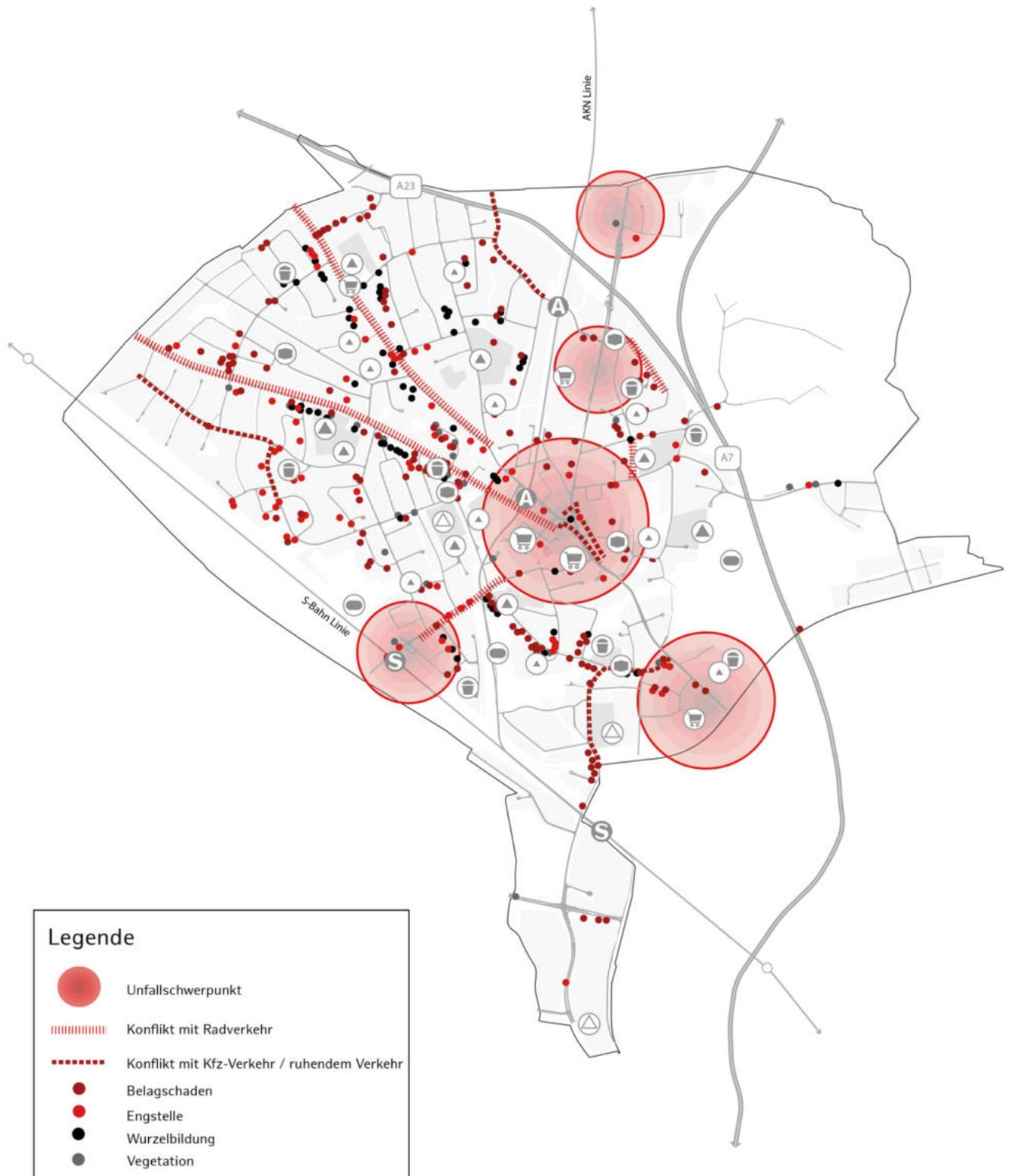


Abbildung 7. Unfallschwerpunkte und Konfliktbereiche

## Chancen und Potenziale im Fußwegenetz

### Potenzielle Verbreiterung des Gehwegbereichs

Laut einem früheren Beschluss der Bezirksversammlung sollen auf den Nebenflächen lediglich 1,5 m als Gehweg gepflastert werden, da in der Vergangenheit diese Breite als ausreichend erachtet wurde. Der übrige Seitenraum sollte mit wassergebundener Decke gestaltet werden. An einigen Straßenabschnitten besteht das Potenzial einer Verbreiterung des Gehwegs, indem der Gehwegbereich auf den bisher nicht gepflasterten Bereich erweitert wird. Eine andere Möglichkeit ist, die Seitenräume statt mit einer wassergebundenen Deckschicht (Grand) als Rasen- oder Grünfläche anzulegen, um den Straßenraum attraktiver zu gestalten und Versickerungspotenziale zu schaffen. U. a. für den Torfweg (zwischen Alpenrosenweg und Wiesenacker) besteht ein hohes Potenzial für das Anlegen eines Gehweges, da dort kein Gehweg vorhanden ist und die zu Fuß Gehenden sich die Verkehrsfläche mit dem Kfz-Verkehr teilen müssen.

### Schulwege

Für einen sicheren Schulweg ist es von Bedeutung, dass die problematischen Stellen auf Schulwegen erkannt und erfasst werden und dazu Handlungsempfehlungen zur Bewältigung dieser Problemstellen erarbeitet werden. Darüber hinaus muss Überquerungsstellen besondere Beachtung geschenkt werden, da diese sicher gestaltet werden müssen. In diesem Fußwegekonzept werden im Rahmen einer Umfrage die Schulkinder befragt, welches

Verkehrsmittel sie zur Schule nutzen und welche Gründe für oder gegen das Zufußgehen auf dem Weg zur Schule sprechen. Das bereits umgesetzte Pilotprojekt „Schulexpress“ oder ein sog. „Walking Bus“ für Kinder (vgl. Schulexpress 2015) an der Schule Rungwisch sind erste wichtige Schritte zur Gestaltung sicherer Schulwege und könnten ggf. auf andere Schulen übertragen werden.

### Sitzmöglichkeiten

Sitzbänke sind insbesondere für ältere Menschen von großer Bedeutung, damit diese während ihrer Fußwege Ruhepausen einlegen können. Besonders im Zentrumsbereich sind mehrere Sitzmöglichkeiten vorhanden (s. Abbildung 8). Allerdings weisen nicht alle Sitzbänke einen guten Zustand auf. Zudem sind entlang der Hauptstraßen, wie z. B. der Lohkampstraße, der Elbgaustraße und der Holsteiner Chaussee lediglich vereinzelt Sitzmöglichkeiten gegeben (s. S. 24). Ein großes Potenzial bietet das Aufstellen zusätzlicher Sitzmöglichkeiten, sodass die Fußwege in Eidelstedt generationsübergreifend attraktiv gestaltet werden.

### Grüne Wegeverbindungen

Grüne Wegeverbindungen verlaufen durch kleinräumige Freiraumstrukturen aus Einzelflächen, wie wohnungsnahen Parkanlagen, Spielplätze, Kleingärten und Sportplätze. Eidelstedt verfügt über mehrere grüne Wegeverbindungen, die oft als Abkürzung genutzt werden (s. Abbildung 8). Zudem werden sie entweder als Ausweichroute zu den verkehrsbelastenden Straßen oder als Route für einen Spaziergang genutzt.

Die grünen Wegeverbindungen in Eidelstedt stellen für den Fußverkehr ein hohes Potenzial dar, das ausgebaut werden kann. Außerdem ist wichtig, dass diese Grünverbindungen als ein zusammenhängendes Netz gestaltet werden. Die Eidelstedter Feldmark westlich der A7, aber auch die große Grünfläche Feldmark nordöstlich der A7 bilden wichtige Grünverbindungen und sind für Spaziergänge innerhalb des Stadtteils geeignet. Außerdem besteht eine Grünverbindung zwischen der Parkanlage Baumacker und der AKN-Haltestelle Eidelstedt Zentrum, die ausgebaut werden sollte, da diese eine bedeutende Fußwegeverbindung zwischen dem nördlichen Teil und dem Zentrum bildet.

### **Barrierefreiheit**

Für ältere Menschen ist besonders wichtig, dass das gesamte Fußwegenetz barrierefrei gestaltet ist und Sitzbänke auf den Gehwegen aufgestellt werden. Die Bestandsanalyse zeigt auf, dass Barrierefreiheit nicht überall gegeben ist, da der Bordstein an Kreuzungsbereichen nicht immer abgesenkt ist. An gesicherten Querungsanlagen wurde die Bordabsenkung allerdings umgesetzt.



Abbildung 8. Vorhandene Sitzbänke und Abkürzungen als Potenziale im Fußwegenetz

## Fotografischer Einblick

Die Fotos verdeutlichen die bauliche Situation vor Ort. Deutlich wird, dass die Ausführung und der Instandhaltungszustand der Gehwege im Untersuchungsgebiet stark variieren.



Instandgesetzter Seitenraum am Torfweg



Hohe Aufenthaltsqualität des Seitenraums mit Sitzmöglichkeit an der Pinneberger Chaussee



Neu instandgesetzter Seitenraum mit Grünfläche am Baumacker



Nicht barrierefreie und zu schmale Gehwegvorstreckung am Redingskamp



Barrierefreier Fußgängerüberweg an der Lohkampstraße



Barrierefreier Kreuzungsbereich am Goldnesselweg/Torfweg



Straßenbaum zwischen Fuß- und Radweg an der Lohkampstraße



Baumwurzel drückt die Gehwegplatten hoch (Lohkampstraße)



Wassergebundene Deckschicht um einen Straßenbaum (Hinschstraße)



Grüne Wegeverbindung an der Feldmark



Grüne Wegeverbindung am Sola-Bona-Park



Grüne Wegeverbindung durch Schrebergartenanlage Möhlenort



Unsicherer Kreuzungsbereich am Jasminweg und Syringenweg



Fußwegeführung endet abrupt am Alpenrosenweg



Unsicherer Kreuzungsbereich am Wischhofsweg/Drieschweg



Neu instandgesetzter Fußweg mit ungepflasterten Seitenflächen



Spielstraße ohne Fußwege (Wiesenacker)



Unbefestigter Gehweg am Alpenrosenweg

## Fokusbereiche

Die Fokusbereiche dienen der vertiefenden Bestandsaufnahme für Teilbereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf. Sie sind wichtige Haupttrouten und Zielorte. Ihre Gestaltung kann die Attraktivität des Fußwegenetzes deutlich erhöhen.

Folgende Fokusbereiche wurden analysiert (s. Abbildung 9):

### **Zentrumsbereich**

Einen Fokusbereich bildet das Zentrum in Eidelstedt. Im Zentrumsbereich sind die Themen „Übersichtlichkeit“ und „sichere Überquerung“ wesentliche Problempunkte. Hier ereignen sich die meisten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Der Querungsbereich zwischen Busbahnhof und Eidelstedter Markt ist unübersichtlich gestaltet. Zudem werden die Kreuzungen Ekenknick/Lohkampstraße sowie Ekenknick/Lohwurt als gefährliche Querungsstellen angesehen. Die Beteiligten sprechen davon, dass daher hier oftmals eine „aggressive“ Stimmung entstehe.

### **Lohkampstraße**

In der Lohkampstraße häufen sich Probleme wie Nutzungskonflikte und Engstellen. Da für die Lohkampstraße Umbaumaßnahmen geplant sind, ist von großer Bedeutung, die

Lohkampstraße hinsichtlich dieser Probleme detaillierter zu betrachten, um passende Maßnahmen zu definieren, die bei der Planung des Umbaus Berücksichtigung finden können.

### **S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße**

Die Verkehrssituation an der S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße ist sehr unübersichtlich gestaltet. Besonders in den Spitzenstunden überlagern sich Fuß-, Rad-, Bus- und Autoverkehr und machen den Bereich um die S-Bahn-Station zu einem weiteren Unfallschwerpunkt.

### **Schule Rungwisch**

Beispielhaft für die Schulstandorte im Stadtteil wurde die Situation an der Schule Rungwisch untersucht. Hier werden mit dem Schulexpress bereits Handlungsansätze erprobt, die auf andere Schulstandorte übertragen werden können. Die Probleme in der Wegegestaltung, die in der Umgebung der Schule Rungwisch ermittelt wurden, treten auch an den anderen Schulstandorten auf, z. B. Sichtbeziehungen an Kreuzungsbereichen, fehlende Querungsmöglichkeiten und temporäre Verkehrsspitzen durch „Eltern-Taxis“.

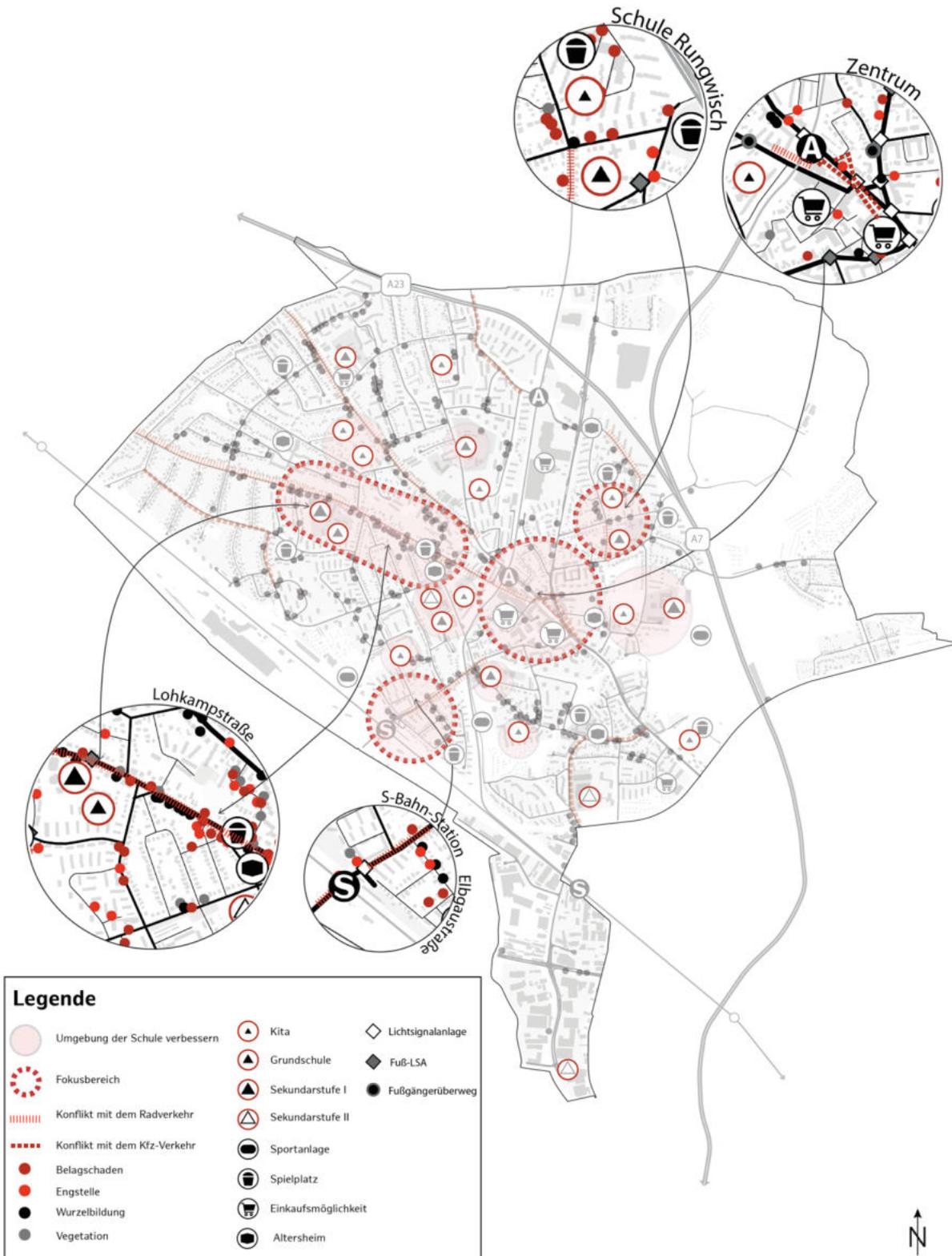


Abbildung 9. Fokusbereiche mit Detailanalyse

## Zentrumsbereich

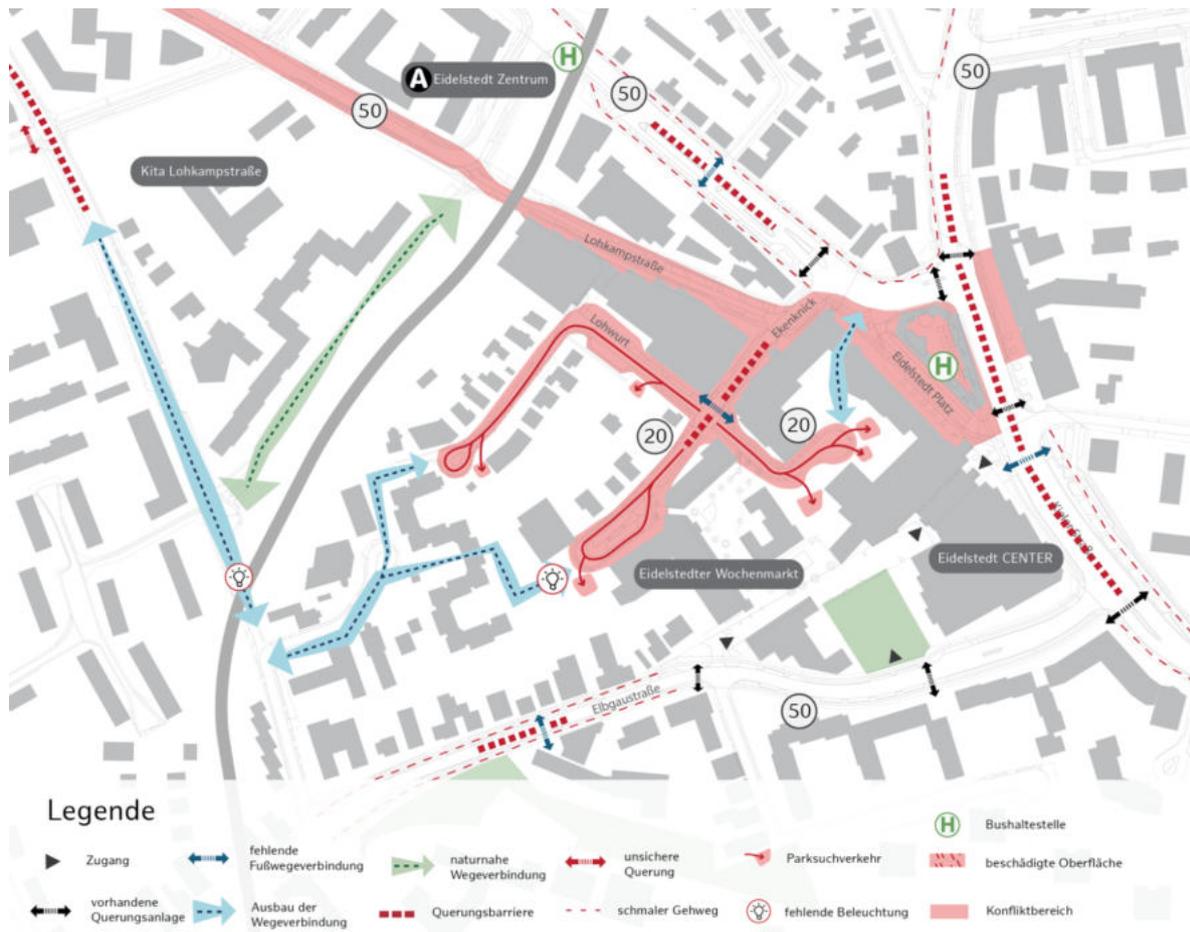


Abbildung 10. Übersichtsplan Fokusbereich Zentrum

Im Eidelstedter Zentrum bündeln sich Nahversorgung, Kultur- und Dienstleistungsangebote, ÖV-Haltestellen sowie Parkplätze und Parkhäuser.

Die Wegeführung für zu Fuß Gehende ist im Großteil des Zentrums unübersichtlich. Beispiele sind hier die Verbindung zwischen Lohkampstraße und Lohwurt sowie die Verbindung zwischen Eidelstedter Platz und Ekenknick durch das Gebäude der Sparkasse. Eine einheitliche, gebietsübergreifende Beschilderung bzw. eine farbliche Markierung als Wegweisung für den Fußverkehr fehlt.

Darüber hinaus besteht ein großer Verbesserungsbedarf für den Busbahnhof. Da der Radweg über den Busbahnhof verläuft, besteht ein hohes Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Außerdem entstehen beim Überqueren vom Eidelstedt Center in Richtung Busbahnhof Gefahrensituationen. Aufgrund der hohen Hecke wird die Sichtbeziehung behindert und Linksabbieger biegen mit hoher Geschwindigkeit an dieser unübersichtlichen Stelle ein. Das Zentrum im Bereich Ekenknick, Lohwurt und Lohkampstraße ist, trotz der vorhandenen Parkhäuser mit ausreichenden Kapazitäten, durch hohen Parksuchverkehr geprägt. Dadurch entstehen regelmäßig Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden, die die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende stark beeinträchtigen. Kunden und Gewerbetreibende sprechen davon, dass durch den Verkehr und die Unübersichtlichkeit des Straßenraums eine „aggressive“ Stimmung entstehe. An der Pinneberger Chaussee und der Kieler Straße (s. Abbildung 10) fehlen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten bzw. Querungsanlagen. Auch durch die schmalen Gehwege in Kombination mit Radwegen, z. B. in der Lohkampstraße, die durch Verkaufsauslagen auf privaten Flächen gefühlt zusätzlich verengt werden, erhöht sich das Konfliktpotenzial im Zentrum.



Unübersichtlich und schlecht gestaltete Fußwegeverbindung zum Antonie-Möbis-Weg.



Stellplätze mit Kurzzeitparken. An dieser Stelle wenden viele Autofahrer bei der Parkplatzsuche.



Kreuzung Ekenknick und Lohwurt: Unsicherer Querungsbereich und große Kreuzungsradien.



Kreuzung Ekenknick und Lohwurt: Kreuzungsbereich nicht barrierefrei und nicht sicher gestaltet.



Unübersichtlicher Querungsbereich von Eidelstedt Center Richtung Busbahnhof aufgrund der hohen Hecken.



Querungsbereich zum Busbahnhof ist nicht barrierefrei gestaltet

## Lohkampstraße



Abbildung 11. Übersichtsplan Fokusbereich Lohkampstraße

Die Gehwege entlang der Lohkampstraße sind beidseitig in einer Breite von 1 bis 1,50 m gepflastert. Der restliche Seitenraum ist nicht gepflastert und wird stellenweise als Stellplatz für Fahrzeuge genutzt. Die unbefestigten Abschnitte sind nicht barrierefrei nutzbar. Der Radweg entlang der Lohkampstraße befindet sich an bestimmten Straßenabschnitten in einem schlechten Zustand. Zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrradfahrenden entstehen vermehrt Konflikte, da Radfahrende häufig aufgrund des schlechten Radwegezustands oder eines zu engen Seitenraums auf den Gehweg ausweichen müssen. Zudem entstehen auf dem Gehweg Engstellen durch Wurzelbildung oder aus den Vorgärten herüberwachsende Hecken.

Für zu Fuß Gehende fehlen an der Lohkampstraße sichere und zusätzliche Querungsmöglichkeiten, da sich auf dieser Straße mehrere schutzbedürftige Einrichtungen wie Kitas und Schulen befinden. Durch die großen Kurvenradien und eingeschränkten Sichtbeziehungen bieten die Kreuzungsbereiche mit den Nebenstraßen der Lohkampstraße keine sicheren Querungsmöglichkeiten. An den Schulen empfiehlt sich die Einrichtung von Tempo-30-Strecken bzw. von regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen.



Schmalere Gehwegbereich wird zusätzlich durch Straßenbäume oder Vegetation verengt.



Nicht barrierefreie Querungsanlage. Allerdings ist vor dem Schuleingang ausreichend Platz.



Lohkampstraße: Potenzial zur Verbreiterung der Nebenflächen um 2 Meter.



Geringe Aufenthaltsqualität und Sicherheitsrisiko an der Lohkampstraße aufgrund parkender Autos auf dem Seitenraum.



Zugewachsener Gehwegbereich und stark beschädigter Radweg.



