

Eingabe an die BV Wandsbek, Regionalausschuss Kerngebiet Wandsbek
Einrichtung einer StadtRad-Station im östlichen Kerngebiet nahe Wandse und Eichtalpark

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Einrichtung eines Standorts für StadtRad begrüßen wir als Anwohner der Eichtalstraße sehr. Der zunehmenden Verdichtung des Areals an der Zollstraße/ Ahrensburger Str. und in den Nebenstraßen steht eine Unterversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs entgegen. Sie befinden sich sämtlich im Radius von mindestens zwei km zwischen Wandsbek-Markt und Ölmühlenweg. Dasselbe gilt für die meisten Fachärzte, für Apotheken, Post, Banken, die längst nicht mehr im Einzugsgebiet zu finden sind. Es ist ökologisch sinnvoll, diese Anfahrten statt mit dem Pkw mit dem StadtRad zu erledigen. Auch Besucher des Wandse-Grünzugs profitieren von einer StadtRad-Nutzung.

In der Diskussion sind offenbar **zwei Standflächen**:

1. Das seit Jahren brachliegende öffentliche Gelände an der **Ecke Kedenburgstr./ Ahrensburger Str.**, das seit dem Abriss der alten Gastwirtschaft vor rd. 50 Jahren ein Unort ist.
2. Die **Denkmalanlage Moltke-Stein** mit schön begrüntem öffentlichem Platz am Eingang zur ehemaligen Moltke-Straße, heute Eichtalstraße.

Das Denkmal wurde 1910 errichtet, als das Viertel für die wachsende Garnisons-Stadt Wandsbek erschlossen wurde. Hier befand sich auch die erste Endhaltestelle mit Kehre der Straßenbahn, später bis Tonndorf verlängert.

Diese historische Grünanlage ist prägend und Identität stiftend für das weitgehend erhaltene Wohnviertel mit Einzelvillen. Sie wurden im Stil der Jahrhundertwende erbaut, z. T. für die Offiziere der Wandsbeker Husaren, die über den damaligen Feldweg Am Neumarkt Richtung Exerzierplatz am Holstenhof ritten. Darum trugen die angrenzenden Nebenstraßen die Namen preußischer Offiziere, z. B. Roonstr., Manteuffelstr., Mansteinstr. bzw. den des Reichskanzlers Otto von Bismarck. Wegen der Namensgleichheit im Althamburger „Generalsviertel“ wurden die Wandsbeker Straßen nach dem 2. Weltkrieg umbenannt.

Als Handreichung für die Entscheidungsfindung zugunsten einer nutzerfreundlichen StadtRad-Fläche haben wir die Vor- und Nachteile in einer Synopse zusammengeführt. Aus unserer Sicht als langjährige Anwohner spricht vieles für den Standort Kedenburgstraße. Wir bitten die Ausschussmitglieder um gewissenhafte Abwägung.

Hamburg, den 10.09.19

Anlagen:

Synopse der geplanten Standorte 1. und 2.

Ansichten beider Plätze einst und jetzt

Synopsis der StadtRad Standorte im östlichen Kerngebiet, 2 Seiten

Standort 1	Vorteile	Nachteile
<p>Kedenburgstr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ungenutztes verwahrlostes Gelände erfährt eine sinnvolle Verwendung und ggf. Pflege und optische Aufwertung durch Begleitgrün • Sicherer Überweg Richtung Wandse und Park an der Kreuzung mit synchron geschalteter Ampelschaltung vorhanden.(Keine Bedarfsampel mit längerer Wartezeit wie an der Haltestelle Eichtalstraße). • Ideale Anbindung an die zahlreichen Geschoßwohnungs-Neubauten Zollstr. + Umfeld: Kedenburgstr., Puvogelstr., Fenglerstr. und Am Neumarkt (geplant). • Für das Wohn- und Gewerbegebiet nördl. der S 4-Trasse ist keine zusätzliche Haltestelle (Luetskensallee) geplant; diese Versorgungslücke könnte eine StadtRad-Station als Zubringer zu den Haltepunkten schließen. • Direkter (Rad-)Weg von der Kedenburgstr. <u>nach Westen</u> <ul style="list-style-type: none"> - zur Haupteinkaufsmeile an der Holzmühlenstraße durch den Wandse-Grünzug bzw. - zum Wandsbeker Markt parallel zur B 75) <u>nach Osten</u> über den Parkzugang vor dem Gemeindehaus der Kreuzkirche: <ul style="list-style-type: none"> zum Spielplatz, zur TSV-Sportanlage, zum Sondergarten, zur Apotheke und zum Einkaufscenter Ölmühlenweg. Diese Lenkung der StadtRad-Nutzer könnte den stark frequentierten Durchgang am Torhaus entlasten. 	<p>Wenige Meter von der Bushaltestelle gelegen, ebenso bis zum Haupteingang Eichtalpark</p>

Standort 2	Vorteile	Nachteile
Eichtalstr.	<ul style="list-style-type: none"> • Direkt am Bushalt und dem Haupteingang zum Park mit Bedarfsampel zur Überquerung der B 75 • Nahe gelegen für die Anwohner des Villengebiets (die jedoch meist eigene Räder besitzen und nutzen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beeinträchtigung des besonders geschützten Ensembles Moltke-Ehrenmal mit Grünanlage – mit Wirkung auf das Ortsbild des angrenzenden Villenviertels • Ein Großteil des eingewachsenen Gehölzbestand am Denkmal mit Emissionsschutz für die nahen Wohngebäude müßte weichen • Noch sichtbarer Schienenverlauf der historischen Straßenbahn sind ggf. vom Rückbau bedroht • Überweg mit Bedarfsampel, lange Wartezeit • Die Kopfsteinpflasterung der Straßen veranlaßt Radler zum Ausweichen auf die schmalen Fußwege. Das gilt für die Eichtalstr. und <u>vor allem</u> für die Torzufahrt zum Park. Bereits heute gibt es Konflikte zwischen Radfahrern und (älteren) Fußgängern oder Kindern, Buspendlern auf dem Parkweg von/ nach Hinschenfelde, Nutzern von Rollatoren (Altenheime), eScootern, Kinderwagen etc. auf den beiden Fußwegen zwischen Torhaus und Park. • Die üblichen Versorgungswege per Rad zu den Einkaufszentren Holzmühlenstr. bzw. Ölmühlenweg (s.o.) führen bei Wahl dieses Standorts durch das Nadelöhr am Eingang Torhaus.