

## Abwägungsvermerk – Stellungnahmen zur Vorstellung von Maßnahmen aus der Fußverkehrsstrategie Hoheluft-Ost im Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude

Tabelle B: Übersicht über alle eingegangenen Mails mit Kurzzusammenfassung und angesprochenen Themen

Nr.	Bewertung	Statements/Forderungen	Vorschläge/Anregungen und offene Fragen
1		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierung der Gehwege wäre völlig ausreichend, eine Veränderung ist nicht notwendig</li> <li>Die arbeitende Bevölkerung braucht Parkplätze</li> <li>Die vorgestellte Maßnahme ist wenig kreativ</li> <li>Die Reduzierung der Parkplätze sollte so gering wie möglich ausfallen</li> <li>Betonsteine und Metallbügel sind städtebaulich/gestalterisch nicht akzeptabel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konsequente Ahndung von Parkverstößen</li> <li>Abschließbare, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (alle 30m)</li> <li>Einrichtung von Elektro-Ladestationen</li> <li>Einrichtung von Paketauslieferungszonen</li> <li>Asphaltierter Streifen für Radfahrende auf der Fahrbahn</li> <li>Husumer Straße als Einbahnstraße</li> <li>Ausweitung des Bewohnerparkens auf den gesamten Tag</li> <li>Großflächigere Einrichtung von Bewohnerparkzonen</li> <li>Bewohnerparken abhängig von Fahrzeuggröße/-gewicht</li> </ul>
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der RegA-Sitzung wurde der Sinn der Maßnahme nicht klar</li> <li>Das Gehwegmanagement dient nur als Aufhänger zur Parkraumvernichtung bei gleichzeitigem Einführen von Parkgebühren</li> <li>keine hinreichende Beteiligung der Bürger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbreiterung des Gehwegs zu Lasten des unbefestigten Streifens</li> <li>Auffahren für Fahrzeuge durch Absenken der Bordsteine erleichtern</li> <li>Husumer Straße als Einbahnstraße, Fahrbahnbreite 3,40m</li> </ul>
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fußgänger wurden nicht befragt</li> <li>Der Wegfall von 100 Parkplätzen in der Husumer Straße ist nicht akzeptabel</li> <li>Das Hauptproblem sind die wild abgestellten E-Scooter</li> </ul>	
4		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Auto wird für Fahrten zur Arbeit mit spätabendlicher Rückkehr benötigt</li> <li>Die Parkplatzsituation ist angespannt bis katastrophal</li> <li>Eine breitere Fahrbahn würde nur die Durchfahrt beschleunigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zahl der Parkmöglichkeiten in der Husumer Straße und Umgebung belassen</li> <li>Durchsetzung des Bewohnerparkens</li> <li>Zusammenlegung der Bewohnerparkzonen „Eppendorfer Landstraße“ und „Kellinghusenstraße“</li> </ul>
5		<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Auto wird nur am Wochenende benötigt/genutzt</li> <li>Zahlreiche Baustellen reduzieren den Bestand an Parkmöglichkeiten regelmäßig weiter</li> <li>Fahrradbügel werden das Abstellen am Zaun nicht verhindern</li> <li>Es gibt keine Kollisionen auf den Gehwegen</li> <li>Es sollte keine weitere Versiegelung vorgenommen werden</li> <li>Zusätzliche Bänke wären sinnvoll, allerdings besser privat initiiert/bezahlt</li> <li>Das Vorhaben stellt eine Verschwendung von Steuergeldern dar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Öffentliche Toilette aufstellen</li> <li>Keine Fahrradbügel hinter dem hvv switch Punkt (kein Eingang)</li> <li>Betonpoller aus Denkmalschutzgründen vermeiden, besser Bänke oder Beete</li> <li>Autofreie Spielstraße in der Mitte der Husumer Straße</li> <li>Husumer Straße als Einbahnstraße</li> </ul>
6		<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist eine grundlegende Überarbeitung der Pläne nötig</li> <li>Die Unterhaltungsabsicht wird nicht klar</li> <li>Das Schrägparken sollte bestehen bleiben</li> <li>Das Verlegen von Gehwegplatten in Richtung der Häuser stellt keine Gehwegverbreiterung dar</li> <li>Eine weitere Versiegelung sollte vermieden werden</li> <li>Es fehlen Leihstellen für Fahrräder, Abstellmöglichkeiten für E-Bikes, Motorroller und E-Scooter</li> <li>Keine Poller verwenden (Zerstörung des ästhetischen Eindrucks)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Husumer Straße und Abendrothsweg als Einbahnstraße</li> <li>Wäre eine stärkere Begrünung möglich? Ggf. in Verbindung mit Grünpatenschaften?</li> <li>Wäre die Schaffung von Parkraum unter dem Martinipark möglich?</li> </ul>
7		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Nutzbarmachung der Gehwege wird begrüßt</li> <li>Es gibt einen großen Bedarf an besseren Gehwegen und Querungsmöglichkeiten v.a. für Menschen mit Rollatoren, Kinderwägen, Rollstühlen</li> <li>Kinder sollen auf der Straße spielen können und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität ohne parkende Autos entstehen</li> <li>Löwenstraße und Falkenried sollten möglichst bald folgen, ebenso Neumünstersche Straße nach Vorbild Heider Straße</li> <li>Gegner der Maßnahme handeln egoistisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Querungsstellen an Einmündungen verbessern (z.B. Kremper oder Meldorfer Straße)</li> <li>Umgestaltung von Kreuzungen nach dem Vorbild Abendrothsweg/Falkenried, ggf. zunächst provisorisch mit Betonkübeln etc.</li> </ul>