Große Kurvenradien an der Kreuzung Lohkampstraße/Redingskamp

## S-Bahn-Station Elbgaustraße

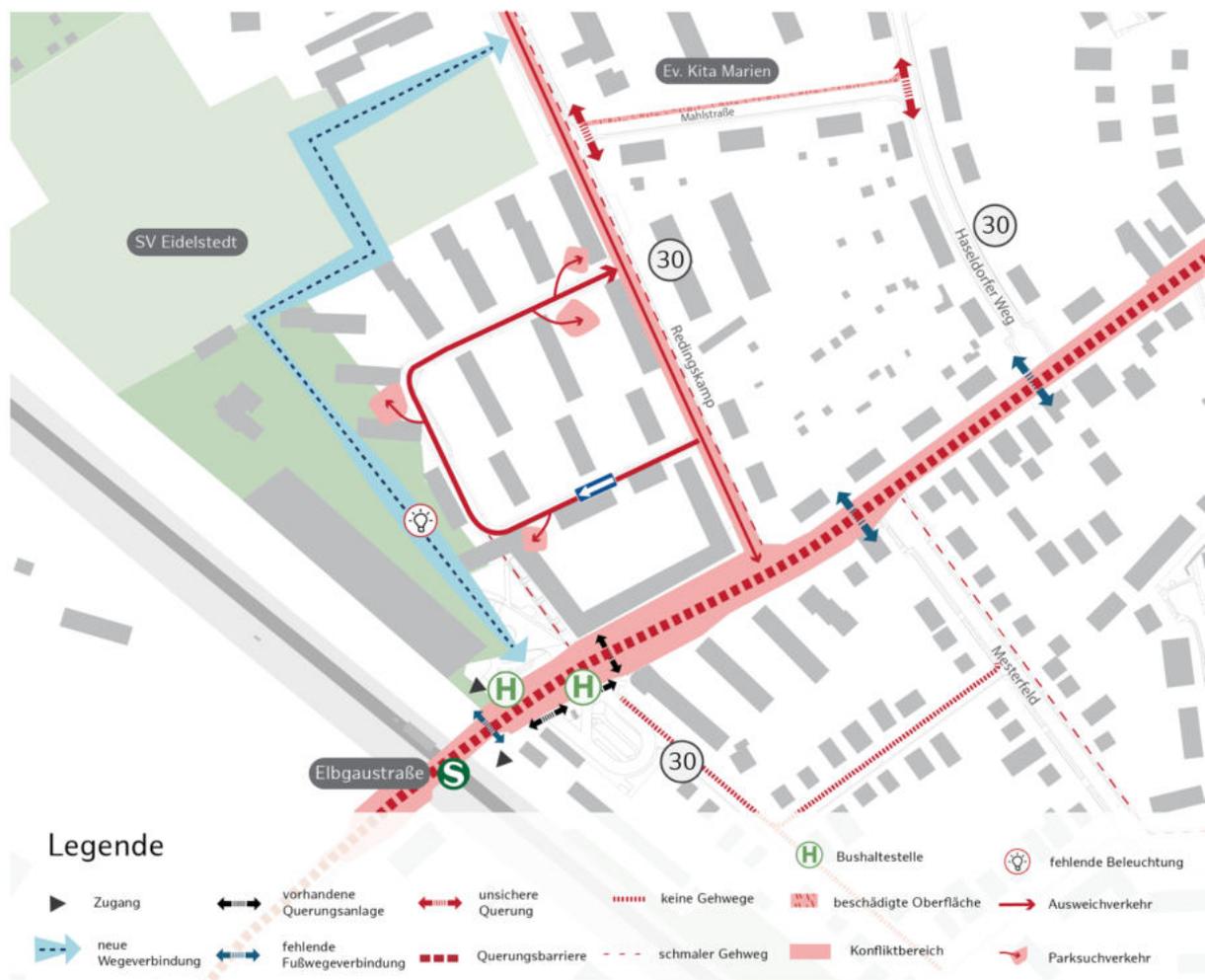


Abbildung 12. Übersichtsplan Fokusbereich S-Bahn-Station Elbgaustraße

Die S-Bahn-Station Elbgaustraße ist ein wichtiger Umsteigepunkt zum Busverkehr. Die Elbgaustraße hat gleichzeitig eine hohe Verkehrsdichte (DTV 15.000–20.000; vgl. Geoportal Hamburg 2018). Die Elbgaustraße ist eine Barriere für den Fußverkehr. Insbesondere an der S-Bahn-Station entstehen gefährliche Situationen beim Überqueren der Fahrbahn, um z. B. den Bus zu erreichen. Der nördliche Ausgang der Station ist nicht barrierefrei gestaltet, da ein Fahrstuhl nur am südlichen Ausgang vorhanden ist. Somit müssen sowohl mobilitätseingeschränkte Personen als auch Personen mit Kinderwagen aufgrund fehlender Querungsanlagen Umwege in Kauf nehmen. Weitere Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entstehen an den Bushaltestellen des Bahnhofs, da der Radweg zwischen Bushaltestelle und Fahrbahn geführt wird. Beim Ein- und Aussteigen in die Busse bzw. aus den Bussen entstehen dementsprechend Konflikte mit Radfahrenden. Eine Verlegung des Radweges auf die Fahrbahn auf Höhe der Bushaltestelle könnte die Gefahrensituationen vermindern. Darüber hinaus hat das Bahnhofsumfeld eine geringe Aufenthaltsqualität, die perspektivisch durch eine Neugestaltung des Platzes und den Übergang zum Bus und zur S-Bahn verbessert werden könnte. Trotz einer vorhandenen B+R-Station fehlen öffentliche Fahrradabstellanlagen am Eingang der S-Bahn-Station. Eine Wegeverbindung von der Dammstraße entlang des Sportplatzes könnte geschaffen werden, um kurze Wege vom Norden zur S-Bahn-Station zu ermöglichen. Dafür sollte die Dammstraße attraktiver gestaltet werden, indem mehr Straßenbeleuchtung installiert wird. Da die Dammstraße nicht zum Verwaltungsvermögen der FHH gehört, besteht ein Kooperationsbedarf mit der Deutschen Bahn. Auch ist eine Abstimmung mit dem SV Eidelstedt notwendig, um diese Wegeführung über den Sportplatz öffentlich nutzbar zu machen



Nicht barrierefreie Querungsanlage und geringe Aufenthaltsqualität an der S-Bahn-Station.



Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten beeinflussen die Aufenthaltsqualität und engen die Fußwege ein.



Potenzielle Wegeverbindung von der S-Bahn-Haltestelle über Dammstraße und Sportplatz.



Unter den Gleisen ist der Seitenraum schmal: 1,5 m breiter Gehweg und 1 m breiter Radweg ohne Sicherheitstrennstreifen.



Die Fußwegeverbindung zwischen der S-Bahn-Station Elbgaustraße (Dammstraße) und Redingskamp über den Sportplatz des SV Eidelstedt könnte öffentlich zugänglich gemacht werden.



Die Elbgaustraße als wichtige Wegeverbindung verfügt über einen 1,5 m breiten Seitenraum für Fuß- und Radverkehr im Abschnitt zwischen Elbgaustaße Nr. 80 und Redingskamp.





Die Straße Rungwisch hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Seitenraum weist eine Breite von 1 bis 1,5 m auf.



Auf der Grünverbindung zwischen Rungwisch und Eidelstedter Dorfstraße entlang der Wohngebiete fehlt die Beleuchtung



Kreuzung Duvenacker/Oortskamp: Unsicherer Kreuzungsbereich aufgrund der großen Kurvenradien und schlechten Sichtbeziehungen.



Kreuzung Wiebischenkamp/Rungwisch: Unsicherer Kreuzungsbereich aufgrund parkender Autos und schlechter Sichtbeziehungen.



Kreuzung Rungwisch/Lohhörn: Unsicherer Kreuzungsbereich



Haltepunkt des Schulexpresses der Schule Rungwisch an der Kreuzung Rungwisch/Lohhörn.

# Beteiligung

*Im Rahmen der Beteiligung wurden aufgrund der Corona-Pandemie keine Präsenzveranstaltungen, sondern eine Online-Bürgerpartizipation und ein Stadtteilspaziergang durchgeführt. Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger bilden ergänzend zu den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption des Fußwegekonzeptes.*

## Stadtteilspaziergang

Der Stadtteilspaziergang fand am 24. Oktober 2020 statt. Das Ziel war, den Menschen vor Ort die Möglichkeit zu geben, sich mit ihren Alltagserfahrungen einzubringen und gemeinsam Probleme und Potenziale hinsichtlich des Fußverkehrs zu erörtern.

Der Spaziergang startete an der S-Bahn-Station Elbgaustraße und endete an der AKN-Station Eidelstedt Zentrum (s. Abb. 14). An elf beispielhaften Stationen wurde die Fußverkehrssituation vor Ort und an ähnlichen Standorten im Stadtteil analysiert.



Abbildung 14. Route und Haltepunkte des Stadtteilspaziergangs

Durch die Corona-Pandemie war die Teilnehmerzahl beschränkt. Insgesamt nahmen 14 Personen teil:

- Anwohnende

- Lehrpersonal
- Akteure aus dem Stadtteilbeirat
- Akteure aus der Lokalpolitik

Während des Stadtteilspaziergangs wurden u. a. folgende Themen diskutiert:

### Schulwege

Die Teilnehmenden waren sich einig, dass den Schulwegen eine besondere Rolle im Fußwegekonzept zukommt und stadtteilübergreifend Verbesserungen gewünscht sind. Exemplarisch wurde die Fußgängersituation an der Unterführung am Niekampsweg und der Grundschule Furtweg betrachtet. Besonders morgens entstehen hier durch das hohe Verkehrsaufkommen unübersichtliche, teils gefährliche Situationen für die Schulkinder. Außerdem wurden die schmalen Fußwege in der Umgebung, die fehlenden Quermöglichkeiten des Furtweges sowie die Missachtung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die fehlende Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr kritisiert.

### Infrastruktur

Als grundsätzliches Problem wurde der Zustand der Gehwege beschrieben. Kritisiert wurden Erhebungen durch Baumwurzeln, Belagsschäden oder geringe

Gehwegbreiten. Mehrere nicht gänzlich barrierefreie Gehwege wurden festgestellt (Elbgaustraße, Furtweg, Ekenknick). Die Beleuchtung der Gehwege wurde übergreifend thematisiert und die bestehende Beleuchtung an mehreren Standorten kritisiert (bspw. Dammstraße, Ekenknick, Lohkampstraße).

### **Wegeverbindung**

Beim Spaziergang wurden Anregungen für neue Wegeverbindungen gesammelt, z. B. im Umfeld des „Sportvereins Eidelstedt Hamburg von 1880 e. V.“. Hier würden informelle Pfade bestehen, die zu Wegeverbindungen ausgebaut werden könnten. Auf die dazu notwendige Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Sportverein wurde hingewiesen.

### **Nutzungskonflikte**

Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fuß-, Rad- und Autoverkehr) konnten während des Stadtteilspaziergangs beobachtet werden, z. B. durch die gehwegbegleitenden Fahrradwege. Besonders an den wichtigen Bushaltestellen (S-Elbgaustraße, H-Eidelstedter Platz, Eidelstedt Zentrum) wurden Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr deutlich.

Neben den unübersichtlichen bzw. fehlenden Querungsmöglichkeiten nahmen die Teilnehmenden außerdem eine Einschränkung der Fußwegequalität durch parkende Autos wahr.

### **Schwerpunktgebiete**

Die S-Bahn-Haltestelle Elbgaustraße und der Bereich um das Eidelstedter Zentrum wurden auf dem Stadtteilspaziergang gesondert thematisiert.

Die Knotenpunkte wurden teils als chaotisch und unübersichtlich beschrieben. Beispielsweise seien die Gehwegbereiche an den Kreuzungen schmal angelegt, unübersichtlich markiert und würden zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen (S-Elbgaustraße). Eine ergänzende, sichere Querungsmöglichkeit wird gewünscht.

Im Eidelstedter Zentrum gelten der Parksuchverkehr sowie eine fehlende sichere Querung für zu Fuß Gehende als Problem. Außerdem wird die Unübersichtlichkeit des Ortes durch Sichteinschränkungen (Vegetation), kurze Ampelphasen und mangelnde Wegemarkierungen problematisiert (H-Eidelstedter Platz).

Die Informationen des Stadtteilspazierganges sind in die Maßnahmenentwicklung eingeflossen.



Abbildung 15. Momentaufnahmen beim Stadtteilsparzierung

## Online-Beteiligungsverfahren

Das Online-Beteiligungsverfahren lief im Zeitraum vom 12.10.2020 bis zum 07.12.2020. Auf der Webseite [beteiligung.hamburg/fussweegeidelstedt](http://beteiligung.hamburg/fussweegeidelstedt) konnten die Bürgerinnen und Bürger sich aktiv in den Prozess einbringen. In einer Karte konnten Ideen, Kritik und Fragen verortet und von anderen Teilnehmenden eingesehen, bewertet und kommentiert werden. Darüber hinaus bestand die Option, an einer anonymen Umfrage zum Thema Fußverkehr in Eidelstedt teilzunehmen. Aus dem Beteiligungsverfahren ergaben sich 184 Beiträge, 333 Kommentare und 190 ausgefüllte Fragebögen. An der Online-Befragung nahmen insgesamt 190 Menschen teil. **26 %** der Befragten waren männlich und **54 %** weiblich. Der Rest der Befragten (**20 %**) machte keine Angabe zum Geschlecht.

Für die Online-Befragung wurden unterschiedliche Fragebögen für Erwachsene und Schulkinder entwickelt. Der Fragebogen für Erwachsene beinhaltete 12 Fragen, der Fragebogen für Schulkinder neun Fragen. Dabei wurden die Erwachsenen über ihre Person, ihre täglichen Fußwege innerhalb des Stadtteils und über ihre persönliche Einschätzung zu den Gehwegen in Eidelstedt befragt. Der Fragebogen für die Schulkinder war ähnlich aufgebaut, allerdings wurden anstatt der persönlichen Einschätzung zu den infrastrukturellen Merkmalen der Gehwege die tägliche Nutzung der Verkehrsmittel und die Gründe für oder gegen das Zu-Fuß-Gehen zur Schule abgefragt.

Der größte Anteil der Befragten war in der Altersklasse zwischen 30 und

39 Jahren, gefolgt von den 40- bis 49-Jährigen. Nur 4 % der Befragten waren unter 18 Jahre alt. Ein Viertel der Befragten machte keine Angabe zum Alter.

|             |                |
|-------------|----------------|
| <b>4 %</b>  | unter 18 Jahre |
| <b>4 %</b>  | 18–29 Jahre    |
| <b>29 %</b> | 30–39 Jahre    |
| <b>21 %</b> | 40–49 Jahre    |
| <b>11 %</b> | 50–59 Jahre    |
| <b>7 %</b>  | 60–75 Jahre    |
| <b>25 %</b> | keine Angabe   |

Hinsichtlich des Beschäftigungsstatus der Befragten machten Berufstätige mit 71,5 % den größten Teil aus. Hingegen waren Menschen im Ruhestand mit 4,5 %, haushaltsführende Personen mit 3 % und Schulkinder, Studierende sowie Personen in Ausbildung mit jeweils 1 % unterrepräsentiert.

## Mobilitätsverhalten

Über ein Drittel der Erwachsenen sind täglich zum „Abholen/Bringen“ zu Fuß in Eidelstedt unterwegs (s. Abbildung 16). „Zum Einkaufen“ legen über die Hälfte der Eidelstedter Erwachsenen mehrmals in der Woche den Weg zu Fuß zurück, in der Freizeit ca. 42 %.

Zwei Drittel der Kinder sind täglich „in der Freizeit“ zu Fuß unterwegs. Weitere Wege, die Kinder zu Fuß bewältigen, sind die zum ÖPNV oder zur Schule. Für diese Zwecke legen die Hälfte der Kinder in Eidelstedt die Wege zu Fuß zurück.

Da an der Befragung nur wenige Schulkinder teilnahmen, ist das Ergebnis nicht repräsentativ.

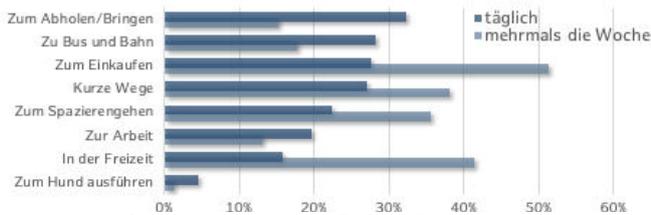


Abbildung 16. Häufigkeit der zu Fuß zurückgelegten Wege nach Wegezwecken bei den Erwachsenen

Etwa 8 % der befragten Erwachsenen gaben an, dass sie Kleinstmobile zur Fortbewegung nutzen. Zu Kleinstmobilen zählen Tretroller, Faltfahräder oder Skateboards. 21 % gaben an, in Zukunft Kleinstmobile verwenden zu wollen. Unter den befragten Schulkindern benutzen schon jetzt 50 % diese Angebote und werden sie auch in Zukunft nutzen. Dies setzt voraus, dass die Gehwege in der zukünftigen Planung ausreichend dimensioniert sind.

### Einschätzung der Fußverkehrsinfrastruktur

Die Fußwege in Eidelstedt werden insgesamt zu 8 % als „gut“, zu 65 % als „teils gut, teils verbesserungswürdig“ und zu 27 % als „stark verbesserungswürdig“ eingestuft (s. Abbildung 17).

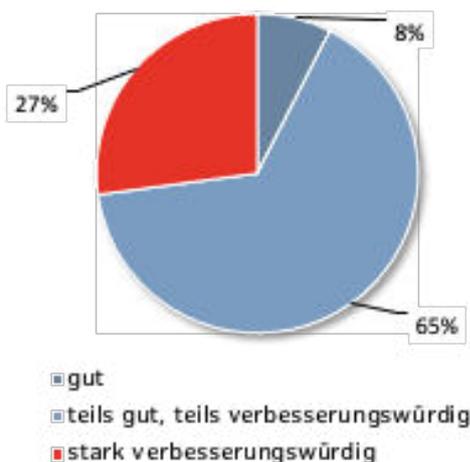


Abbildung 17. Einschätzung der Fußwegequalität in Eidelstedt

Die fußläufige Erreichbarkeit wird im Vergleich zur Fußwegequalität positiver beurteilt. Die fußläufige Erreichbarkeit der Ziele wird zu jeweils etwa 40 % als „sehr gut“ oder

„gut“ und als „teils gut, teils verbesserungswürdig“ eingeschätzt. 20 % halten die fußläufige Erreichbarkeit für „verbesserungswürdig“ und nur 2 % für „stark verbesserungswürdig“ (s. Abbildung 18).

Bei der Frage nach der Einschätzung der konkreten Eigenschaften der Fußwege geben ca. 40 % der Befragten an, dass die Sicherheit der vorhandenen Querungshilfen „verbesserungswürdig“ sei. Ca. 35 % der Befragten schätzen die Konflikte mit Fahrrad oder Autos als „stark verbesserungswürdig“ ein.

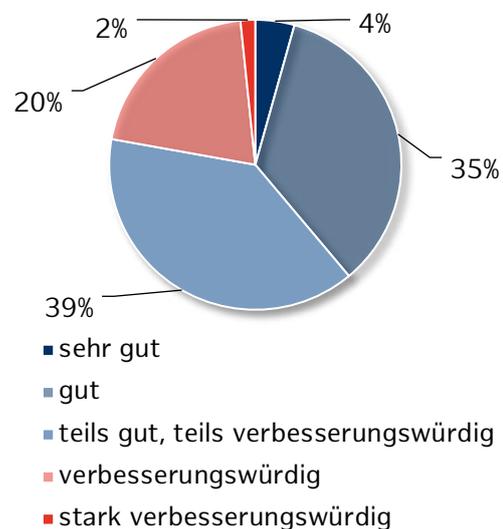


Abbildung 18. Einschätzung der fußläufigen Erreichbarkeit in Eidelstedt

Beim Vergleich der Einschätzung zur Wichtigkeit unterschiedlicher Aspekte der Fußverkehrsinfrastruktur sind keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Altersgruppen erkennbar (s. Abbildung 19). Die Sicherheit ist für alle Befragten, unabhängig vom Alter, der wichtigste Aspekt im Fußverkehr. Hingegen hat der Aspekt „Plätze zum Ausruhen“ die geringste Bedeutung für die Befragten. Attraktive Gehwege sind für die Befragten unter 18 Jahre eher unwichtig, während diese bei den Personen über 60 Jahre eine größere Bedeutung einnehmen.

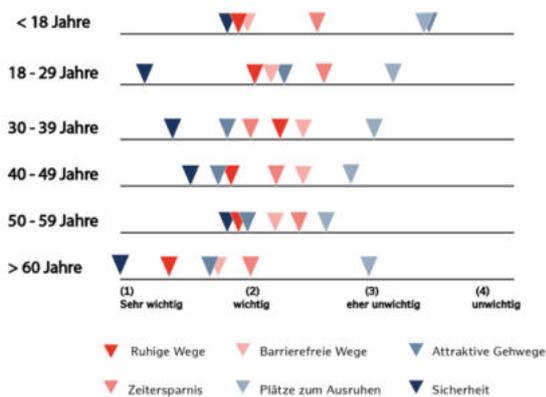


Abbildung 19. Einschätzung zur Wichtigkeit unterschiedlicher Aspekte der Fußverkehrsinfrastruktur

Einige Fußwege werden bewusst von den Eidelstedter Bürgerinnen und Bürgern gemieden. Die Elbgaustraße wie auch die Kieler Straße werden aufgrund des hohen Lärmpegels und der geringen Aufenthaltsqualität als „fußgängerunfreundlich“ wahrgenommen und am häufigsten von zu Fuß Gehenden gemieden (s. Abbildung 20). Hingegen wird der Baumacker von zu Fuß Gehenden als besonders gut gelungener Fußweg eingestuft, weil dort ein stolperfreier Fußweg und eine gute Radinfrastruktur vorhanden sind (s. Abbildung 21).



Abbildung 20. Elbgaustraße auf Höhe der Hausnummer 80



Abbildung 21. Baumacker auf Höhe der Hausnummer 11

### Themenschwerpunkte der Beitragskarte

Insgesamt wurden vielfältige Beiträge zu verschiedenen Kategorien in Bezug auf den Fußverkehr in die Diskussion eingebracht. Die folgenden fünf Punkte erhielten am meisten Stimmen und Kommentare:

1. Geschwindigkeitsübertretungen in verkehrsberuhigten Straßen (48 Bewertungen und 32 Kommentare)
2. Durchgangsverkehr im Redingskamp (25 Bewertungen und 18 Kommentare)
3. Gesicherter Überweg Halstenbeker Weg/ Borkenweg (37 Bewertungen und 2 Kommentare)
4. Halstenbeker Stieg (17 Bewertungen und 11 Kommentare)
5. Fehlende Querungen in der Lohkampstraße (zusammen 24 Bewertungen und Kommentare)

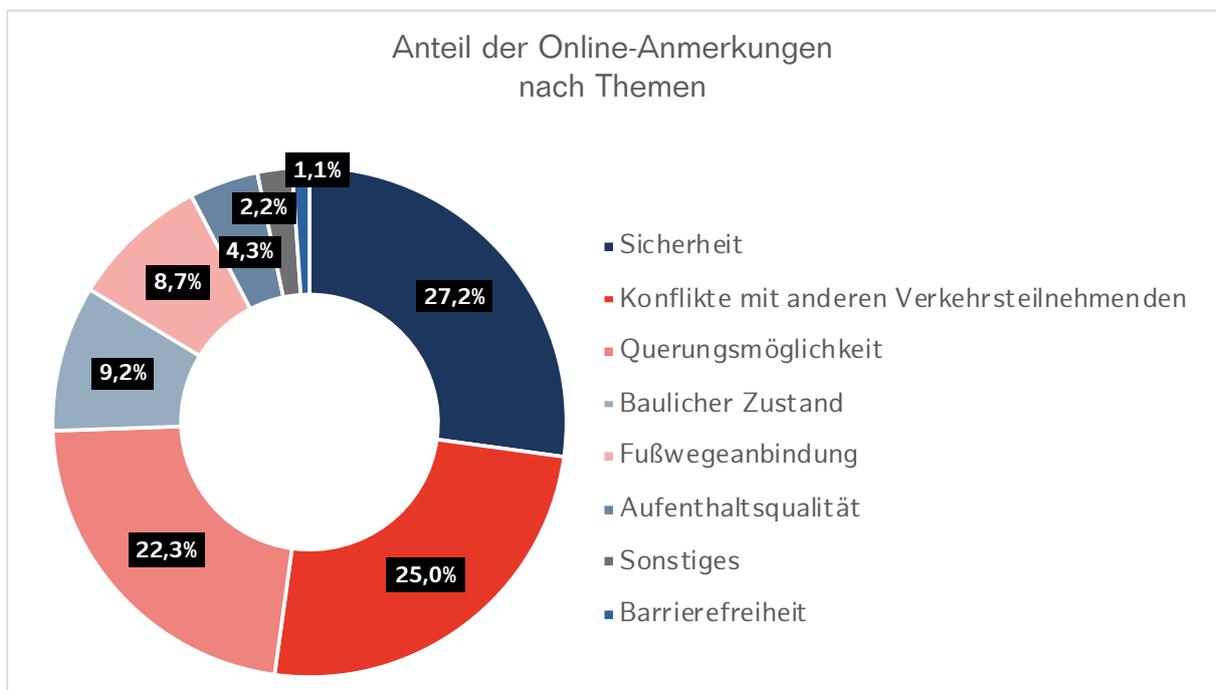


Abbildung 22. Anteil der Online-Anmerkungen nach Themen

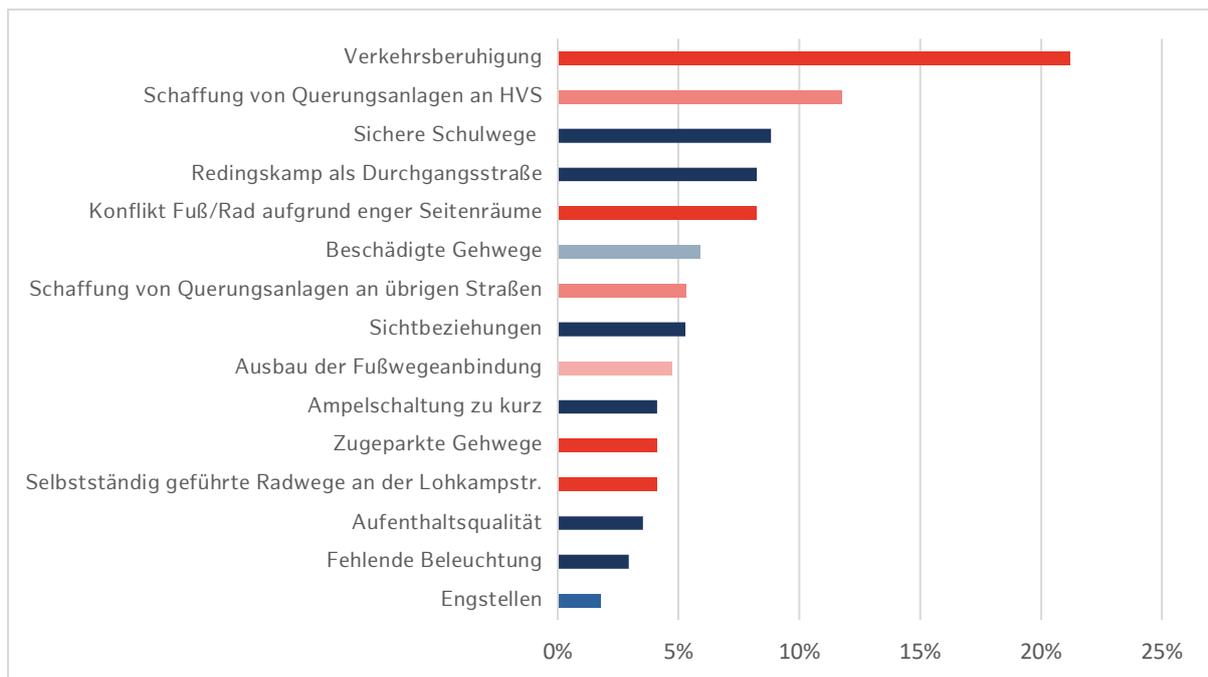


Abbildung 23. Anteil der planungsspezifischen Themenbereiche der Online-Beteiligung

Auf das Thema Sicherheit entfielen 27 % der Hinweise. Damit ist die Steigerung der Sicherheit das zentrale Thema in Eidelstedt (s. Abbildung 22). Das Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger von Eidelstedt ist aufgrund der Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere in Wohngebieten oder der Nutzung von Erschließungs- als Durchgangsstraßen eingeschränkt. Hierbei werden die Lohkampstraße und der Redingskamp als Beispielstraßen genannt. Wünschenswert wären geschwindigkeitsdämpfende sowie verkehrsreduzierende Maßnahmen, die v. a. eine Reduktion des quartiersfremden motorisierten Durchgangsverkehrs, auch mit Blick auf schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen und Kitas, zur Folge haben. Oft entsteht ein Verkehrschaos insbesondere während der Stoßzeiten, in denen Eltern die Kinder zur Schule bringen. 25 % der Hinweise entfielen auf das Thema „Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden“.

Nutzungskonflikte in der Nahmobilität entstehen häufig an der Lohkampstraße sowie an der Elbgaustraße. Der Radverkehr wird auf baulichen Hochbordradwegen im engen Seitenraum geführt. Radfahrende müssen sich somit unmittelbar den Raum mit zu Fuß Gehenden teilen. Auf diesen Straßen besteht keine Ausweichfläche für Rad- und Fußverkehr im Begegnungsfall oder bei Überholvorgängen. Beide Straßen bilden wichtige Verkehrsachsen sowohl für Radfahrende wie auch für zu Fuß Gehende, da sie wichtige Zielorte verbinden. Das Thema der Querungsmöglichkeiten hat ebenfalls einen hohen Stellenwert. An den Hauptverkehrsstraßen sollen weitere Querungsanlagen geschaffen werden, um das sichere Überqueren zu ermöglichen (s. Abbildung 23)

## **Räumliche Schwerpunkte der Beitragskarte**

Aus den Beiträgen ergibt sich eine Bündelung von Hinweisen, die in folgenden Bereichen zu verorten sind (s. Abbildung 24):

### **1. Zentrumsbereich**

Am Eidelstedter Platz sowie an den Kreuzungen Ekenknick/Lohkampstraße und Ekenknick/Lohwurt ist das Queren für den Fußverkehr durch fehlende Querungsanlagen gefährlich. Vor allem am Busbahnhof Eidelstedter Platz ist die Verkehrssituation für den Fußverkehr unübersichtlich. Die Beteiligten fordern eine Verbesserung der Verhältnisse.

### **2. Lohkampstraße**

Auf den Gehwegen der Lohkampstraße befinden sich Engstellen, die durch parkende Autos und in den Weg hineinragende Hecken verursacht werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird oft überschritten. Deswegen wünschen sich die Beteiligten eine verkehrsberuhigende Gestaltung der Lohkampstraße. Entlang der Straße fehlen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende. Die Seitenräume der Straße sind sehr eng, weshalb häufig Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und zu Fuß Gehenden auftreten.

### **3. Redingskamp**

Der Redingskamp ist von hohem Durchgangsverkehr mit hoher Geschwindigkeit geprägt. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind von den Beteiligten gewünscht. Entlang der Straße fehlen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten.

### **4. Kieler Straße**

In der Nähe der Kita auf der Kieler Straße fehlt eine sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr. Auch führen die schmalen Nebenflächen häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr wird gewünscht.

### **5. Reichsbahnstraße**

Entlang der Reichsbahnstraße fehlen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr könnte durch einen Radfahrstreifen minimiert werden. Die Befragten wünschen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen.

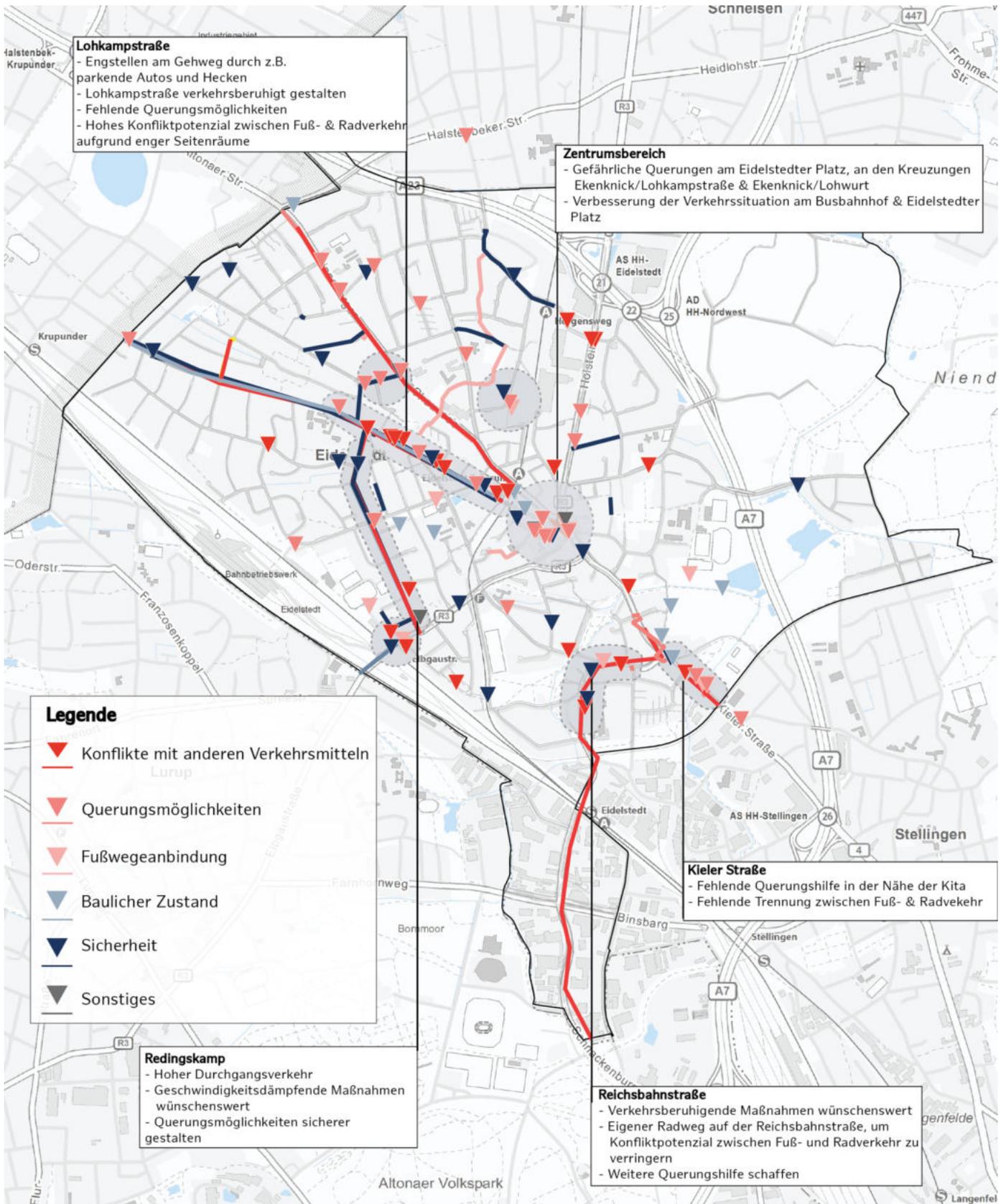


Abbildung 24. Verortung der Hinweise aus der Online-Beteiligung und die Bereiche mit den meisten Hinweisen

# Fußverkehrsentwicklung für Eidelstedt

*Zur Entwicklung eines Plans für den Fußverkehr in Eidelstedt wurden im ersten Schritt die Fußwege hinsichtlich ihrer Bedeutung im Fußwegenetz betrachtet und wichtige Zielorte sowie bestehende Querungsmöglichkeiten verortet.*

## Hierarchie des Fußwegenetzes

*Eidelstedt verfügt über ein durchgängiges Wegenetz und bietet mit fußläufigen Entfernungen ins Zentrum von 1–2 km Länge gute Voraussetzung für einen Stadtteil der kurzen Wege (Mobilitätskonzept Eidelstedt 2019)*

### **Klassifizierung**

Das Fußverkehrsnetz wurde gutachterlich hierarchisch gegliedert in Fußwege erster, zweiter und dritter Ordnung. Die Fußwege erster Ordnung bilden die Fußwegeachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Durch Fußwegeachsen sollen wichtige Ziele wie Haltestellen, Einkaufszentren und Schulzentren erreichbar sein.

Die Fußwege zweiter Ordnung sind die Hauptfußwege und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele wie z. B. Schulen und Sport- und Freizeitanlagen.

Die kleinräumige Erschließung wird von den Fußwegen dritter Ordnung gesichert. Diese umfassen sowohl die Fußwegeverbindungen zu Wohnanlagen als auch Abkürzungen und anderweitige Gehwege. Auf der Karte in Abbildung 25 ist die Klassifizierung der Fußwege anhand der Stärke der Linien zu erkennen.

### **Wichtige Quell- und Zielorte**

Wichtige Quell- und Zielorte sind über den gesamten Stadtteil dezentral verteilt.

Wichtigste Zielorte sind das Stadtteilzentrum mit Markt und Einkaufszentrum, die Schulen, die Kindergärten sowie Sport- und Freizeitanlagen. Weitere Einkaufsmöglichkeiten sind im gesamten Stadtteil verteilt und gut zu Fuß erreichbar. Wichtige Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sind die S-Bahnstationen Elbgaustraße und Eidelstedt sowie die AKN-Bahnstationen Eidelstedt Zentrum und Hörgensweg. Der Busbahnhof am Eidelstedter Platz ist ein wichtiger Umsteigepunkt.

### **Querungsmöglichkeiten**

Im Stadtteil stehen insgesamt 15 Lichtsignalanlagen (LSA). Diese Art der Querungsanlage bietet eine verkehrstechnisch abgesicherte Querungshilfe. Die Fußgängerlichtsignalanlage (kurz: Fuß-LSA) ergänzt die LSA. Fuß-LSA sind verkehrstechnisch abgewickelt und geben die Straße für das Überqueren nach Aufforderung frei. Die Fußgängerüberwege (FGÜ; umgangssprachlich *Zebrastreifen*) wiederum geben Vorrang, sind jedoch nicht verkehrstechnisch gesichert.

Insgesamt sind in Eidelstedt drei Fußgängerüberwege vorhanden.

### **Fußwegeverbindungen**

Viele wichtige Zielorte in Eidelstedt befinden sich an Straßen mit gesamtstädtischer Bedeutung. Daher sind die auf das Stadtteilzentrum zulaufenden Straßen Holsteiner Chaussee, Pinneberger Chaussee, Lohkampstraße, Elbgaustraße, Reichsbahnstraße und Kieler Straße für den Kfz-Verkehr wichtige Verkehrsachsen mit hoher Verkehrsbelastung und gleichzeitig wichtige Fußwegeachsen.

Fußwegeverbindungen durch grüne Achsen sind ebenfalls wichtig, da sie als Abkürzungen dienen können und attraktive Wegeverbindung abseits von viel befahrenen Straßen darstellen.

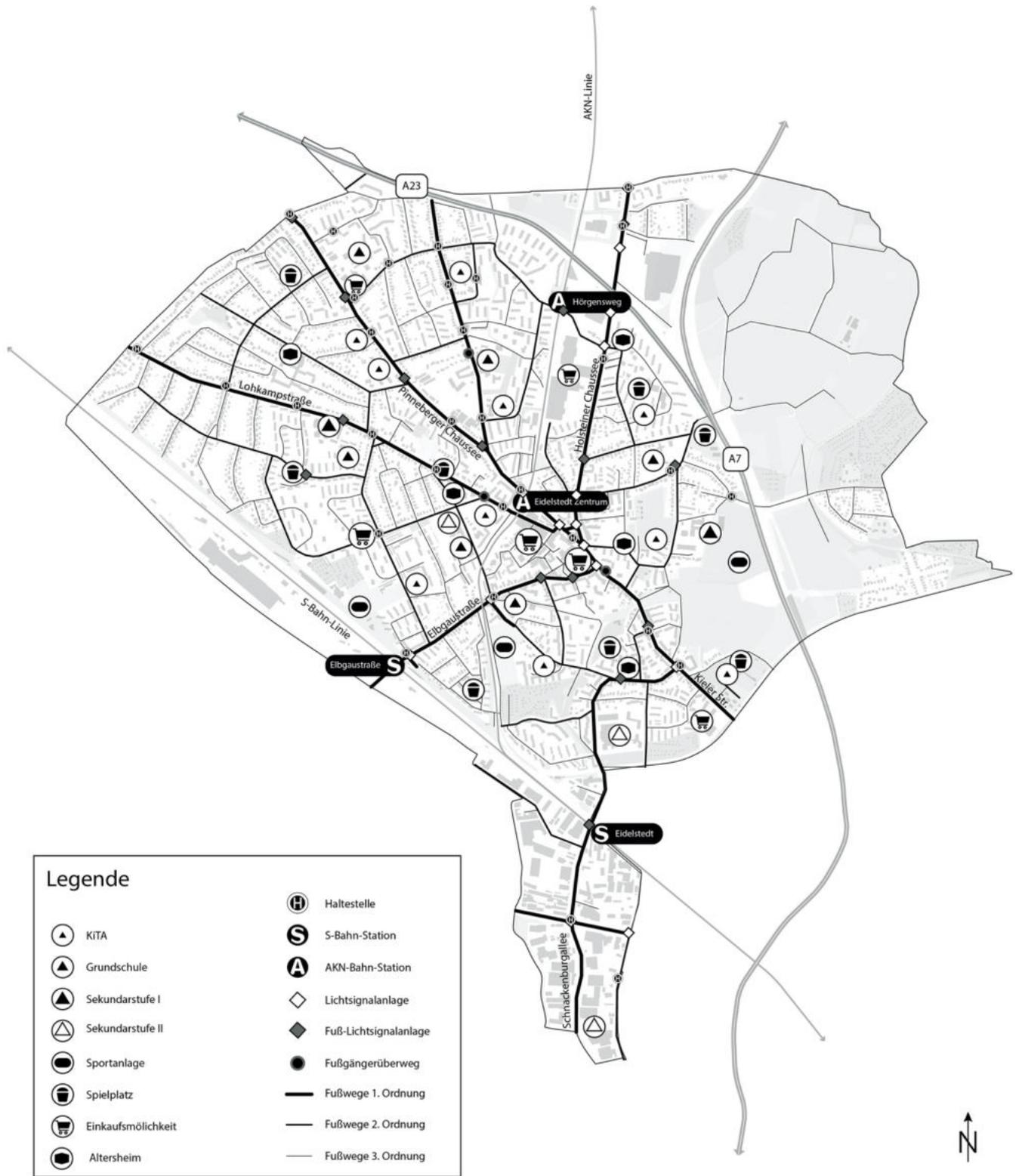


Abbildung 25. Hierarchie des Fußwegenetzes und Zielorte

## Zielnetz

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wird ein Zielnetz mit den bedeutsamen Fußwegen in Eidelstedt definiert (s. Abbildung 26). Das Zielnetz beschreibt die Haupt- und Nebenrouten, die mit Blick auf die Anbindung des Zentrums und der Schulstandorte eine bündelnde Funktion haben. In der Umsetzung sollten Maßnahmen innerhalb des definierten Zielnetzes vorrangig bearbeitet werden.

Das Zielnetz wird auf Grundlage der Ergebnisse aus der Bestandsanalyse und der Beteiligung festgelegt. Bei der Betrachtung der Ergebnisse der Bestandsanalyse fällt auf, dass die zentralen Problembereiche des Fußverkehrs auf den wichtigen

Verbindungsachsen Elbgaustraße, Lohkampstraße, Pinneberger Chaussee, Holsteiner Chaussee, Kieler Straße, Hörgensweg und Reichsbahnstraße zu verorten sind. Diese Straßen bilden somit die Haupttrouten im Zielnetz. Aufgrund der hohen Bedeutung im Fußwegenetz und des hohen Handlungsbedarfs sind Maßnahmen auf diesen Straßen zu priorisieren. Darüber hinaus bilden die Fußwege in direkter Umgebung der Schulen und Kitas die Nebenrouten des Zielnetzes. Auf diesen Nebenrouten sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die die Sicherheit der Schulkinder erhöhen.



Abbildung 26. Zielnetz mit Haupt- und Nebenrouten

## Handlungsempfehlungen

*Auf Grundlage einer umfassenden Datenanalyse konnten die Probleme im Bereich Fußverkehr identifiziert werden. Zudem konnten weitere Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren gewonnen werden. Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse aus der Bestandsanalyse und der Beteiligung zusammengefasst und Handlungsempfehlungen abgeleitet.*

Der Stadtteil Eidelstedt verfügt über ein durchgängiges Fußwegenetz mit attraktiven grünen

Fußwegeverbindungen. Grundsätzlich werden in Eidelstedt folgende Probleme im Bereich Fußverkehr identifiziert:

Die **Gehwegbreite entspricht oft nicht den heute in den Regelwerken definierten Standards**. Grund hierfür

ist, dass in der Vergangenheit eine Fußwegbreite von 1,5 m als ausreichend erachtet wurde. Bei zukünftigen

Straßenumbaumaßnahmen sollte das Regelmaß von 2,65 m für die Fußwege berücksichtigt und angestrebt werden.

Der **bauliche Zustand der Gehwege** ist an einigen Straßen

**verbesserungswürdig**. Besonders auffällig sind Instandhaltungsdefizite in den Straßenabschnitten der Lohkampstraße, des Jasminwegs und des Furtwegs.

Die **meisten Unfälle** mit Fußgängerbeteiligung ereignen sich beim **Abbiegen und beim Überschreiten von Straßen**. Gründe dafür könnten zugeparkte Kreuzungsbereiche oder fehlende Querungshilfen sein.

Radwege werden oft im Seitenraum geführt und engen so die Gehwege zusätzlich ein. An den wichtigen Verbindungsstraßen des Stadtteils, wie z. B. an der Elbgaustraße oder der Lohkampstraße, sind die Radwege direkt neben dem Fußweg ohne

Sicherheitsabstand angelegt. Somit entstehen oft **Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr**.

Die Fußwege an den wichtigen Verbindungsstraßen weisen **geringe Aufenthalts- und Verweilqualität**

auf, da aufgrund der engen Gehwege kaum Platz gegeben ist, z. B. Sitzmöglichkeiten anzulegen.

Die Bestandserhebung hat gezeigt, dass auf vielen Fußwegen **die**

**Begehbarkeit der Fußwege durch Wurzelbildung beeinträchtigt ist**. Die

Baumwurzeln sind zum Teil so stark ausgebildet, dass diese den Fußweg verengen und die zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn ausweichen müssen.

Hierfür erarbeitet der LSBG mit der BVM einen stadtweiten Leitfaden zum Umgang mit Baumwurzeln bei Planung und Instandsetzung.

Eidelstedt verfügt über einige Querungsanlagen, die dem Standard für barrierefreie Gestaltung nicht entsprechen. Darüber hinaus **fehlen**

**sichere Querungsanlagen insbesondere an den wichtigen Verbindungsstraßen** und in der Umgebung von Bildungseinrichtungen.

Aus dem Online-Beteiligungsverfahren werden weitere Problemstellen im Fußverkehr sichtbar, die über die Bestandsanalyse hinausgehen. Zu den Themenbereichen „Sicherheit“, „Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden“ sowie

„Querungsmöglichkeiten“ sind die meisten Hinweise von den Bürgerinnen und Bürgern eingegangen.

Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie Querungsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen werden von den Einwohnerinnen und Einwohnern am meisten gewünscht, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden im Längsverkehr und insbesondere im Querverkehr zu erhöhen.

Zudem werden Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr thematisiert. Dies ist hauptsächlich auf die engen Seitenräume insbesondere an den wichtigen Verbindungsstrecken des Stadtteils zurückzuführen.

Da die Beteiligten am meisten Wert auf die Sicherheit legen, sollten Maßnahmen zur Schaffung von sicheren Fußwegen umgesetzt werden. Plätze zum Ausruhen haben hingegen weniger Bedeutung für die teilnehmenden Personen.

Einige Straßen werden von den zu Fuß Gehenden in Eidelstedt bewusst gemieden. Diese sind z. B. die Elbgaustraße und die Kieler Straße.

Auf diesen Straßen sind die Fußwege fußgängerunfreundlich gestaltet, da sich die zu Fuß Gehenden die Verkehrsfläche auf engen Seitenräumen mit den Radfahrenden teilen müssen. Zudem wird die Attraktivität dieser Gehwege durch die, aufgrund hoher Kfz-Verkehrsaufkommen verursachten, hohen Lärmpegel reduziert. Hingegen wird der neugestaltete Baumacker als positiv empfunden und als besonders gut gelungener Weg eingestuft. Die Gehwege an bestimmten Teilen des Baumackers weisen ausreichende Breiten auf (2,5 m) und sind neu gepflastert.

Die meisten Beiträge sind u. a. im Zentrumsbereich, an der Lohkampstraße und am Redingskamp zu verorten. Diese Bereiche wurden bereits in der gutachterlichen Bestandsaufnahme als Problemstellen erfasst. Demzufolge ist die Entwicklung von Maßnahmen für diese Bereiche von besonders hoher Relevanz, um die Attraktivität und Sicherheit zugunsten des Fußverkehrs zu erhöhen.