8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die künftige Möglichkeit, ungestört Gehwege nutzen zu können, wird begrüßt</li> <li>• Hoffnung auf spielende Kinder auf der Straße</li> <li>• Maßnahme ist im Sinne der Mehrheit der Bewohnenden (siehe auch Wahlergebnis), auch wenn diese sich nicht lautstark äußern</li> <li>• Kritiker handeln gegen geltendes Straßenverkehrsrecht, nur auf das eigene Wohl bedacht</li> <li>• Poller sind unschön, aber offenbar erforderlich</li> </ul>	
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie werden sehr begrüßt, insbesondere in der Löwenstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau von mehr Fahrradbügeln</li> <li>• Mehr Bänke, Sitzgelegenheiten, ggf. in Verbindung mit Blumenkübeln</li> <li>• Könnte man „Fahrradzuwege“ zur Fahrbahn einplanen, um mit dem Rad nicht nur an den Kreuzungen dorthin zu gelangen?</li> </ul>
10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Bewohnerparken ist ein Erfolg, die Parksituation hat sich entspannt</li> <li>• Aber die Abschaffung des Querparkens würde diesen positiven Effekt wieder aufheben, daher sollte sie unterbleiben</li> <li>• Bänke und Fahrradbügel sind keine gute Idee, da sie durch die Bäume komplett verunreinigt werden würden und unnutzbar wären</li> <li>• Es gibt keinen Bedarf an Sitzbänken, da ausreichend Begegnungsmöglichkeiten in den Innenhöfen und bei den Läden im Quartier bestehen</li> <li>• Der Gehweg ist in der Regel breit genug, auch für Rollatoren und Kinderwagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wild abgestellte E-Scooter sollten stärker reguliert werden</li> </ul>
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Parksituation ist sehr problematisch, trotz des Bewohnerparkens</li> <li>• Es sollte keine Reduktion der (ohnehin begrenzten) Parkmöglichkeiten im Quartier geben</li> </ul>	
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Interessen aller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden sind zu berücksichtigen</li> <li>• Viele Anwohnende sind auf ihr Auto angewiesen, v.a. ältere Menschen, Handwerker, Beschäftigte</li> <li>• Aktuell sehr schwierige Parksituation, langwierige Parkplatzsuche, nur leichte Entspannung durch Bewohnerparken</li> <li>• Es gibt keine nennenswerten Behinderungen durch Schräg-/Senkrechtparken</li> <li>• Verlust von etwa 300 Parkplätzen in Husumer Straße und Umgebung, in Verbindung mit Kosten für Bewohnerausweis nicht vermittelbar</li> <li>• Die Verknappung von Parkmöglichkeiten führt nicht zur Abschaffung des eigenen Pkw</li> <li>• Das Hauptproblem für den Fußverkehr besteht in fehlenden Querungsmöglichkeiten, auf dem Gehweg selbst gibt es keine Probleme</li> <li>• Das vorgeschlagene Konzept erschwert die Querung der Straße</li> <li>• Sitzbänke werden nicht benötigt (in den Innenhöfen vorhanden, Parks und Cafés in der Nähe)</li> <li>• Bürgerbeteiligung wird nicht ernsthaft praktiziert (Bsp. Loehrsweg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohnerparken nach Zahl der Pkw im Haushalt staffeln</li> <li>• Bewohnerparken an Fahrzeuggröße koppeln (je größer das Auto, desto problematischer das Parken)</li> <li>• Konsequente Entfernung von E-Scootern</li> <li>• Markierungen zur besonderen Kennzeichnung von freizuhaltenen Gehwegbereichen</li> <li>• Umfrage unter den Anwohnern, um die Einstellung zu den Maßnahmen kennenzulernen</li> <li>• Wie viele Anträge auf Bewohnerparken sind gestellt worden? Wie viele existierende Parkplätze stehen dem gegenüber?