# Fußwegekonzept

*Mit den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme und der Online-Beteiligung wurden ein Zielnetz und Handlungsempfehlungen entwickelt, um das Fußverkehrsnetz in Eidelstedt durchgängig attraktiver, sicherer und möglichst barrierefrei zu gestalten. In Form von Maßnahmensteckbriefen werden sechs Handlungsfelder bearbeitet, strukturiert nach den zuständigen Akteuren und den jeweils erforderlichen Umsetzungsschritten. Anhand von zwei Konzeptpapieren werden einzelne Themen, u. a. die Aufenthaltsqualität für den Zentrumsbereich und die Lohkampstraße, genauer betrachtet.*

Der im Fußwegekonzept erarbeitete Maßnahmenkatalog stellt Möglichkeiten zur Verbesserung für den Fußverkehr dar, die jeweils in der Umsetzung im Detail ausgearbeitet und mit allen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden müssen. Das Fußwegekonzept versucht Lösungen im Fußverkehr für vorhandene Probleme zu finden, die teilweise über die derzeit gängigen Mittel hinausgehen. Eine Machbarkeit ist dementsprechend immer mit den Trägern öffentlicher Belange in den vertiefenden Planungen zu diskutieren. Sie werden jedoch hier aufgeführt, da sie zum einen eine Diskussionsgrundlage darstellen sollen und zum anderen auch im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger als sinnvolle Maßnahmen erachtet wurden. Da die Maßnahmen aus einer umfassenden Bestandsanalyse und Bürgerbeteiligung entstanden sind, werden hier auch vorhandene Problemlagen bzw. Konflikt- und Risikobereiche behandelt, die aktuell keine Unfallhäufung aufweisen. Dennoch ist dieses Kriterium in die Analyse eingeflossen.

## **Steckbriefe**

Die Maßnahmen wurden bei den Abstimmungsterminen gemeinsam mit den Projektpartnern entwickelt. Ziel war, sich auf sechs strategische Handlungsfelder zu einigen und diese vertiefend zu betrachten. Die Ergebnisse der Beteiligung flossen als wichtiger Teil der Analyse in die Maßnahmenerstellung ein und wurden auch im Rahmen der Abstimmung berücksichtigt. Die Maßnahmen wurden von den Experten in Bezug auf ihre Umsetzungswahrscheinlichkeit und ihre Wirkung vorbewertet. Zu jedem Steckbrief wurde ein Kostenrahmen erstellt und auch die Übertragbarkeit auf andere Regionen eingeschätzt. Auch hatten die Bürgerinnen und Bürger in Eidelstedt im Rahmen der zweiten Phase des Beteiligungsverfahrens die Möglichkeit, die Maßnahmen zu bewerten und zu kommentieren.

## **Konzeptpapiere**

Für die Konzeptpapiere wurden zwei Bereiche im Stadtteil festgelegt und hierfür einzelne Themen vertiefend ausgearbeitet. Im ersten Konzeptpapier wird der Zentrumsbereich betrachtet. Hierbei

werden Themenbereiche wie z. B. Querungsbereiche sowie Aufenthaltsqualität behandelt und Maßnahmen zu deren Verbesserung vorgeschlagen. Die Erreichbarkeit des Zentrums, die Wegweisung und ein Parkleitsystem bilden weitere Themen des Konzeptpapiers. Das zweite Konzeptpapier beschäftigt sich mit der Lohkampstraße. Die Lohkampstraße eignet sich als

räumliches Gebiet für die Erstellung eines Konzeptpapiers, da für diese Straße in der Online-Beteiligung besonders viele Beiträge abgegeben wurden und in Zukunft eine Grundinstandsetzung vorgesehen ist. Daher werden im Rahmen dieses Fußwegekonzeptes Maßnahmen erarbeitet, die später in der Planung berücksichtigt werden sollten.

## Maßnahmenkonzeption

Die grundsätzlich notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur sind in der folgenden Tabelle als Maßnahmenkonzept sieben Themenschwerpunkten zugeordnet:

| Themenschwerpunkte                      | Maßnahme   |
|---|--|
| <b>Sichere Querungshilfen schaffen</b>  | <p>Unfallschwerpunkte hinsichtlich der Querungssituation überprüfen.<br/>Sichere Querungsmöglichkeiten insbesondere unmittelbar vor schutzbedürftigen Einrichtungen wie Schulen und Kitas schaffen und besonders kennzeichnen.<br/>Querungshilfen möglichst dort anlegen, wo Fußwegebeziehungen verbessert werden können.<br/>Verkleinerung der Kurvenradien, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beim Abbiegen zu reduzieren.</p> <p>Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs</p>   |
| <b>Nutzungskonflikte vermindern</b>     | <p>Trennung von Fuß- und Radverkehr. Hierbei sind folgende Führungsformen möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bauliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs (bspw. Protected Bikelanes, Kopenhagener Radwege, Fahrradstraßen)</li><li>- Breite Rad- und Gehwege und Trennung durch taktile Leitelemente oder Grünstreifen</li></ul> <p>Querungsmöglichkeiten schaffen, um Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Kfz Verkehr zu vermindern.<br/>Regelmäßigere Parkkontrollen insbesondere an Kreuzungsbereichen auch abseits der Hauptverkehrsstraßen, um die Sichtdreiecke und Gehwege freizuhalten.</p> |
| <b>Reduktion des Durchgangsverkehrs</b> | <p>Verkehrsreduzierende Maßnahmen wie z. B. die Umwandlung in Anwohner- oder Einbahnstraßen, Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche, Diagonalsperren, Veränderung der Straßenführung.<br/>Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (bspw. durch Aufpflasterung).</p>  |
| <b>Schulwege sicherer gestalten</b>     | <p>Umgebungsbereiche der Schulen grundsätzlich als Tempo-30-Strecke ausweisen und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchführen.<br/>Temporäre Sperrung der Zufahrtsstraßen für MIV zu Schulbeginn und -ende bspw. mit Pollern, dynamische Straßenraumgestaltung mit Schildern.<br/>Elternhaltestellen (Drop-off-Zones) und Haltestellen für den Schulexpress einrichten.</p>   |

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <b>Aufenthaltsqualität erhöhen</b>    | <p>Öffentlichen Raum qualitativ mit Stadtmobiliar ausstatten, Sitzgelegenheiten in angemessenen Abständen.<br/>         Wohlbefinden und subjektive Sicherheit durch Straßenbeleuchtung steigern.<br/>         Orientierung durch Wegweisung ermöglichen<br/>         Straßenbegrünung, Spielgeräte, öffentliche Sanitäreanlagen<br/>         Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradbügel).<br/>         Regelmäßige Kontrollgänge zur Sauberkeit.</p>  |
| <b>Fußwegeverbindung verbessern</b>   | <p>Fußwegeverbindung zu wichtigen Zielorten wie ÖPNV-Haltestellen oder dem Stadtteilzentrum sollen qualitativ verbessert werden, um die Attraktivität des ÖPNV sowie des Stadtteilzentrums zu erhöhen. Dafür ist die durchgängig sichere, attraktive und barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten.<br/>         Instandhaltung des baulichen Zustands der Gehwege.<br/>         Gehwegverbreiterung/Gehwegbreite wo möglich an Standardmaß (2,65 m) anpassen.<br/>         Flächenhafte Umsetzung von Bordsteinabsenkung insbesondere an Kreuzungsbereichen.</p>                     |
| <b>Sonstiges und Barrierefreiheit</b> | <p>Instandhaltung der Baumwurzelbereiche.<br/>         Aufwertung der Wegeverbindungen (bspw. durch Befestigung der Gehwege und Öffnung bzw. Bekanntmachung von Durchwegungen für die Öffentlichkeit).<br/>         Gehwegverbreiterung/Gehwegbreite wo möglich an die Regelbreite (2,65 m) anpassen.<br/>         Begrünung der heute nicht gepflasterten Restbereiche der Nebenflächen (Rasen).<br/>         Umgestaltung zur Spielstraße oder temporäre Spielstraße in Sommermonaten organisieren (vgl. München Betriebs-GmbH &amp; Co. KG, 2020), z. B. in der Heimstättenstraße.</p> |

# Maßnahmenplan

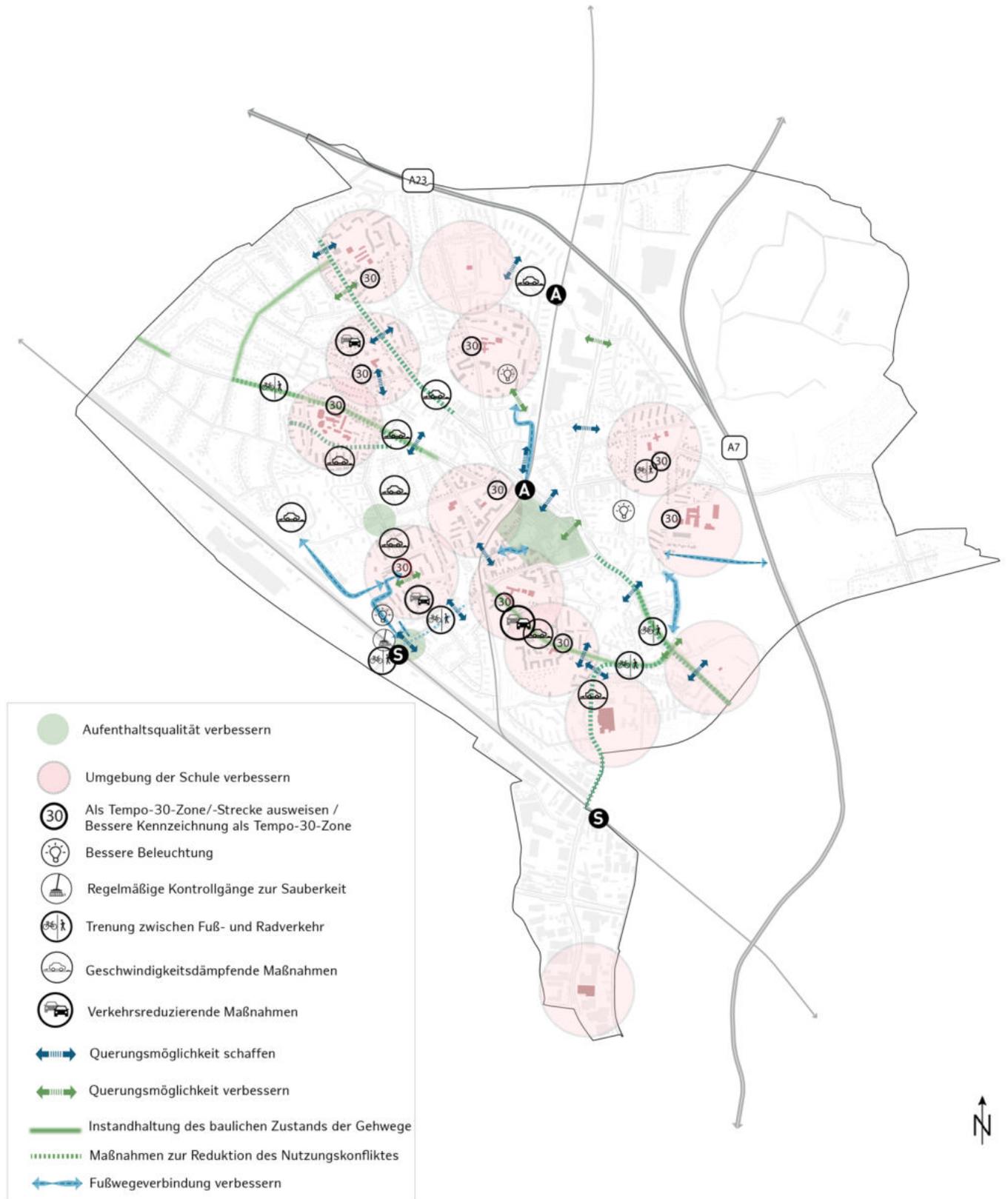
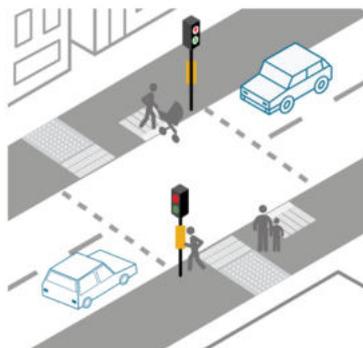
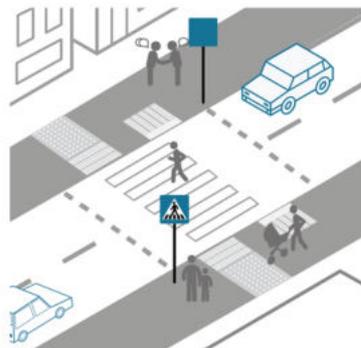


Abbildung 27. Maßnahmenplan

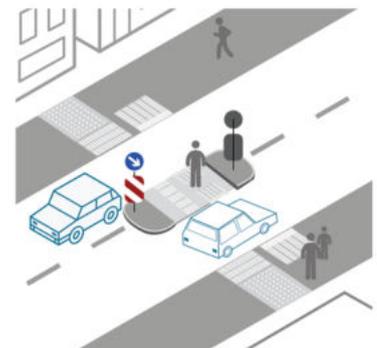
## Steckbrief 1: Sichere Querungshilfen schaffen



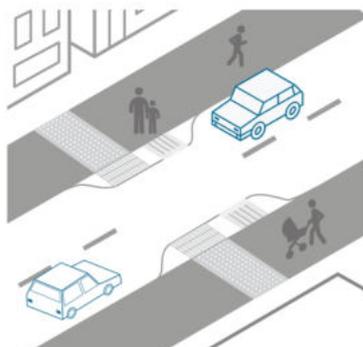
Lichtsignalanlage (LSA)



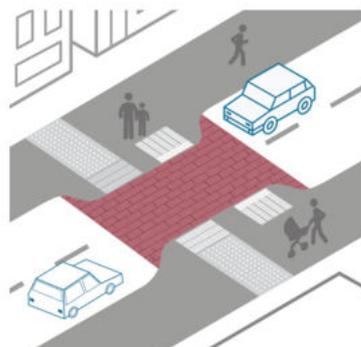
Fußgängerüberweg (FGÜ)



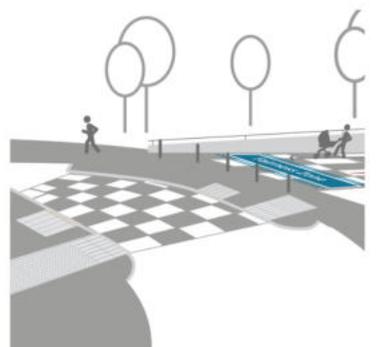
Mittelinsel



Vorgezogener Seitenraum



Aufpflasterung



Farbliche Markierung/Schachbrettmuster

### Beschreibung

Stark befahrene Straßen stellen oft eine hohe Trennwirkung insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie z. B. Kinder oder ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen dar. Der Ausbau von sicheren Querungshilfen ist daher wichtig, um die Trennwirkung zu verringern und die selbstständige Mobilität der genannten Zielgruppen zu sichern. Die häufigste Unfallursache im Fußverkehr in Eidelstedt ist der Überschreitungsunfall (s. S. 11). Der Großteil der Unfälle ereignet sich im Bereich „ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“. Fehlende sichere Querungsmöglichkeiten führen häufig zu riskanten Querungsversuchen. Deshalb sollen Maßnahmen zur Schaffung von Querungshilfen priorisiert werden. Laut den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sollen Querungsanlagen in Abhängigkeit von der Fahrzeugverkehrsstärke, der Bedeutung für den Fußverkehr, den städtebaulichen Randbedingungen und dem Querungsbedarf von Schutzbedürftigen auch zwischen Kreuzungsbereichen vorgesehen werden (EFA 2002: 18–20). Verschiedene Lösungsansätze ermöglichen eine bessere Querung. Diese reichen von Mittelinseln über Fußgängerüberwege bis zu Lichtsignalanlagen. Der Einsatz einer passenden Querungsanlage hängt von den jeweiligen lokalen Gegebenheiten und der Verkehrsmenge ab. Zudem besteht die Möglichkeit, durch eine farbliche Gestaltung der Fahrbahn oder Aufmerksamkeitsflächen (z. B. Schachbrettmuster) Querungsstellen visuell hervorzuheben. In Hamburg wurden farbige Markierungen auf der Fahrbahn beispielsweise im Harburger Binnenhafen oder in St. Georg umgesetzt, um die Aufmerksamkeit auf querende zu Fuß Gehende zu erhöhen. Die farbliche Gestaltung der Fahrbahn ist eine kostengünstige, einfach umzusetzende Alternative zur Aufpflasterung und trägt zu einer zusätzlichen Verkehrsberuhigung bei.

Um Ampelschaltungen fußgängerfreundlich zu gestalten, sind kürzere Wartezeiten und längere Grünzeiten besonders vor dem Hintergrund der langsameren Gehgeschwindigkeit älterer Menschen zu empfehlen (vgl. Leitfaden Seniorenfreundliche Umsteigepunkte, S. 36). An der Kreuzung Holsteiner Chaussee/Hörgensweg/Wiebischenkamp ist z. B. eine Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des Fußverkehrs empfehlenswert. Grundsätzlich sollten die Grünphasen überprüft werden.

Das Anlegen von Querungsanlagen am Halstenbeker Weg sowie an der Lohkampstraße sollte priorisiert werden, da auf diesen Straßen ein hoher Handlungsbedarf aufgrund der umliegenden Schul- und Kitaeinrichtungen besteht. Für den Halstenbeker Weg eignet sich das Anlegen einer Mittelinsel oder ein vorgezogener Seitenraum mit farblicher Gestaltung der Fahrbahn, da die Straße als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. In der Lohkampstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eignet sich das Anlegen einer Fußgänger-LSA oder eines FGÜ.

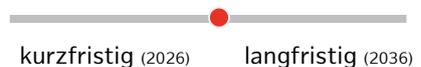
### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

Grundsätzlich wird mehr Freiraum vor und hinter Querungshilfen gewünscht, um die Sichtdreieck freizuhalten. Darüber hinaus werden weitere Querungshilfen für folgende Orte vorgeschlagen: Kollauwanderweg/Niendorfer Gehege, Reichsbahnstraße/Bollweg, Reichsbahnstraße/Lampéstraße, Kieler Straße/Sola-Bona-Park, Upn Hornack/Pinneberger Chaussee und Jaarsmoor/Redingskamp.

### Räumliche Zielebene

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität (fachlich)

niedrig  
hoch



### Kostenrahmen

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

### Übertragbarkeit

niedrig      hoch



### Akteure und ihre Rolle

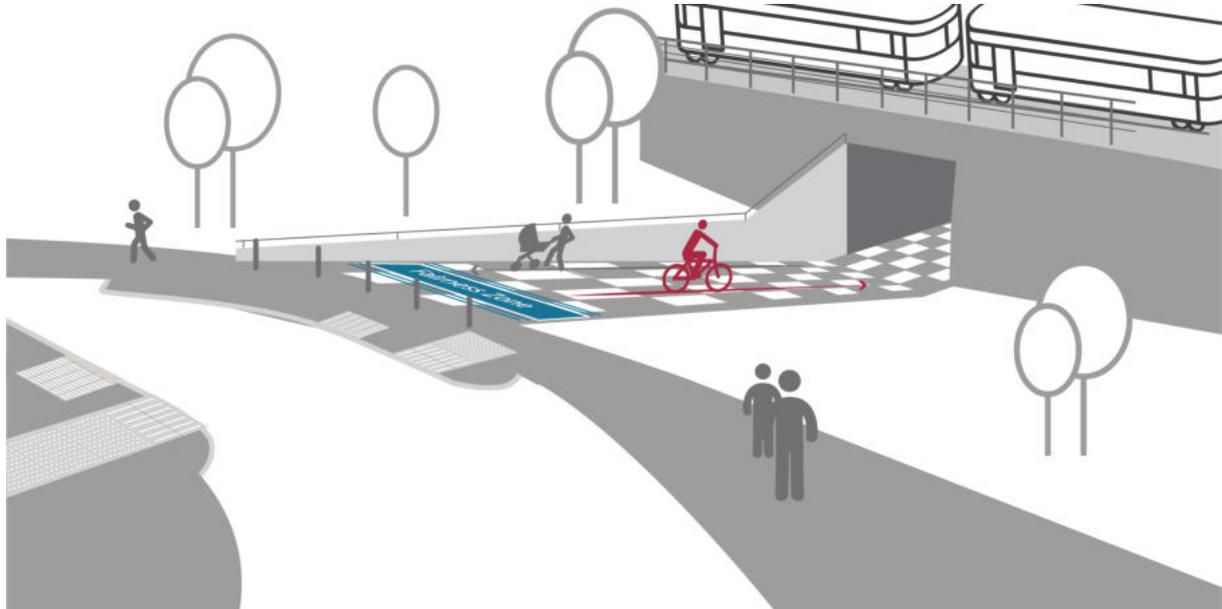
Tiefbauamt (Prozessleitung, Koordination, Kommunikation, Planung, Umsetzung), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Anordnung), HHVA (Planung und Umsetzung LSAs).

### Umsetzungsschritte

Die Umsetzung insbesondere der kurzfristig notwendigen Maßnahmen sollte in den bereits bestehenden Austauschrunden zwischen dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes und den Fachbehörden (BVM) und Landesbetrieben (LSGB) sowie der HHVA, z. B. im Rahmen von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen,

abgestimmt werden. Grundlage für die Prioritätensetzung bildet die Maßnahmenübersicht des Fußwegekonzeptes (s. Maßnahmenübersicht).

## Steckbrief 2: Nutzungskonflikte vermindern – Unterführung Niekampsweg und Eidelstedt Zentrum



### **Beschreibung**

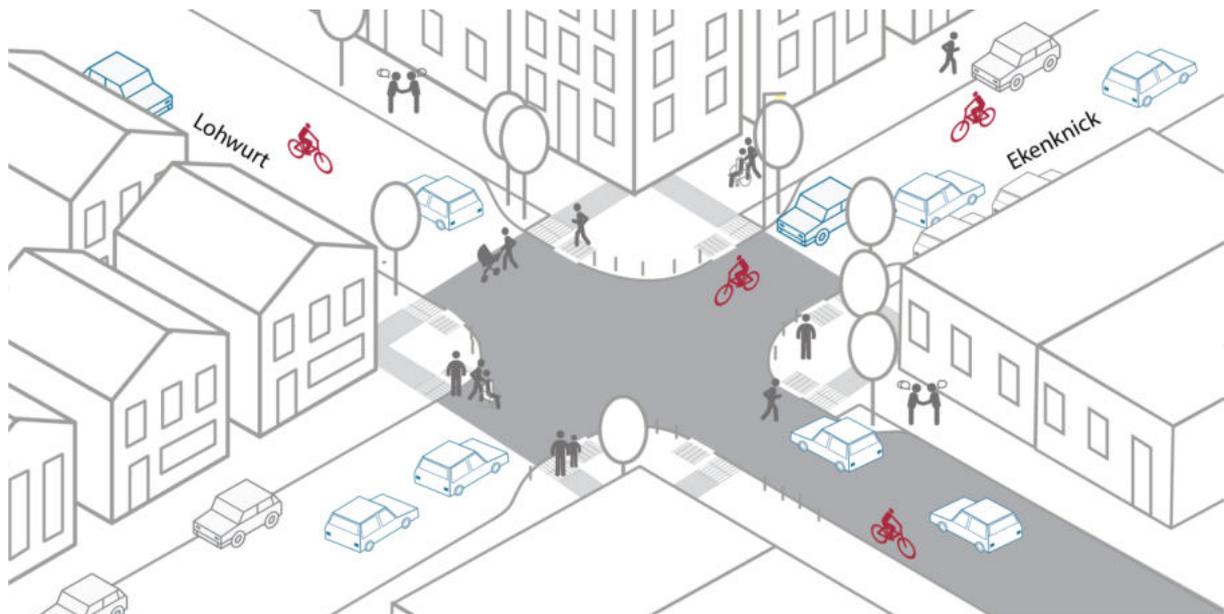
#### **Nutzungskonflikt vermindern an der Unterführung Niekampsweg**

Die Unterführung Niekampsweg ist als „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ (Zeichen 240 StVO) ausgeschildert, der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen (RASt 06: 82). Die Unterführung ist Teil eines Schulwegs und eine wichtige Fußwegeverbindung zum Zentrum. Die Unterführung ist mit nur 4,8 m Breite eine Engstelle, entsprechend entstehen immer wieder Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere auch durch zu schnell fahrende Radfahrende. Eine Querungshilfe über den Niekampsweg/Antonie-Möbis-Weg besteht nicht.

Eine bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr in der Unterführung ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich. In Anlehnung an den Verkehrsversuch, den das Bezirksamt Eimsbüttel im Zeitraum Februar/März 2021 an der Hoheluftbrücke durchgeführt hat, kann die Unterführung als sog. „Fairness-Zone“ ausgewiesen werden. In der Fairness-Zone herrscht Gleichberechtigung unter den Verkehrsteilnehmenden, durch den gezielten Hinweis auf gegenseitige Rücksichtnahme sollen Konflikte reduziert werden. Am Alsterwanderweg in Hamburg wurde bereits eine Fairness-Zone erfolgreich eingeführt. Die Ausweisung sollte durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Zur sicheren Querung des Antonie-Möbis-Wegs sollte eine Querungshilfe mit einem vorgezogenen Seitenraum und differenzierten Bordhöhen vorgesehen werden.

#### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

Die Unterführung wird von den Bürgerinnen und Bürgern als Angstraum gesehen, so dass eine Verbesserung der Beleuchtung und die Entfernung von Graffitis angestrebt werden sollte.



### **Beschreibung**

#### **Kreuzungsbereich Ekenknick/Lohwurt**

Der Kreuzungsbereich Ekenknick/Lohwurt ist der zentrale Übergang auf der Wegeverbindung zwischen dem Eidelstedter Markt und der Lohkampstraße und wird von den Bürgerinnen und Bürgern als unübersichtlich und gefährlich wahrgenommen. Der Kreuzungsbereich ist nicht entsprechend seiner Bedeutung für den Fußverkehr gestaltet, die Fußwege sind teilweise durch Bäume und Baumscheiben sowie Straßenlaternen beengt. Zur Optimierung der Querung sollten die Seitenräume so weit wie möglich vorgezogen werden, so dass das Parken in den Kreuzungsbereichen unterbunden wird und gleichzeitig mehr Raum für zu Fuß Gehende zur Verfügung steht. Durch eine Aufpflasterung des gesamten Kreuzungsbereichs soll die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöht und die Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gefördert werden.

#### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

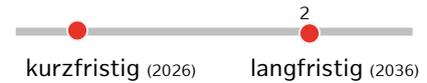
Laut den Anregungen aus der Bürgerschaft sollten dieser Bereich und Teile der Lohkampstraße als Shared Space oder Fahrradstraße ausgewiesen werden. Auch sollten die Parkplätze entfernt und in die Tiefgaragen verlegt werden.

Ähnliche Maßnahmen können auch an anderen Kreuzungsbereichen im Zentrum in Betracht gezogen werden, die von den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen des Beteiligungsverfahrens thematisiert wurden.

## Räumliche Zielebene

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

## Zeithorizont



- 1 Unterführung Niekampsweg
- 2 Kreuzung Ekenknick/Lohwurt

## Priorität (fachlich)



## Kostenrahmen

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

## Übertragbarkeit



## Akteure und ihre Rolle

Tiefbauamt (Prozessleitung, Koordination, Kommunikation, Planung, Umsetzung), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Anordnung), AKN Eisenbahn GmbH (Eigentümer Unterführung).

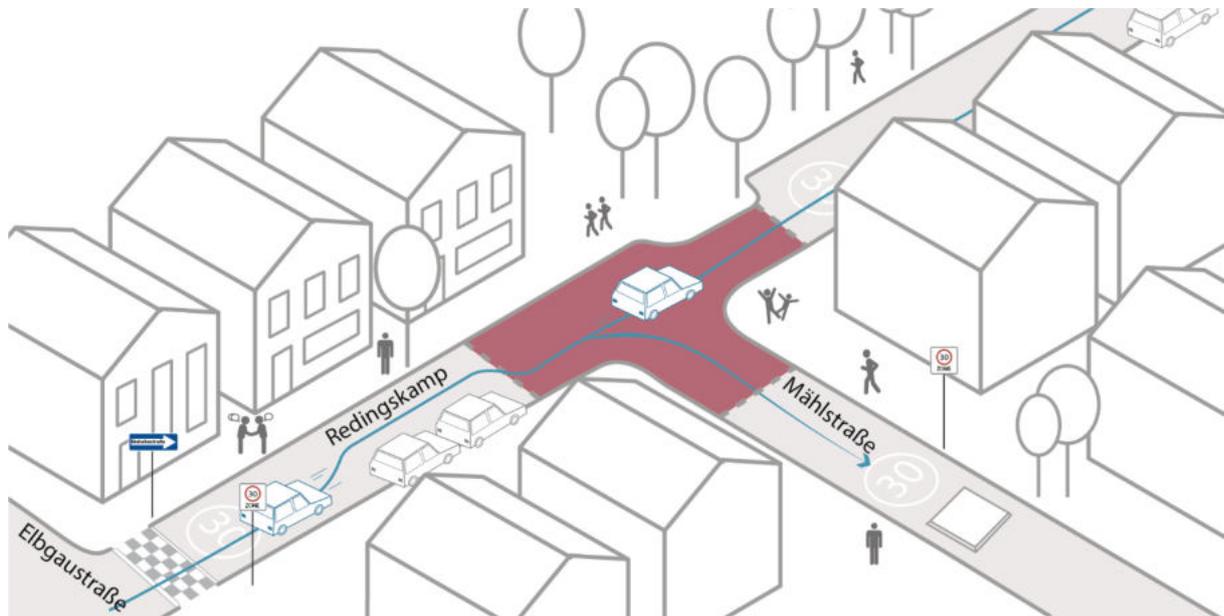
## Umsetzungsschritte

Die Maßnahmen sollten auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und kurzfristig eine Planung aufgestellt werden. Zur weiteren Abstimmung der konkreten Planung sollten die entsprechenden Fachbehörden mit einbezogen werden.

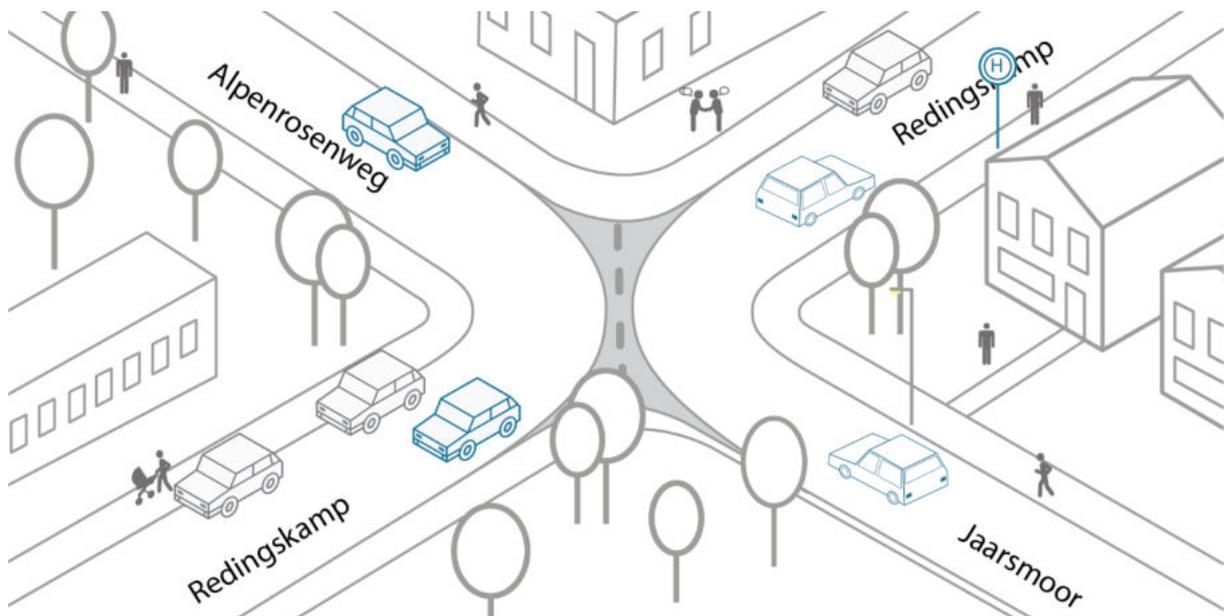
Im Rahmen eines Umsetzungsgesprächs mit den relevanten Akteuren wie dem Tiefbauamt, der unteren Verkehrsbehörde sowie der AKN Eisenbahn GmbH sollte eine Abstimmung zur Umsetzung der kurzfristig realisierbaren Fairness-Zone in der Unterführung Niekampsweg erfolgen.

Die kurz- bis mittelfristige Um- und Neugestaltung der Kreuzung Ekenknick/Lohwurt sollte als Pilotprojekt unter Mitwirkung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden, da dieser Kreuzungsbereich für Besuchende sowie Bewohnerinnen und Bewohner von besonderer Bedeutung ist.

## Steckbrief 3: Reduktion des Durchgangsverkehrs und der Geschwindigkeit am Beispiel Redingskamp



1



### Beschreibung

Der Durchgangsverkehr in Wohnstraßen wie dem Redingskamp oder dem Halstenbeker Weg ist ein viel diskutiertes Thema in Eidelstedt und wurde bereits im Mobilitätskonzept behandelt. Die erhöhten Verkehrsmengen führen zur Reduzierung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs und erschweren das Überqueren der Fahrbahnen. Aus Sicht des Fußverkehrs sind verkehrsreduzierende und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen auf diesen Straßen notwendig.

<sup>1</sup> Dies ist eine schematische Darstellung, die nicht exakt die realen Verhältnisse wiedergibt.

Um in einem ersten Schritt die Geschwindigkeit effektiv zu dämpfen, können Maßnahmen wie der Einsatz von farblichen Elementen, z. B. zur Betonung von Querungsstellen, bis hin zur Aufpflasterung von Kreuzungsbereichen umgesetzt werden. Ähnliche Maßnahmen, wurden u. a. in Hanau und Kelkheim erfolgreich umgesetzt. Darüber hinaus kann eine farbliche Markierung auf der Fahrbahn sinnvoll sein, um bestehende Tempo-30-Regelungen für Autofahrende deutlicher kenntlich zu machen. Eine konkrete Maßnahme für den Redingskamp ist die Einrichtung einer Einbahnstraße, um dort den Durchgangsverkehr zu verhindern und auf die Hauptstraßen zu verlagern. Im Zuge einer Realisierung könnte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert und die Gehwege entsprechend verbreitert werden. Der Rückbau der Radwege in Tempo-30-Zonen zugunsten breiterer Gehwege könnte auch an anderen Stellen im Stadtteil umgesetzt werden. Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichend oder umsetzbar sein, sind weitergehende Verkehrsregelungen notwendig, wie bspw. die Einrichtung einer Diagonalsperre an der Kreuzung Alpenrosenweg/Redingskamp/Jaarsmoor. Der Durchgangsverkehr würde dadurch baulich verhindert und so langfristig aus dem Quartier auf die Hauptstraßen verlagert werden. Die Sperre soll von Südost in Richtung Nordwest verlaufen, um den Linienbus 181 nicht zu behindern. Bei der baulichen Ausführung ist zu beachten, dass die Einbauten zu jeder Tageszeit eindeutig erkennbar sind. Im Stadtteil ist am Oortskamp bereits eine Diagonalsperre realisiert worden. In der konkreten Planung muss eine mögliche Verkehrsverlagerung bspw. auf den Alpenrosenweg oder den Haseldorfer Weg berücksichtigt und durch entsprechende Maßnahmen unterbunden werden.

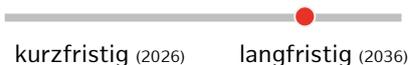
#### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

Die Umsetzung von Farbmarkierungen am Redingskamp sollte priorisiert und kurzfristig umgesetzt werden. Zudem scheint die Akzeptanz einer Einbahnregelung groß zu sein, sodass eine kurzfristige Umsetzung gewünscht ist. Der Maßnahmenvorschlag vom Gutachter zur farblichen Markierung der Einmündung Redingskamp/Elbgaustraße wird von der beteiligten Bürgerschaft im Rahmen der zweiten Phase der Beteiligung angenommen. Maßnahmen wie die Ausweisung des Redingskamp als Fahrradstraße sowie regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen werden benannt. Anstelle der Diagonalsperre an der Kreuzung Redingskamp/Alpenrosenweg wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen. Zudem wurde von den Bürgerinnen und Bürger bekräftigt, dass eine Verkehrsverlagerung geprüft werden solle.

### Räumliche Zielebene

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität (fachlich)



### Kostenrahmen

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

### Übertragbarkeit



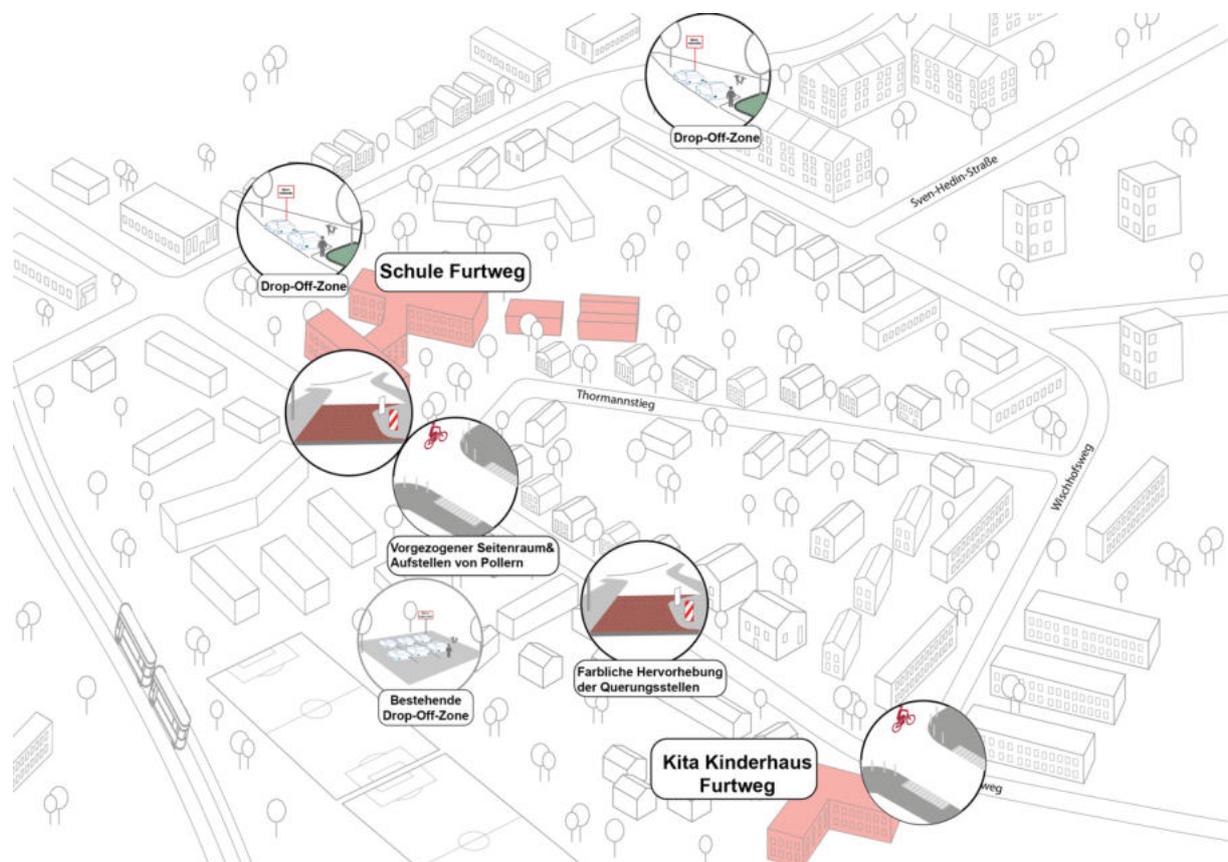
### Akteure und ihre Rolle

Tiefbauamt (Prozessleitung, Koordination, Kommunikation, Planung, Umsetzung), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Anordnung), Bewohnerschaft (Engagement).

### Umsetzungsschritte

Durchführung eines Umsetzungsgesprächs zur Abstimmung und Umsetzung der kurzfristig realisierbaren Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. Evaluation und Überprüfung der Notwendigkeit einer Umsetzung weitergehender baulicher und verkehrlicher Umbaumaßnahmen.

## Steckbrief 4: Schulwege sicherer gestalten am Beispiel der Grundschule Furtweg



### Beschreibung

Der selbstständige Schulweg spielt eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Kindern (vgl. Scheiner 2019). Das Ausweisen der Schulzonen als Tempo-30-Strecken, die Durchführung von regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen, das Erstellen von Schulwegeplänen sowie die Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten sind grundlegende Maßnahmen, um Schulwege hierfür sicher zu gestalten. Zu den Schulanfangszeiten entstehen heutzutage durch die sogenannten „Eltern-Taxis“ Verkehrsspitzen, die zusätzliche Regelungen notwendig machen, um sichere Schulwege zu gewährleisten.

Die Schule Rungwisch hat in diesem Zusammenhang erfolgreich das Projekt Schulexpress<sup>2</sup> eingeführt. Auch im Furtweg sind für die dortige Grundschule bereits einige Maßnahmen umgesetzt worden, wie z. B. die neue Pflasterung des Gehweges gegenüber der Grundschule und die Einrichtung von Halteverbotszonen u. a. vor der Schule. Auf Grundlage der Hinweise aus der Bürgerbeteiligung werden zusätzlich folgende Maßnahmen vorgeschlagen, um das Bringen von Kindern mit dem Auto und die Wege im Umfeld der Schule konfliktfreier und sicherer zu gestalten:

- Kommunikation der öffentlichen Parkplätze entlang der Elbgaustraße als Elternhaltstellen oder Drop-off-Zonen.
- Verdeutlichung des bereits vorhandenen vorgezogenen Seitenraums vor der Schule Furtweg durch Aufpflasterung oder farbliche Markierung.

<sup>2</sup> Organisieren von Treffpunkten für Kinder im Umkreis der Schulen, um den Schulweg selbstständig und gemeinsam zu gehen.

- Die Kreuzungsbereiche mit vorgezogenen Seitenräumen gestalten, um die Kurvenradien zu verringern und so das sichere Queren zu erleichtern.
- Mit Stadtmobiliar (Sitzpollern, Fahrradbügel u. a.) Falschparken verhindern.
- Regelmäßige Verkehrskontrollen.

### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

Die Maßnahmenvorschläge für den Furtweg finden seitens der Bürgerinnen und Bürger große Zustimmung.

#### **Räumliche Zielebene**

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

#### **Zeithorizont**



#### **Priorität (fachlich)**



#### **Kostenrahmen**

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

#### **Übertragbarkeit**



#### **Akteure und ihre Rolle**

Tiefbauamt (Prozessleitung, Koordination, Kommunikation, Planung, Umsetzung), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Anordnung).

Einbindung der Schule in die notwendige Sensibilisierung von Eltern, Schulkindern und Lehrenden für das Thema, gemeinsame Konzeptentwicklung, um eine hohe Akzeptanz sicherzustellen.

#### **Umsetzungsschritte**

Im Rahmen des Projektes „Schulisches Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg“ hat sich die Grundschule Furtweg zu einer Teilnahme bereit erklärt. Die erarbeiteten Maßnahmen dieses Steckbriefs, insbesondere die Umsetzung der kurzfristig realisierbaren baulichen Maßnahmen sowie ergänzender Maßnahmen durch die Schule, z. B. Übertragung des Konzeptes Schulexpress der Schule Rungwisch, könnten im Rahmen des Projektes konkretisiert und angestoßen werden.

## Steckbrief 5: Aufenthaltsqualität erhöhen



### Beschreibung

Neben der Durchgängigkeit und Barrierefreiheit der Fußwege sind ihre Ausstattung und Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität wichtige Kriterien für die Akzeptanz und ein weiterer Anreiz für das Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegungsart. Urbanes Stadtmobiliar, wie z. B. Sitzgelegenheiten, gestaltete Baumscheibenabdeckungen, mit Sitzgelegenheiten kombinierte Baumeinfassungen u. Ä., die u. U. auch durch den punktuellen Verzicht auf Parkplätze geschaffen werden können, machen den Straßenraum großzügiger und wertiger. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind eine ausreichende Beleuchtung, Straßenraumbegrünung, Fahrradabstellanlagen und Spielgeräte. Im Stadtteil sind bereits eine Reihe von Sitzgelegenheiten vorhanden (s. Abb. 10). Einige der bestehenden Sitzbänke sind in keinem guten Zustand mehr und

erneuerungsbedürftig, z. B. am Eidelstedter Platz. Die Instandsetzung und die Schaffung neuer Sitzgelegenheiten am Eidelstedter Platz erfolgten in Verbindung mit den Umgestaltungsmaßnahmen im Rahmen des Projektes GreenSAM. Darüber hinaus wurden potenzielle Flächen und die mögliche Verortung neuer Sitzgelegenheiten entlang des Zielnetzes erarbeitet. In der konkreten Planung sollte genauer definiert werden, an welchen Stellen die Schaffung der Sitzgelegenheiten möglich und sinnvoll ist, um bei längeren Wegestrecken ein Ausruhen und Verweilen zu ermöglichen.

Um temporäre Aufenthaltsqualitäten zu schaffen, sollte in einem Pilotvorhaben eine Sommerstraße eingerichtet werden, die als zeitlich begrenzte Fußgängerzone Platz zum Spielen und nachbarschaftlichen Austausch bietet, bspw. in der Heimstättenstraße. Hier besteht bereits eine interessierte, aktive Bewohnerschaft, die sich auch am Stadtteilspaziergang beteiligt hat.

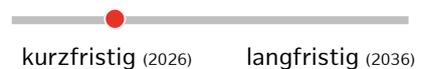
### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

Zusätzliche Sitzmöglichkeiten werden am Park Baumacker und am Jaarsmoor gewünscht, da der Gehweg am Rückhaltebecken am Jaarsmoor hoch frequentiert ist und hauptsächlich von älteren Menschen genutzt wird. Darüber hinaus würde laut Rückmeldung der Bürgerinnen und Bürger zum Maßnahmensteckbrief eine regelmäßige Entleerung der Mülleimer zur Aufenthaltsqualität in Eidelstedt beitragen.

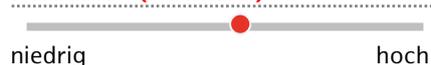
#### **Räumliche Zielebene**

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

#### **Zeithorizont**



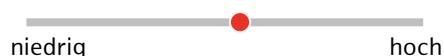
#### **Priorität (fachlich)**



#### **Kostenrahmen**

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

#### **Übertragbarkeit**



#### **Akteure und ihre Rolle**

Stadtplanungsamt (Prozessleitung, Koordination, Kommunikation), Tiefbauamt (Planung, Umsetzung), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Genehmigung).

Einbindung des Seniorenbeirats zur Abstimmung optimaler Standorte.

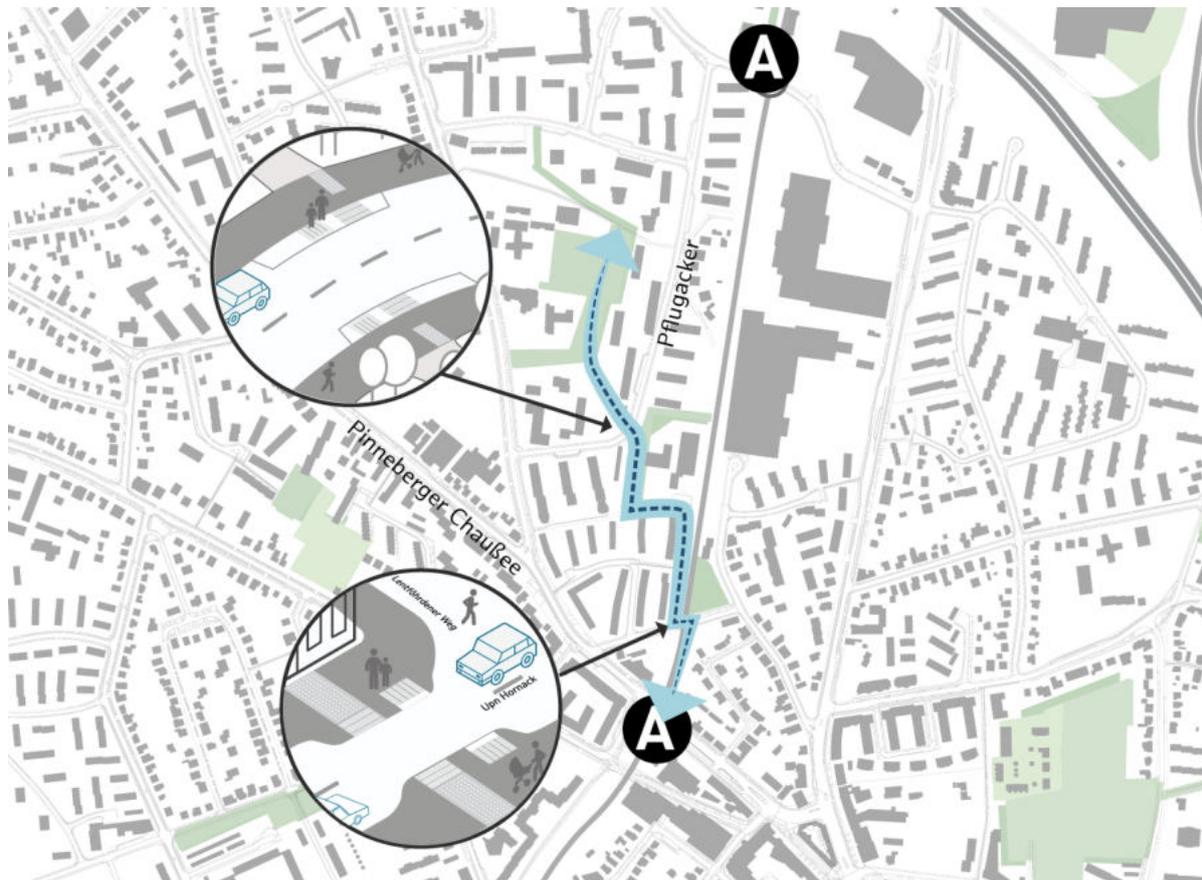
#### **Umsetzungsschritte**

Kurzfristig: Überprüfung der möglichen Standorte für neue Sitzgelegenheiten.

Mittelfristig: Installation von Bänken an geeigneten Standorten.

Pilotprojekt: Umsetzung einer Sommerstraße in der Heimstättenstraße in Kooperation von Tiefbauamt, unterer Straßenverkehrsbehörde, Stadtteilmanagement, Stadtteilbeirat und der Bewohnerschaft bzw. Anwohnerinitiative.

## Steckbrief 6: Fußwegeverbindungen verbessern am Beispiel der Verbindung Pflugacker – Eidelstedt Zentrum



### Beschreibung

Derzeit liegt eine aktuelle Planung für die Grünanlage Baumacker / Pflugacker vor. Die Grünanlage soll mit dem südlich anschließenden Grünstreifen verbunden werden. Eine Maßnahme ist die Anlage vorgezogener Seitenräume am Pflugacker, um die Überquerbarkeit der Straße für zu Fuß Gehende zu erleichtern. Nach Abstimmung mit dem LSBG, der in diesem Bereich eine Planung zur Verbesserung des Pflugackers als Teil der Veloroute 14 erstellt hat, hat das Bezirksamt eine Querungshilfe für diesen Bereich geplant. Diese wird im Rahmen der Realisierung der Veloroute mit umgesetzt. Der Bau soll voraussichtlich noch in diesem Jahr beginnen. Im Sinne einer weiträumigeren Vernetzung dieser Fußwegeverbindung sollte sie weiter ausgebaut und durch eine weitere Querungshilfe an der Kreuzung Uhn Hornack ergänzt werden. So wären die AKN- bzw. die zukünftige S-Bahn-Station, aber auch die Max-Träger-Schule und die Kita Baumacker und das Haus der Jugend fußläufig optimal an die angrenzenden Wohnbereiche angebunden. An den genannten Stellen sollten zudem vorgezogene Seitenräume als Querungsanlage eingerichtet werden.

### Ergebnis aus der zweiten Phase der Bürgerbeteiligung:

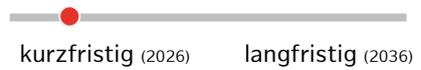
Bei der Verbesserung der Fußwegeverbindung sollte die Beleuchtung berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden Stellen benannt, die einer Verbesserung der Fußwegeverbindung bedürfen, wie z. B. der Gehweg zwischen Jaarsmoor und Lohkampstraße, der ebenfalls im Rahmen der Maßnahme des LSBG

zur Veloroute 14 überplant wird und die Möglichkeit, die Gleise zu queren, um die beiden Stadtteile Lurup und Eidelstedt besser miteinander zu vernetzen.

### Räumliche Zielebene

- Stadtweit
- Bezirk
- Stadtteil
- Quartier
- Lokal/Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität (fachlich)



### Kostenrahmen

- < 500.000 €
- 500.000–1 Mio. €
- 1 Mio–5 Mio. €
- > 5 Mio. €

### Übertragbarkeit



### Akteure und ihre Rolle

Tiefbauamt (Prozessleitung, Planung, Umsetzung), Stadtplanungsamt (Koordination, Kommunikation), untere Straßenverkehrsbehörde (Abstimmung, Genehmigung).

Ggf. Einbindung des Quartiersmanagements zur Umsetzung einfacher Markierungsmaßnahmen im Rahmen des RISE-Förderprogramms.

### Umsetzungsschritte

Die Realisierung der Querungsmöglichkeit im Bereich des Pflugackers ist in Abstimmung mit dem LSBG bereits im Jahr 2021 vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Planungen und Abstimmungen wurden durch das Bezirksamt Eimsbüttel schon durchgeführt.

Bildung einer Arbeitsgruppe der oben genannten Akteure zur Konkretisierung der Maßnahmen und Abstimmung von kurzfristig umsetzbaren

Markierungsmaßnahmen zur sichtbaren Gestaltung der Wegeverbindung als ein erstes Umsetzungsprojekt des Fußwegekonzeptes, Beantragung entsprechender Mittel über die Bezirksversammlung und das RISE-Förderprogramm. Begleitung der Umsetzung mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit (Presse, Social Media, Postwurfsendung in den angrenzenden Wohngebieten).

## Konzeptpapier Zentrumsbereich

Das Stadtteilzentrum ist ein wichtiger Zielort für die Eidelstedter Bevölkerung und der Busbahnhof am Eidelstedter Platz ein wichtiger Umsteigepunkt. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des Zentrumsbereichs ist ein wichtiger Baustein, um das Stadtteilzentrum attraktiv zu gestalten. Handlungsansätze aus den Steckbriefen werden im vorliegenden Konzeptpapier zusammengefasst und im Sinne eines Gesamtkonzepts mit weiteren Maßnahmen ergänzt.

### **Erhöhung der Verkehrssicherheit durch sichere Gestaltung der Kreuzungsbereiche**

Ein wichtiges Handlungsfeld für den Zentrumsbereich ist die Optimierung von Querungsbereichen, um die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beim Überqueren zu erhöhen.

Die **Querungssituation Ekenknick/Lohwurt** wird als unübersichtlich wahrgenommen. Parkende Autos, aber auch Parksuchverkehr tragen dazu bei, dass zu Fuß Gehende nicht sicher queren können. Wie im Steckbrief beschrieben, besteht an diesem Kreuzungsbereich großer Handlungsbedarf. Maßnahmen, wie das Vorziehen der Seitenräume und das Aufstellen von Stadtmobiliar, um das Parken zu unterbinden, werden hierbei angestrebt.

Die **Querungssituation am Eidelstedter** Platz ist unübersichtlich. Zu Fuß Gehende haben beim Queren an dieser Querungsstelle keinen Vorrang, da diese nicht verkehrstechnisch, bspw. durch eine Ampel gesichert ist. Zudem schränken hohe Hecken die Sichtbeziehungen beim Überqueren ein. Kinder sind besonders gefährdet, da sie durch ihre Körpergröße und fehlende Erfahrung nicht einschätzen können, ob Kraftfahrzeuge hier einbiegen. Als Maßnahme wird das Zurückschneiden der Hecken dringend empfohlen, um die nötigen Sichtdreiecke freizuhalten. Alternativ könnte eine Fußgängerampel angelegt werden, um das Überqueren verkehrstechnisch abzusichern. Im Rahmen des EU-Interreg-Projektes GreenSAM sind Maßnahmen zur Beleuchtung, Bepflanzung und Beschilderung sowie zusätzliche Sitzgelegenheiten auf dem Eidelstedter Platz geplant. Die Optimierung der Querungssituation auf dem Busbahnhof wird hier mit berücksichtigt.

Insbesondere an Markttagen besteht am **südlichen Ende des Ekenknick** ein erhöhter Pkw-Parkdruck. Die Kehre am Ekenknick wird oft zum Parken genutzt und zieht auch außerhalb der Markttag viele Parksuchverkehr an (vgl. Mobilitätskonzept Eidelstedt 2019). Aufgrund der wichtigen Erschließungsfunktion für den Lieferverkehr ist eine optimale und konfliktfreie Gestaltung dieses Straßenabschnitts zugunsten des Fußverkehrs kaum möglich. Um die Verkehrssituation an dieser Stelle zu verbessern, sollte zusätzlich zu den bereits im Steckbrief beschriebenen Maßnahmen für diesen Straßenabschnitt (s. Steckbrief 2) die Kehre nur für Anlieger, Lieferanten und Nutzende der Tiefgarage freigegeben werden. Die öffentlich nutzbaren Stellplätze in diesem Bereich sollten nach Möglichkeit entfallen. Da sie sich jedoch auf Privatgrund

befinden, ist dies nur in enger Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern möglich. Mittelfristig könnten digitale Zufahrtskontrollen für Anliegende realisiert werden. Der Zugang kann über versenkbare Poller o. ä. Systeme geregelt werden (s. Abbildung 28). Die farbliche Gestaltung des verbleibenden Straßenraums, z. B. mit einem Schachbrettmuster als Aufmerksamkeitsfläche, betont dessen besonderen Charakter als Fußwegeverbindung zum Wochenmarkt und zum Bürgerhaus. Alternativ könnte an dieser Stelle ein FGÜ angelegt werden. Die verbleibenden Parkplätze können ggf. zu Parklets (Umgestaltung der Parkplatzfläche durch das Aufstellen von Stadtmöbeln oder Aufbauten, um mehr Raum für zu Fuß Gehende zur Verfügung zu stellen) umgewandelt werden (s. Abbildung 29). So entstünde eine attraktive Wegebeziehung zum Bürgerhaus und zum Markt. Ein notwendiger erster Umsetzungsschritt wäre die Umsetzung der Umgestaltung durch farbliche Markierung an der vorgesehenen Querungsstelle. Zudem sollte ein Abstimmungsgespräch mit den Privateigentümerinnen und -eigentümern der Parkplätze hinsichtlich der Umsetzbarkeit von versenkbaren Pollern, zur deutlichen Verminderung des Parksuchverkehrs durchgeführt werden. Langfristig sollte der Bereich Teil der Fußgängerzone um das Bürgerhaus werden und mit entsprechender Oberflächengestaltung versehen werden.

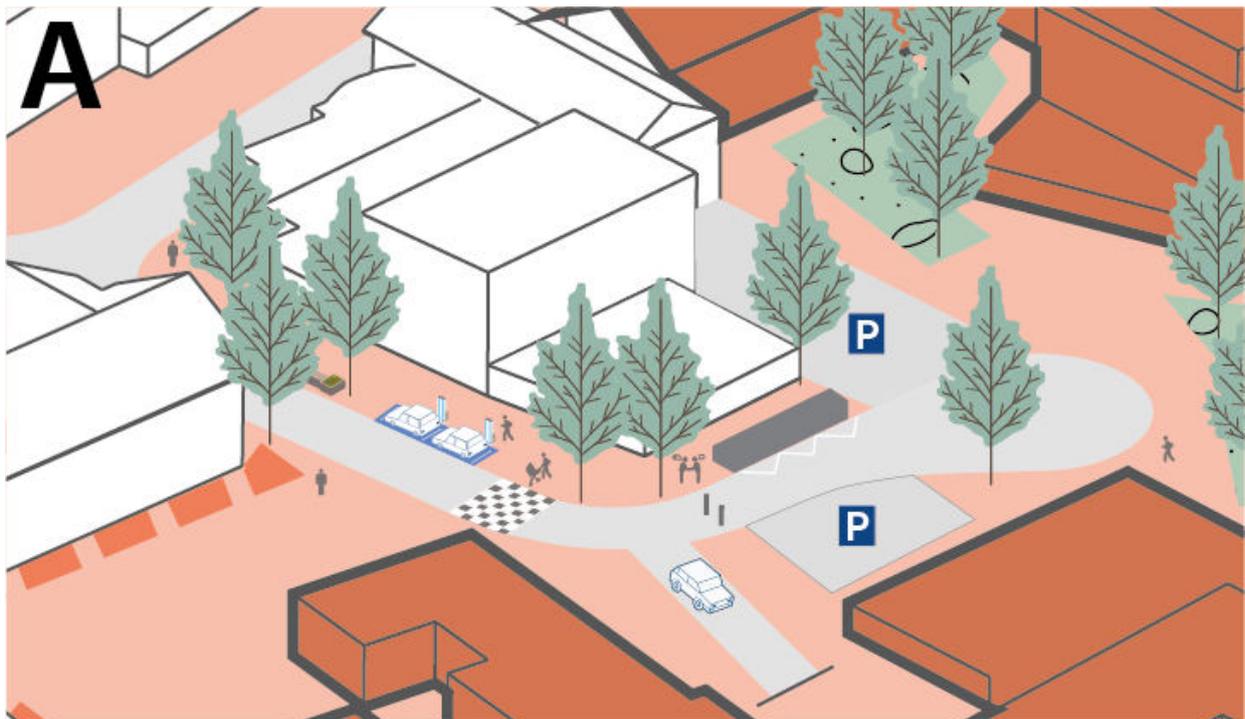


Abbildung 28. Maßnahmen für das südliche Ende des Ekenknick

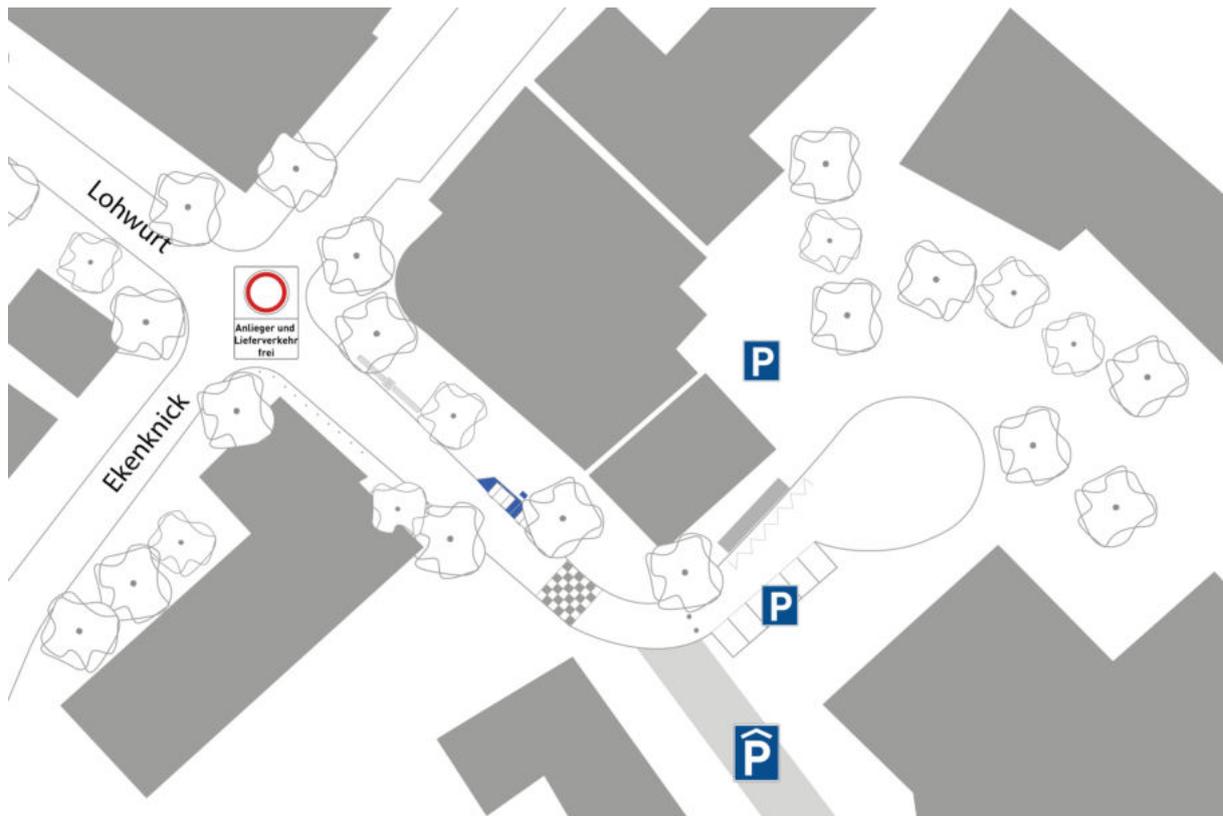


Abbildung 29. Maßnahmen für das südliche Ende des Ekenknick mit Verkehrsregelung

### Fußwegeverbindungen vernetzen, gestalterisch aufwerten und durch bessere Wegweisung sichtbar machen

Um die fußläufige Anbindung des Stadtteilzentrums zu verbessern, sollten die bestehenden Fußwegeverbindungen und Übergänge in die Quartiere gestalterisch aufgewertet werden. Eine bessere Wegweisung durch Beschilderung kann ebenfalls dazu beitragen, Wege zum Zentrumsbereich ins Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner zu bringen, die diese noch nicht kennen oder nutzen.

Eine Fußwegeverbindung ist die **grüne Wegeverbindung Pflugacker – Eidelstedt Zentrum** (s. Steckbrief 6).

Zukünftig wird eine neue **Fußwegeverbindung durch das Neubaugebiet „Eidelstedter Höfe“** Richtung Osten entstehen. Aktuell fehlt auf dem Friedhofsgelände jedoch das Wegerecht. Durch die Sicherung eines Wegrechtes würde auch eine durchgehende attraktive Wegeverbindung zwischen dem Zentrum und dem Gymnasium Dörpsweg entstehen.

Die **Fußwegeverbindung vom Niekampsweg durch den Antonie-Möbis-Weg zum Ekenknick** aus Westen führt durch einen kleinen Grünbereich, der unvermittelt in der Kehre des Ekenknick neben einem Parkplatz auf der Rückseite des Penny-Marktes endet. Dieser Übergang sollte gestalterisch aufgewertet werden. Der Übergang kann z. B. durch eine einheitliche, durchgehende Fußwegegestaltung, ggf. mit ergänzenden Baumpflanzungen auf der Rückseite des Penny-Marktes,

attraktiver gestaltet werden. Alternativ könnten die bestehenden Poller auf dem Gehweg an der Kehre durch attraktivere Gestaltungselemente ausgetauscht werden. Der Weg sollte geradlinig verlaufen und mit einer einheitlichen Pflasterung gestaltet werden.

Im Zentrumsbereich sind bereits Beschilderungen zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Alltagszielen vorhanden. Bestehende Wegeverbindungen und Abkürzungen, die zum Zentrum führen, wie die oben beschriebenen Verbindungswege, sollen durch Wegweisung sichtbar gemacht werden. Neben der dauerhaften, einheitlichen Ausschilderung des Zentrums aus den Quartieren sollte kurzfristig, in Anlehnung an ein Beispiel in Zürich (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2017: 47), eine Wegweisung mit Markierungsfarbe realisiert werden (s. Abbildung 30). Neben dem Ziel kann sie Angaben zur Wegelänge oder auch zur Wegedauer enthalten. So entstehen auch für Menschen, die eher wenig zu Fuß gehen, Anreize, doch einmal ins Zentrum zu gehen. Entsprechende Maßnahmen können z. B. mit dem Quartiersmanagement oder der Unterstützung der Gewerbetreibenden vor Ort umgesetzt werden.

Eine weitere Maßnahme zur Wegweisung ist das Aufstellen von Leitsystemen oder Informationstafeln an den Eingängen zum Zentrumsbereich. Bei der geplanten Umgestaltung der Platzfläche für das neue Bürgerhaus sollte die Wegeanbindung durch Wegweisung berücksichtigt werden.



Abbildung 30. Wegweisung durch farbliche Markierung auf dem Gehweg

### Aufenthaltssituation verbessern

Die **Lohkampstraße im Zentrumsbereich** südlich der AKN-Haltestelle ist für zu Fuß Gehende eine Engstelle. Der Radverkehr wird hier auf einem Hochbordradweg geführt und die versetzten Arkaden des Einkaufszentrums engen den Fußweg teilweise stark ein (s. Abbildung 31). Punktuell verbleibt außerhalb der Arkaden nur noch die Radwegfläche. Die Fläche unterhalb der Arkaden wirkt zwar wie ein Fußweg, ist jedoch teilweise Privatgrund und wird oft für Geschäftsauslagen

genutzt. Die Anordnung der Parkplätze, insbesondere die Schrägparkstände im südlichen Straßenabschnitt verengt den Fußweg zusätzlich.

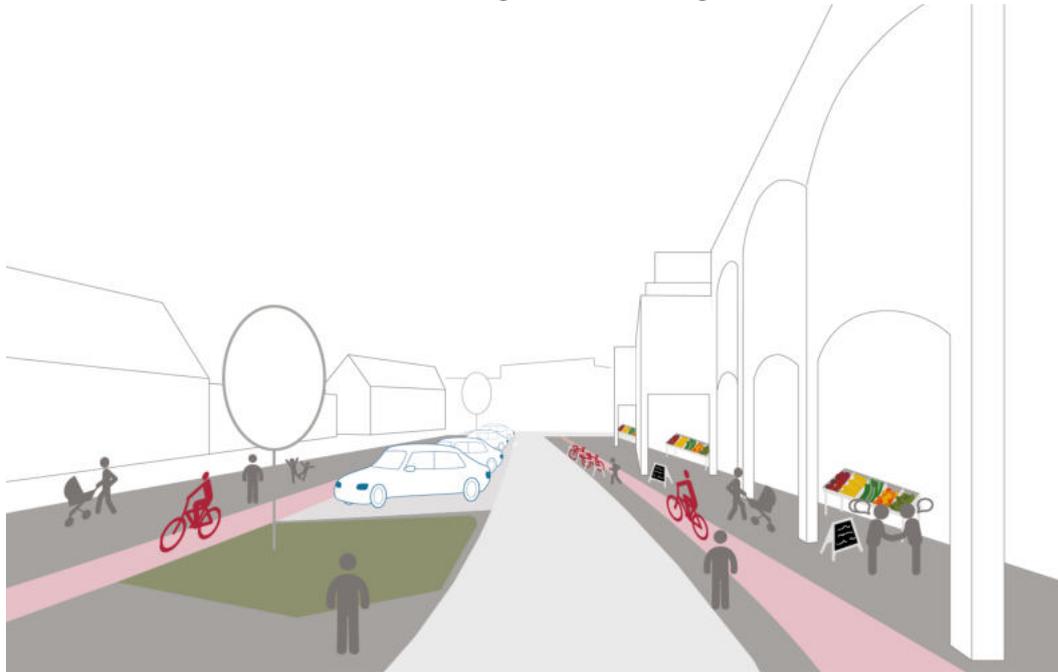


Abbildung 31. Ist-Situation auf der Lohkampstraße im Zentrumsbereich

Im Mobilitätskonzept Eidelstedt wurde dargestellt, dass ein Teil der Parkplätze in der Lohkampstraße entfallen kann, wenn der Anteil der Dauerparker durch entsprechende Maßnahmen reduziert wird. Vor diesem Hintergrund sollten die Schrägparkstände auf der östlichen Straßenseite in Längsparkstände umgewandelt werden. Mit dem dadurch gewonnenen Straßenraum könnte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert und der Fußweg auf der westlichen Straßenseite erweitert werden (s. Abbildung 32).

Das im Mobilitätskonzept thematisierte Parkleitsystem würde den Parksuchverkehr im Zentrum reduzieren und so die Fußwege- und Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich erheblich verbessern. Ebenso sollte das bestehende Tempolimit von 20 km/h durch eine eindeutige Markierung auf der Fahrbahn sichtbar gemacht werden. So kann die angestrebte Verkehrsberuhigung erreicht und die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Zentrum verbessert werden.

# B

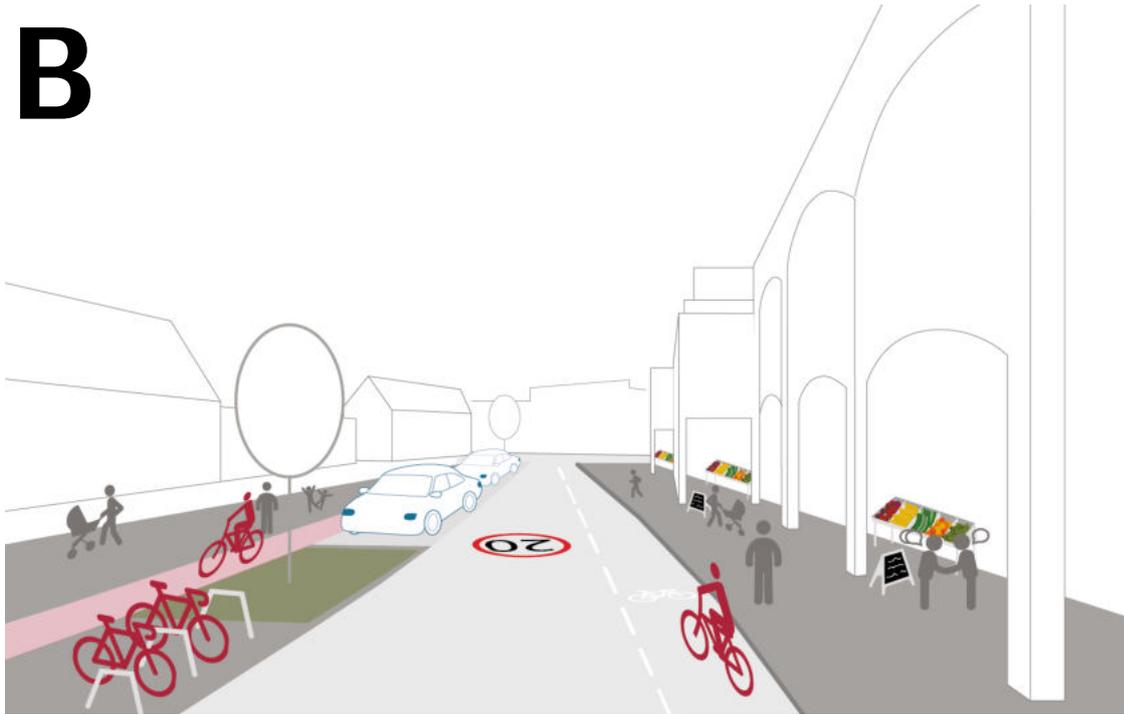
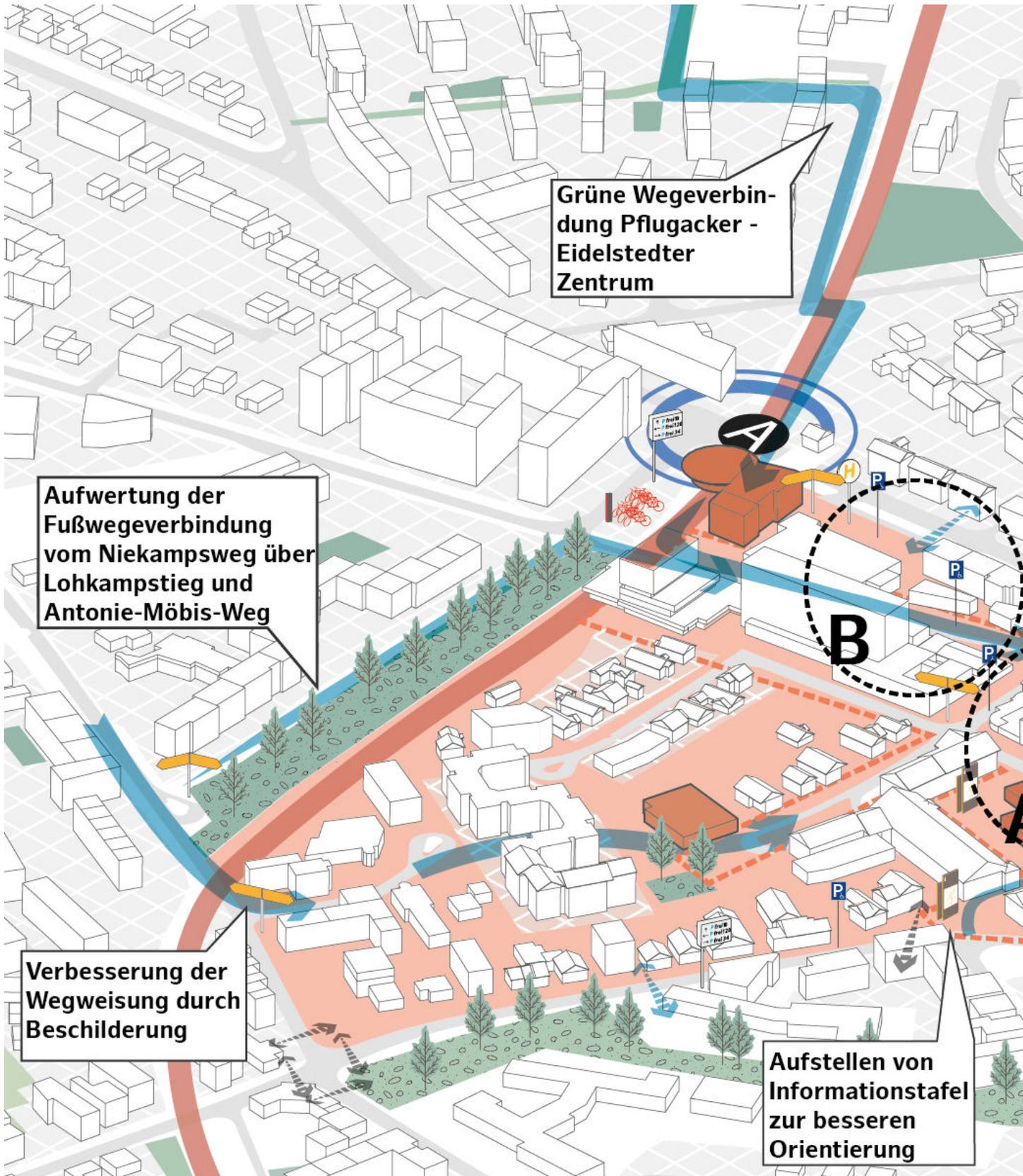


Abbildung 32. Maßnahmen für die südliche Lohkampstraße zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität



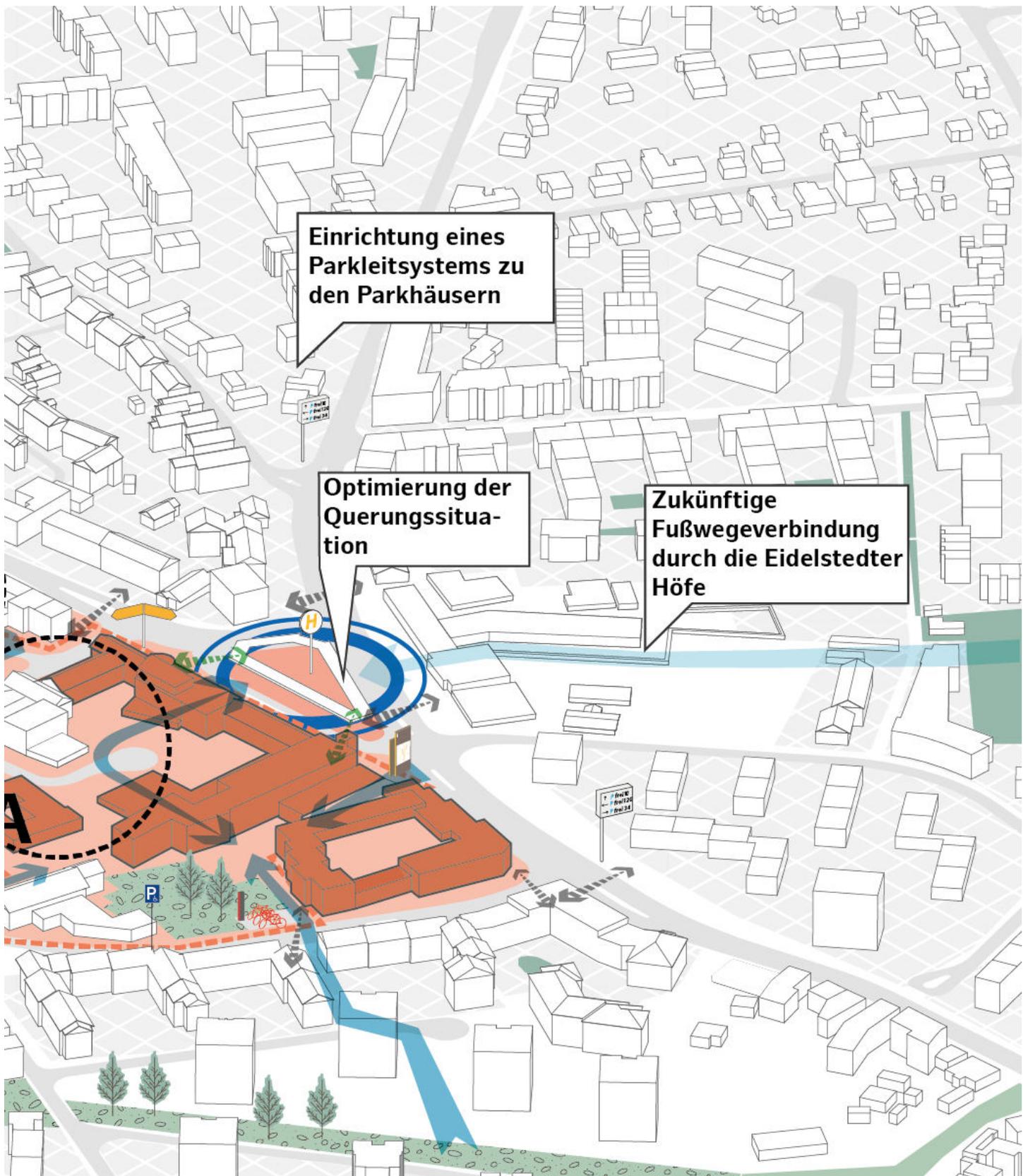
**Grüne Wegeverbindung  
Pflugacker -  
Eidelstedter  
Zentrum**

**Aufwertung der  
Fußwegeverbindung  
vom Niekampsweg über  
Lohkampstieg und  
Antonie-Möbis-Weg**

**Verbesserung der  
Wegweisung durch  
Beschilderung**

**Aufstellen von  
Informationstafel  
zur besseren  
Orientierung**

Abbildung 33. Übersicht der Maßnahmen für den Zentrumsbereich



**Einrichtung eines  
Parkleitsystems zu  
den Parkhäusern**

**Optimierung der  
Querungssitua-  
tion**

**Zukünftige  
Fußwegeverbindung  
durch die Eidelstedter  
Höfe**

## Konzeptpapier Lohkampstraße

*Die Lohkampstraße hat für den Kfz-, aber auch für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion zum Zentrumsbereich. Auf der Lohkampstraße verlaufen die Buslinien 181 und 281. Zudem liegen an der Lohkampstraße eine Reihe von schutzbedürftigen Einrichtungen, wie die Stadtteilschule, eine Kita, ein Spielplatz und das Seniorenwohnhaus Niekampsweg. Bei der mittelfristig geplanten Grundinstandsetzung der Straße sollten folgende Maßnahmen berücksichtigt werden, um die Straßengestaltung den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen anzupassen.*

### **Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten**

Um die Erreichbarkeit der schutzbedürftigen Einrichtungen sicherzustellen, sollten sichere Querungsmöglichkeiten unmittelbar an diesen Einrichtungen sowie in regelmäßigen Abständen zwischen den Einrichtungen geschaffen werden, z. B. in Form von vorgezogenen Seitenräumen oder Zebrasteifen und Fußgängerampeln. Die Eidelstedterinnen und Eidelstedter setzen sich stark für eine Verkehrsberuhigung auf der Lohkampstraße ein. Hier werden aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger oft Überschreitungen der Kfz-Höchstgeschwindigkeit beobachtet, die das Sicherheitsgefühl beeinträchtigen. Durch das Anlegen von Querungshilfen in regelmäßigen Abständen kann gleichzeitig eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erreicht werden.

### **Ausweisung als Tempo-30-Zone**

Viele Beiträge aus dem Beteiligungsverfahren weisen darauf hin, dass eine Verkehrsberuhigung für die Lohkampstraße gewünscht ist. Als Maßnahme könnte eine Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Strecken unmittelbar vor den schutzbedürftigen Einrichtungen umgesetzt werden.

Zwischen der AKN-Haltestelle Eidelstedt Zentrum bis hinter die Stadtteilschule sollte kurz- bis mittelfristig eine durchgehende Tempo-30-Zone ausgewiesen werden in Verbindung mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, wie z. B. Aufpflasterung oder Fahrbahnverengungen, die durch farbliche Markierung deutlicher kenntlich gemacht werden. Hierbei muss jedoch geprüft werden, inwieweit insbesondere Aufpflasterungen mit den Belangen des ÖPNV in Einklang gebracht werden können.

### **Aufenthaltsqualität**

Je nach räumlichen Gegebenheiten und Bedarf an Sitzmöglichkeiten, können auf der Lohkampstraße weitere Sitzbänke aufgestellt werden (s. Steckbrief 5).

### **Mehr Platz für zu Fuß Gehende schaffen**

In der Lohkampstraße mit ihren vielfältigen Nutzungsansprüchen sind die Gehwege und Radverkehrsanlagen unterdimensioniert. Der Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr ist zum größten Teil zusammen schmaler als 2 m und wird zusätzlich durch stellenweise auftretendes Falschparken und ausgewiesenes

Gehwegparken verschmälert. Entsprechend entstehen häufig Konflikte, insbesondere zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Im Rahmen der Grundinstandsetzung ist eine Neuorganisation des Straßenraums und in diesem Zusammenhang auch der Parkstände im öffentlichen Raum erforderlich. Auch hier gilt zu prüfen, inwieweit die Belange einer Verkehrsberuhigung mit den Belangen des ÖPNV in Einklang gebracht werden können.

Die Trennung von Fuß- und Radverkehr ist nur durch die Verlegung der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn möglich. Diese Maßnahme kann zu einer erheblichen Reduzierung der Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr beitragen und muss im Rahmen der Straßenplanung weiter konkretisiert werden. Darüber hinaus sollte eine regelmäßige Parkraumüberwachung durchgeführt werden.

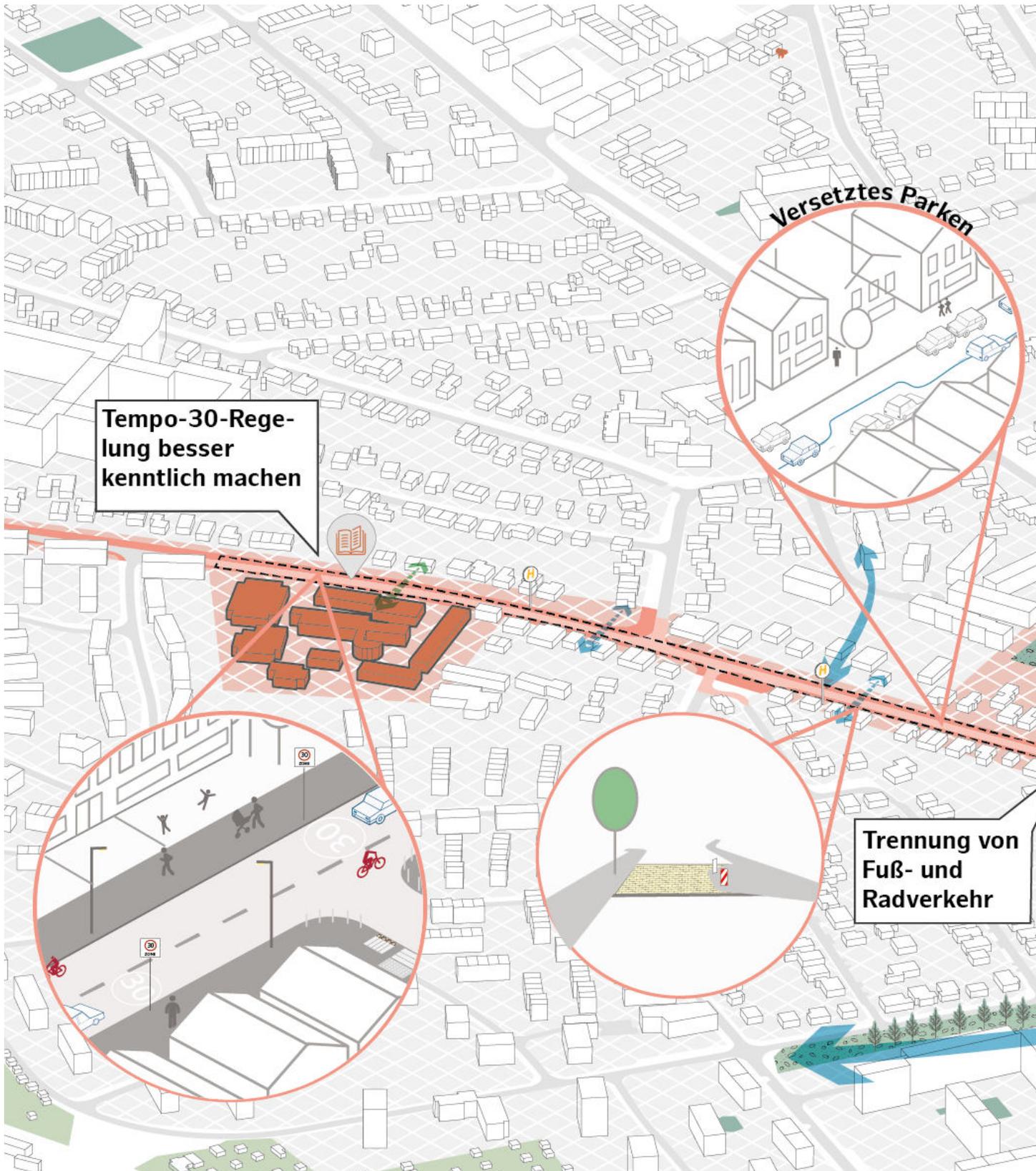
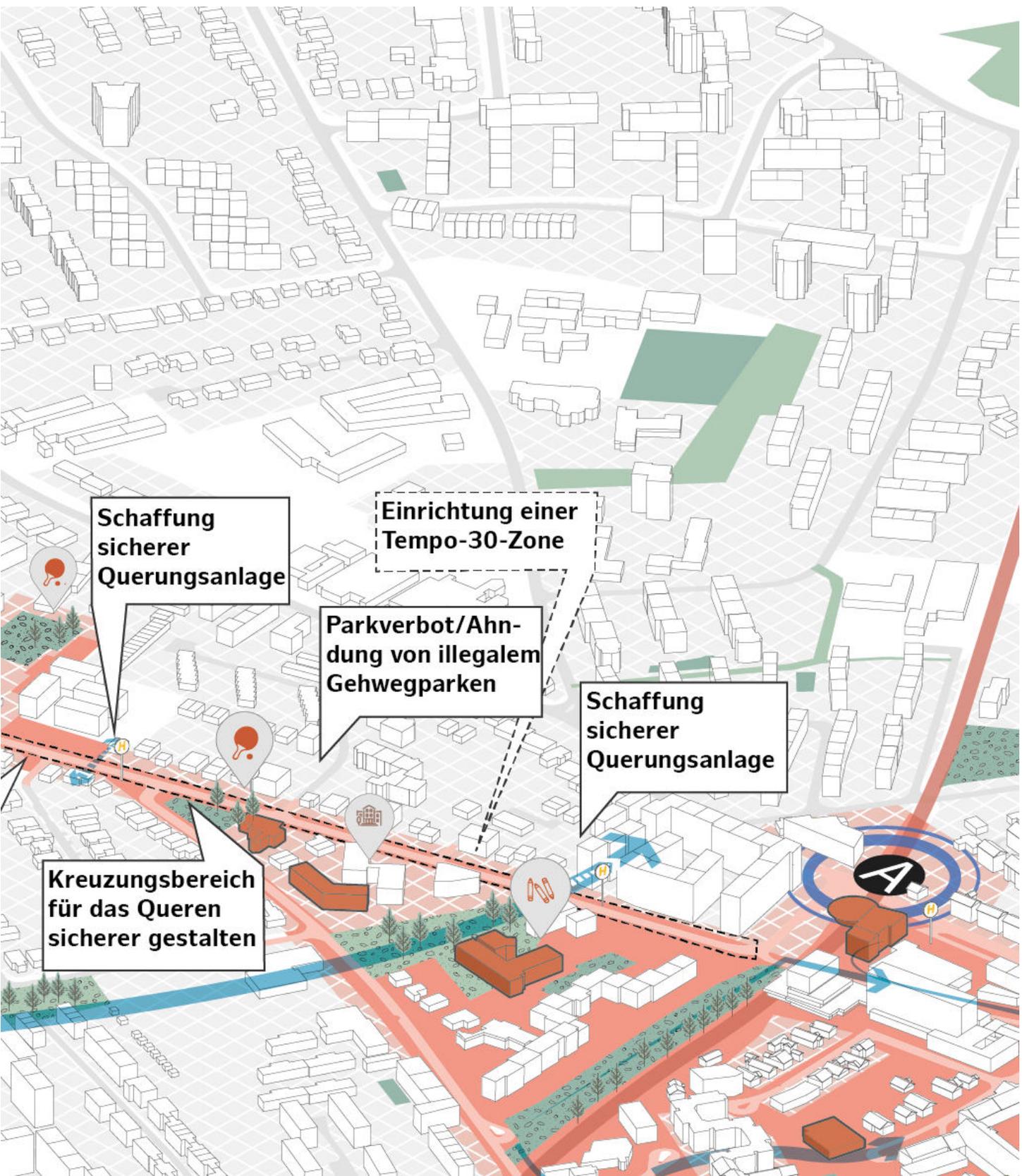


Abbildung 34. Übersicht der Maßnahmen für die Lohkampstraße



# Roadmap Fußwegekonzept

Die Roadmap stellt dar, welche Maßnahmen zur Umsetzung des Fußwegekonzeptes kurzfristig realisiert werden können und wie die bauliche Verbesserung des Fußwegenetzes durch die Einbindung in laufende Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen mittel- bis langfristig gesichert werden kann.

Ziel des Fußwegekonzeptes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung der Nutzungskonflikte und die Schaffung attraktiver, vernetzter Wegebeziehungen, um dauerhaft das Zu-Fuß-Gehen in Eidelstedt für alle Bevölkerungsgruppen attraktiver zu machen. Die Roadmap zur Umsetzung unterscheidet zwischen:

- kurzfristigen Maßnahmen, die mit geringen Investitions- und Planungskosten zeitnah umgesetzt werden können,
- mittelfristigen Maßnahmen, die zeitnah in der Planung von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen im Straßenbau berücksichtigt werden sollten, um mittelfristig ohne zusätzliche Investitionskosten durch eine Optimierung bestehender Planungen umgesetzt zu werden, und
- langfristigen Maßnahmen, die nur durch die Berücksichtigung in der langfristigen Investitionsplanung der Stadt oder durch eigenständige Investitionsprogramme umgesetzt werden können, wie z. B. der Rückbau von überdimensionierten Kreuzungsbereichen.

Der Kostenrahmen für die Maßnahmenumsetzung in den Steckbriefen ist eine grobe Abschätzung, die je nach

Ausgestaltung der Maßnahmen und der Entwicklung der Baukosten ggf. höher ausfallen kann.

Grundsätzlich sollte die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen bestehender Planungen, wie z. B. dem Veloroutenausbau am Pflugacker oder der Instandsetzungsmaßnahme für die Lohkampstraße, durchgeführt werden. Außerdem wird angestrebt, dass die Maßnahmen zur Gestaltung sicherer Schulwege im Rahmen des Projektes „Schulisches Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg“ umgesetzt werden.

Darüber hinaus können Fördermittel aus dem RISE-Projekt beantragt werden. Dabei sollten möglichst die kurzfristigen und schnell umsetzbaren Maßnahmen priorisiert werden, da das RISE-Förderprogramm im Jahr 2023 ausläuft. Zudem sollte die Finanzierung für die Maßnahmenumsetzung aus Fördermitteln des kommenden ‚Bündnisses für Rad- und Fußverkehr‘ bestritten werden.

Bei den Umsetzungsplanungen sollten engagierte Akteure und Anwohnende einbezogen werden.

### kurzfristig (2021-2026)

- Pilotprojekt: Sommerstraße an der Heimstättenstraße
- Einrichtung einer Fairness-Zone an der Unterführung Niekampsweg
- Instandsetzung und Schaffung neuer Sitzgelegenheiten am Eidelstedter Platz im Rahmen des Projektes GreenSAM
- Realisierung der geplanten Querungsmöglichkeiten am Pflugacker sowie einer weiteren Querung am Upn Hornack für eine durchgängige fußläufige Verbindung Richtung Norden
- Durchführung eines Verkehrsversuchs am Redingskamp zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Erprobung der Maßnahmen zur Gestaltung sicherer Schulwege im Rahmen des Projektes „Schulisches Mobilitätsmanagement in der Metropolregion Hamburg“
- Neuorganisieren des Parkens und Umgestaltung des Straßenraums an der Lohkampstraße im Zentrumsbereich

### mittelfristig (2026-2031)

- Optimierung des Kreuzungsbereichs Ekenknick/Lohwurt
- Einführung einer neuen Verkehrsregelung im Redingskamp entsprechend der Ergebnisse des Verkehrsversuchs
- Übertragung der Erfahrungen aus dem schulischen Mobilitätsmanagement auf andere Schulstandorte
- Gesamtstädtische AG für die Evaluation der Maßnahmen und Ableitung von allgemeinen Standards für den Fußverkehr

### langfristig (2031-2036)

- Übertragung der Erfahrungen auf andere Bereiche des Stadtteils
- Schrittweise Schaffung weiterer Querungshilfen im gesamten Stadtteil
- Einrichtung einer Fußgängerzone am südlichen Ende des Ekenknicks mit entsprechender Gestaltung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im gesamten Zentrumsbereich

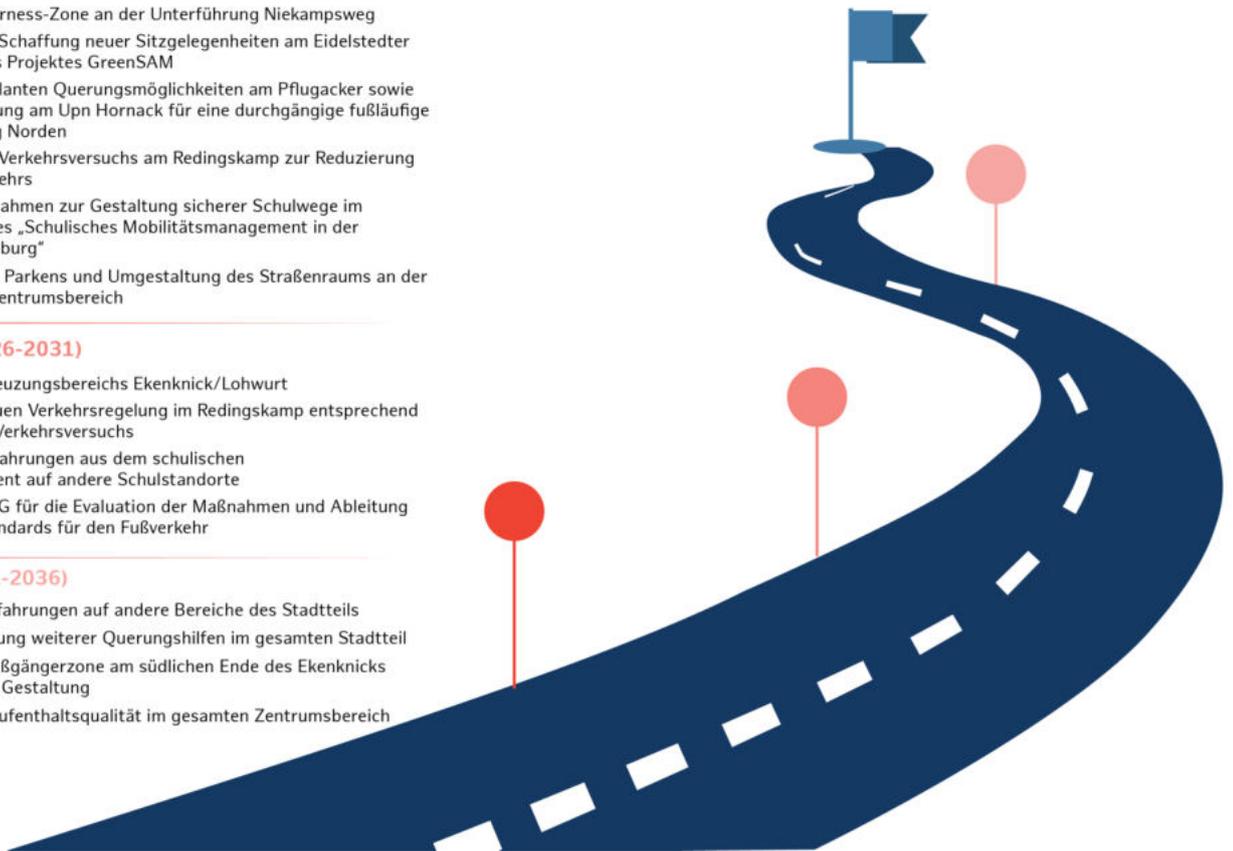


Abbildung 35. Roadmap mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen

# Ausblick

Die Fußverkehrsentwicklung ist eine Querschnittsaufgabe. Sie ist nicht einem Amt zugeordnet, sondern bedarf einer breiten Kooperation und Zusammenarbeit von Verkehrsplanung, Stadtplanung, Landschaftsplanung und Polizei sowie der Kooperation mit Schulen, Altenheimen, den Gewerbetreibenden und Unternehmen, um Konflikte, Bedarfe und Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Die Umsetzung erfordert Geduld, da sie aktuell nur schrittweise im Rahmen der Unterhaltung und des Ausbaus von Straßen umsetzbar oder im Rahmen von Förderprogrammen wie RISE finanzierbar ist. Mit dem kommenden Bündnis für den Rad- und Fußverkehr ist eine finanzielle Unterstützung für die nötigen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erwünscht.

In den Projektsteckbriefen sind die wesentlichen Akteure benannt, die für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen notwendig sind. Zum Abschluss des Projektes wurden in einem Umsetzungsgespräch (als Auftakt für die Umsetzung) die notwendigen ersten Schritte für die Initiierung von kurzfristigen Pilotmaßnahmen, die Implementierung der Planungsziele in laufende Umbaumaßnahmen und die notwendige Weichenstellung für die frühzeitige Vorbereitung von Entscheidungsprozessen für langfristige Maßnahmen abgeprochen.

Damit ist ein Prozess angestoßen, der in den nächsten Jahren zu einer schrittweisen Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur beitragen wird. Dieser Prozess ist auch in Zukunft auf die aktive Unterstützung aus der Bürgerschaft und den lokalen Unternehmen angewiesen.

# Anhang

## Maßnahmenübersicht

Die Maßnahmen ergeben sich sowohl aus der Bestandsanalyse als auch aus dem Beteiligungsverfahren. Einige Maßnahmen aus der Bestandsanalyse decken sich mit den Maßnahmen, die von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagen wurden.

Bei der Spalte „Bedeutung gemäß Bestandsanalyse“ bleibt die Zeile bei einigen Maßnahmen leer, wie z. B. bei dem Themenschwerpunkt „Schulwege sicherer gestalten“. Schulwege sind ein Teil des Fußwegekonzeptes, waren allerdings kein Hauptgegenstand der Bestandserhebung. Zudem wurde die Bestandserhebung nicht während der Bring- und Abholzeiten durchgeführt, sodass Informationen dazu fehlen. Die Bestandserhebung zeigt Momentaufnahmen und ist daher keine Verkehrsbeobachtung.

Für die Spalte „Bedeutung gemäß Stadtteilspaziergang“ konnte für mehrere Maßnahmen keine Bewertung durchgeführt werden, da eine Bewertung nur Orte vorgenommen werden kann, die auf der Route des Spaziergangs lagen. Für die Umsetzbarkeit wird jeweils ein Zeitraum von kurzfristig (2021–2026), mittelfristig (2026–2031) und langfristig (2031–2036) eingeschätzt.

| Zeichen | Bedeutung          | Erklärung   |
|---------|--------------------|---|
| +       | Große Bedeutung    | Bei der Bestandserhebung ist besonderer Handlungsbedarf aufgefallen.<br><br>Das Problem wurde von mehreren Teilnehmenden des Stadtteilspaziergangs besonders hervorgehoben.<br><br>Die Maßnahme wurde bei dem Beteiligungsverfahren mehrfach benannt und von anderen Teilnehmenden besonders hoch bewertet (Verhältnis von Zustimmung und Ablehnung). Die Maßnahme hat eine große Bedeutung, wenn diese mindestens zweimal benannt wurde und mehrere Zustimmungen und keine Ablehnung von anderen Teilnehmenden erhalten hat. |
| o       | Mittlere Bedeutung | Bei der Bestandserhebung ist ein Defizit aufgefallen, dieses wurde aber nicht als besonders problematisch gesehen<br><br>Das Problem wurde von einem Teilnehmenden benannt, wurde von den anderen Teilnehmenden aber nicht weiter diskutiert.<br><br>Die Maßnahme wurde bei dem Beteiligungsverfahren einmal benannt und von den anderen Teilnehmenden nicht ausschließlich zustimmend bewertet.  |
| -       | Geringe Bedeutung  | Das Problem ist bei der Bestandserhebung nicht aufgefallen.<br><br>Das Problem wurde während des Stadtteilspaziergangs nicht erwähnt, obwohl dieser an der Problemstelle vorbeiführte.<br><br>Die Maßnahme wurde in dem Beteiligungsverfahren nicht genannt.  |

| Themenschwerpunkt                      | Maßnahme   | Bedeutung gemäß Bestandsanalyse | Bedeutung gemäß Stadtteilspaziergang <sup>3</sup> | Bedeutung gemäß Beteiligung | Bedeutung im Zielnetz | Umsetzbarkeit | Priorisierung | Zeitraum der Umsetzbarkeit |
|--|--|---------------------------------|---|-----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Sichere Querungshilfen schaffen</b> | Schaffung von Querungsanlagen an der Elbgaustraße                                    | +                               | +   | +                           | +                     | +             | +++++         | mittelfristig              |
|  | Schaffung einer Querungsanlage an der Lohkampstraße                                  | +                               |   | +                           | +                     | +             | ++++          | mittelfristig              |
|  | Schaffung von Querungsanlagen an der Pinneberger Chaussee                            | +                               |   | +                           | +                     | 0             | ++            | langfristig                |
|  | Schaffung einer Querungsanlage am Pflugacker   | +                               |   | +                           | +                     | +             | ++++          | kurzfristig                |
|  | Schaffung einer Querungsanlage an der Kreuzung Upn Hornack                           | 0                               |   | 0                           | +                     | +             | ++            | kurzfristig                |
|  | Schaffung einer Querungsanlage an der Holsteiner Chaussee                            | +                               |   | +                           | 0                     | 0             | 0             | langfristig                |
|  | Verbesserung der Ampelschaltung an der Holsteiner Chaussee                           | 0                               |   | +                           | +                     | 0             | 0             | langfristig                |
|  | Schaffung einer Querungsanlage an der Kieler Straße                                  | +                               |   | +                           | +                     | +             | ++++          | mittelfristig              |
|  | Schaffung einer Querungsanlage an der Reichsbahnstraße                               | +                               |   | +                           | +                     | 0             | ++            | langfristig                |
|  | Querungsmöglichkeiten am Furtweg sicherer gestalten                                  | +                               | +   | +                           | +                     | 0             | +++           | mittelfristig              |
|  | Schaffung einer Querungsanlage am Antonie-Möbis-Weg vor der Unterführung Niekampsweg | +                               | +   | -                           | +                     | 0             | +             | kurzfristig                |
|  | Schaffung einer Querungsanlage am Halstenbeker Weg                                   | -                               |   | +                           | +                     | +             | ++            | mittelfristig              |
|  | Verbesserung der Querungssituation am Eidelstedter Platz                             | +                               | +   | +                           | +                     | +             | +++++         | mittelfristig              |

<sup>3</sup> Eine Bewertung wird nur für Orte eingetragen, die auf der Route des Stadtteilspazierganges lagen.

| Themenschwerpunkt                   | Maßnahme   | Bedeutung gemäß Bestandsanalyse | Bedeutung gemäß Stadtteilspazierung <sup>3</sup> | Bedeutung gemäß Beteiligung | Bedeutung im Zielnetz | Umsetzbarkeit | Priorisierung | Zeitraum der Umsetzbarkeit |
|-------------------------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Nutzungskonflikte vermindern</b> | Die Unterführung am Niekampsweg als „Fairness-Zone“ ausweisen                    | +                               | +  | -                           | +                     | +             | +++           | kurzfristig                |
|                                     | Optimierung des Kreuzungsbereichs Ekenknick/Lohwurt                              | +                               | +  | +                           | +                     | +             | +++++         | kurzfristig                |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr an der Elbgaustraße                             | +                               | +  | +                           | +                     | +             | +++++         | kurzfristig                |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr an der Lohkampstraße                            | +                               |  | +                           | +                     | +             | ++++          | mittelfristig              |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr am Rungwisch                                    | +                               |  | 0                           | +                     | 0             | 0             | langfristig                |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr an der Kieler Straße                            | +                               |  | +                           | +                     | +             | ++++          | mittelfristig              |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr an der Reichsbahnstraße                         | +                               |  | +                           | +                     | 0             | ++            | langfristig                |
|                                     | Trennung von Fuß- und Radverkehr an der Unterführung S-Bahn-Station Elbgaustraße | +                               |  | +                           | +                     | -             | ++            | langfristig                |

| Themenschwerpunkt                       | Maßnahme   | Bedeutung gemäß Bestandsanalyse | Bedeutung gemäß Stadtteilspaziergang <sup>3</sup> | Bedeutung gemäß Beteiligung | Bedeutung im Zielnetz | Umsetzbarkeit | Priorisierung | Zeitraum der Umsetzbarkeit |
|---|--|---------------------------------|---|-----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Reduktion des Durchgangsverkehrs</b> | Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Verkehrsreduktion am Redingskamp   | +                               | +   | +                           | +                     | +             | +++++         | kurzfristig                |
|   | Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Verkehrsreduktion an der Lohkampstraße   |                                 | +   | +                           | +                     | 0             | ++            | mittelfristig              |
| <b>Schulwege sicherer gestalten</b>     | Umgebungsbereiche der Schulen grundsätzlich als Tempo-30-Strecke ausweisen   | +                               | +   | +                           | +                     | +             | +++++         | langfristig                |
|   | Temporäre Sperrung der Zufahrtsstraßen für MIV zu Schulbeginn und -ende, bspw. mit Pollern, dynamische Straßenraumgestaltung mit Schildern |                                 | +   | +                           | +                     | 0             | ++            | langfristig                |
|   | Elternhaltestellen und Haltestellen für den Schulexpress organisieren  |                                 | +   | +                           | +                     | +             | ++++          | kurzfristig                |

| Themenschwerpunkt                  | Maßnahme  | Bedeutung gemäß Bestandsanalyse | Bedeutung gemäß Stadtteilspaziergang <sup>3</sup> | Bedeutung gemäß Beteiligung | Bedeutung im Zielnetz | Umsetzbarkeit | Priorisierung | Zeitraum der Umsetzbarkeit |
|------------------------------------|---|---------------------------------|---|-----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Aufenthaltsqualität erhöhen</b> | Zentrumsbereich: Umwandlung von Parkständen in Parklets, Aufstellen von Spielgeräten, mehr Sitzgelegenheiten, Wegweisung und mehr einheitliche Fahrradabstellanlagen      | +                               | +   | 0                           | +                     | +             | +++           | langfristig                |
|                                    | S-Bahn-Station Elbgaustraße: Mehr Sitzmöglichkeiten und Radabstellanlagen schaffen, Wartefläche an Bushaltestellen attraktiver gestalten und Nutzungskonflikte vermindern | +                               | +   | +                           | +                     | +             | +++++         | langfristig                |
|                                    | Erneuerung und Ausbau der Sitzmöglichkeiten im Stadtteil  | +                               | +   | +                           | +                     | +             | ++++          | mittelfristig              |
|                                    | Kreuzung Redingskamp/Alpenrosenweg: Die Aufenthaltsqualität am Supermarkt, als wichtigem Zielort für das Quartier erhöhen   | -                               |   | +                           | +                     | 0             | 0             | langfristig                |
|                                    | Beleuchtung an der Dammstraße verbessern  | +                               | +   | 0                           | -                     | -             | 0             | langfristig                |
|                                    | Beleuchtung am Park Baumacker verbessern  | +                               |   | 0                           | 0                     | +             | 0             | kurzfristig                |
|                                    | Beleuchtung am Grünstreifen zwischen Rungwisch und Eidelstedter Dorfstraße verbessern   | +                               |   | -                           | 0                     | +             | 0             | langfristig                |
|                                    | Regelmäßige Kontrollgänge zur Sauberkeit an der Unterführung Elbgaustraße   | +                               |   | 0                           | +                     | -             | 0             | langfristig                |

| Themenschwerpunkt                     | Maßnahme   | Bedeutung gemäß Bestandsanalyse | Bedeutung gemäß Stadtteilspazierung <sup>3</sup> | Bedeutung gemäß Beteiligung | Bedeutung im Zielnetz | Umsetzbarkeit | Priorisierung | Zeitraum der Umsetzbarkeit |
|---------------------------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------------------|
| <b>Fußwegeverbindungen verbessern</b> | Grüne Wegeverbindung stärken zwischen der Parkanlage Baumacker und dem Grünstreifen an der AKN-Bahnstrecke   | +                               |  | +                           | +                     | +             | ++++          | kurzfristig                |
|                                       | Gehweg an der Mühlenau von der Kieler Straße bis Olloweg als regulären Wanderweg ausbauen  | 0                               |  | 0                           | -                     | -             | -             | langfristig                |
|                                       | „Schweineweg“ (Verlängerung der Eidelstedter Dorfstraße als Fußweg über die Mühlenau bis zur Kieler Straße) ausbauen                                 | 0                               |  | 0                           | -                     | -             | -             | langfristig                |
|                                       | Fußwegeverbindung über den Antonie-Möbis-Weg in Richtung Zentrumsbereich durch Wegweisung stärken  | +                               | 0  | 0                           | +                     | 0             | 0             | mittelfristig              |
|                                       | Fußwegeverbindung zwischen der S-Bahn-Station Elbgaustraße und dem Eisenbahnviertel und Redingskamp über den Sportplatz des SV Eidelstedt verbessern | +                               | +  | +                           | -                     | -             | 0             | mittelfristig              |

## Karten- und Datengrundlagen

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV)

## Quellenverzeichnis

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2019): Mobilität in Deutschland. Regionale Ergebnisse der MiD 2017 vorgestellt. <https://www.hamburg.de/bvm/mid-hamburg/> [abgerufen am 16.12.2020].

Bezirksamt Eimsbüttel (2018): Eimsbüttel 2040. Zukunft. Lebenswert. Gestalten. <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/eimsbuettel2040> [abgerufen am 16.12.2020].

Bezirksamt Eimsbüttel (2019): Mobilitätskonzept Eidelstedt.

Bezirksamt Eimsbüttel (Hrsg.) (2021): Leitfaden Seniorenfreundliche Umsteigepunkte.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2004): Forschungs-  
Informations-System, Quer- und Diagonalsperren, [online]  
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/84788/> [abgerufen am 16.12.2020].

Design für Alle – Deutschland e. V. (EDAD) (o. J.) [online] <https://www.design-fuer-alle.de/> [abgerufen am 16.12.2020].

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe  
Straßenentwurf (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA.

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe  
Straßenentwurf (Hrsg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS  
t 06.
- hamburg.de GmbH & Co. KG (2019a): Fußverkehrskonzept St. Georg: Wo drückt der  
Schuh? [online] [https://www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-  
verkehr/14362592/fussverkehrskonzept-st-georg/](https://www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-verkehr/14362592/fussverkehrskonzept-st-georg/) [abgerufen am 09.03.2021].
- hamburg.de GmbH & Co. KG (2019b): Neue Markierungen in Regenbogenfarben [online]  
[https://www.hamburg.de/mitte/archiv-2019/12631308/bam-20190524-  
regenbogenmarkierungen-stgeorg-pm/](https://www.hamburg.de/mitte/archiv-2019/12631308/bam-20190524-regenbogenmarkierungen-stgeorg-pm/) [abgerufen am 09.03.2021].
- Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (o. J.): Verkehrsportal [online]  
<https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/> [abgerufen am 03.11.2020].
- Markus (2021): Breite von Schutzstreifen für Radfahrer – Detaillierte Analyse [+best  
practice], stvo2Go [online] <https://www.stvo2go.de/schutzstreifen-breite/>  
[abgerufen am 04.02.2021].
- München Betriebs-GmbH & Co. KG (2020): Mehr Platz zum Flanieren: Sommerstraßen  
kehren 2021 zurück [online]  
[https://www.muenchen.de/freizeit/aktuell/temporaere-fussgaengerzonen-  
weitere-sommerstrassen-kommen.html](https://www.muenchen.de/freizeit/aktuell/temporaere-fussgaengerzonen-weitere-sommerstrassen-kommen.html) [abgerufen am 02.03.2021].
- Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und  
Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des  
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.
- Schreiner, Joachim (2019): Mobilität von Kindern: Stand der Forschung und planerische  
Konzepte, in: Raumforschung und Raumordnung. Spatial Research and Planning,

Bd. 77, Nr. 5, S. 441–456, [online] <https://sciendo.com/article/10.2478/rara-2019-0037> [abgerufen am 13.01.2021].

Schulexpress 2015: Rungwisch [online] <http://schulexpress.de/rundwisch/> [abgerufen am 04.03.2021].

Statistikamt Nord (o. J.): Regionalstatistik, Datenbanken und Karten [online] <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten> [abgerufen am 12.11.2020].

## Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: MiD 2017 – Zentrale Ergebnisse für die Stadt Hamburg .....   | 1  |
| Abbildung 2: Untersuchungsgebiet.....   | 2  |
| Abbildung 3. Tiefbaumaßnahmen in Eidelstedt.....  | 7  |
| Abbildung 4. Regelbreite für Seitenräume .....  | 8  |
| Abbildung 5. Bewertung der Belagsqualität, Gehwegbreite und Querungsanlagen.....                                    | 10 |
| Abbildung 6. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nach Unfalltyp.....   | 11 |
| Abbildung 7. Unfallschwerpunkte und Konfliktbereiche .....  | 13 |
| Abbildung 8. Chancen und Potenziale im Fußwegenetz.....   | 16 |
| Abbildung 9. Fokusbereiche mit Detailanalyse.....   | 20 |
| Abbildung 10. Übersichtsplan Fokusbereich Zentrum.....  | 21 |
| Abbildung 11. Übersichtsplan Fokusbereich Lohkampstraße .....   | 23 |
| Abbildung 12. Übersichtsplan Fokusbereich S-Bahn-Station Elbgaustraße .....   | 25 |
| Abbildung 13. Übersichtsplan Fokusbereich Schule Rungwisch.....   | 27 |
| Abbildung 14. Route und Haltepunkte des Stadtteilspaziergangs.....  | 29 |
| Abbildung 15. Momentaufnahmen beim Stadtteilspaziergang .....   | 31 |
| Abbildung 16. Häufigkeit der zu Fuß zurückgelegten Wege nach Wegezwecke bei den<br>Erwachsenen.....                 | 33 |
| Abbildung 17. Einschätzung der Fußwegequalität in Eidelstedt.....   | 33 |
| Abbildung 18. Einschätzung der Fußläufigen Erreichbarkeit in Eidelstedt.....  | 33 |
| Abbildung 19. Einschätzung zur Wichtigkeit unterschiedlicher Aspekte der<br>Fußverkehrsinfrastruktur .....          | 34 |
| Abbildung 20. Elbastraße auf Höhe der Hausnummer 80.....  | 34 |
| Abbildung 21. Baumacker auf Höhe der Hausnummer 11 .....  | 34 |
| Abbildung 22. Anteil der Online-Anmerkungen nach Themen.....  | 35 |
| Abbildung 23. Anteil der planungsspezifischen Themenbereiche der Online-Beteiligung                                 | 36 |
| Abbildung 24. Verortung der Hinweise aus der Online-Beteiligung und der Bereiche mit<br>den meisten Hinweisen ..... | 38 |
| Abbildung 25. Hierarchie des Fußwegenetzes und Zielort .....  | 41 |
| Abbildung 26. Zielnetz mit Haupt- und Nebenrouten.....  | 43 |
| Abbildung 27. Maßnahmenplan .....   | 50 |
| Abbildung 28. Maßnahmen für das südliche Ende des Ekenknicks .....  | 66 |
| Abbildung 29. Maßnahmen für das südliche Ende des Ekenknicks mit Verkehrsregelung                                   | 67 |
| Abbildung 30. Wegweisung durch farbliche Markierung auf dem Gehweg .....  | 68 |
| Abbildung 31. Ist-Situation auf der Lohkampstraße im Zentrumsbereich .....  | 69 |
| Abbildung 32. Maßnahmen für die Lohkampstraße zur Verbesserung der<br>Aufenthaltsqualität .....                     | 70 |
| Abbildung 33. Übersicht der Maßnahmen für den Zentrumsbereich.....  | 71 |
| Abbildung 34. Übersicht der Maßnahmen für die Lohkampstraße.....  | 75 |
| Abbildung 35. Roadmap mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen.....   | 78 |

## Abkürzungsverzeichnis

FGÜ – Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)  
Fuß-LSA – Fußgängerlichtsignalanlage (Ampel)  
GIS – Geographisches Informationssystem