</li> <li>• Wie viele Parkplätze sind tatsächlich nutzbar (z.B. Parkverbotszonen wegen Bauarbeiten)?</li> <li>• Wie viele Parkplätze fielen durch ausschließliches Längsparken weg?</li> <li>• Ist ein Öffnen/Beladen/Zugänglichkeit der Kfz bei voll belegten Fahrradbügeln noch möglich?</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Situation für Fußgänger:innen ist stark verbesserungswürdig: kein Durchkommen mit breitem Kinderwagen, eingeschränkte Sicht an den Kreuzungen, gefährliche Situation v.a. auch für Kinder</li> <li>• Die Durchsetzung des legalen Zustands ist das Mindeste</li> <li>• Das Parken im öffentlichen Raum ist kein Grundrecht und nicht notwendig, v.a. nicht für die sporadische Wochenendnutzung</li> </ul>	
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Verbreiterung des Gehwegs ist nicht erforderlich: es gibt nur wenige Engstellen, ansonsten überall 1,50m Breite</li> <li>• Es besteht kein Mangelzustand hinsichtlich Barrierefreiheit (Gehwege breit genug, wenig Rollstuhl- und Rollatornutzung)</li> <li>• Die Motivation der Umgestaltung ist einzig die Verbannung der Autos</li> <li>• Die Maßnahme stellt grundgesetzwidrigen Eingriff in das Privateigentum dar, der nur durch Parlamente erfolgen darf (Verweis auf Urteil zur Friedrichstraße in Berlin)</li> <li>• etwa 80% aller Haushalte in Hoheluft-Ost verfügt über ein Auto</li> <li>• Die Zahl der Parkmöglichkeiten darf nicht so massiv von den ausgegebenen Bewohnerparkausweisen abweichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollte erst der Zustand nach Einführung des Bewohnerparkens abgewartet werden</li> </ul>
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angesichts des Klimawandels ist die Diskussion um Fahrradbügel und Parkplätze nicht mehr zeitgemäß</li> <li>• Die Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie sind viel zu kurz gegriffen</li> </ul>	
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da alle abgestellten Fahrzeuge über Bewohnerparkausweise verfügen, zeigt sich, dass der Bedarf an Parkmöglichkeiten viel zu hoch ist und das Quer-/Schrägparken daher nicht unterbunden werden sollte</li> </ul>	

17		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es steht eine drastische Verschärfung der Parkraumproblematik für die Anwohnenden zu befürchten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer Einbahnstraße in der Husumer Straße (ab Curschmannstraße in beide Richtungen), um das Schrägparken am Fahrbahnrand zu ermöglichen</li> </ul>
18		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlen adäquate und (vor parkenden Autos) geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>• Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge an Kreuzungen gefährden die Sicht</li> <li>• Teilweise ist für Radfahrende in den engen zugeparkten Straßen kein Durchkommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• überdachte Radabstellplätze in regelmäßigen Abständen</li> <li>• Umgestaltung von Kreuzungsbereichen, um dortiges Parken zu unterbinden</li> <li>• Durch eine eingezeichnete Randbegrenzung wird das Zuparken der Fahrgasse verhindert</li> <li>• Größere Autos sollten beim Bewohnerparken mehr bezahlen als kleine</li> </ul>
19		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Stimme der Autofahrenden dominiert und erweckt den Eindruck, als wäre das gesamte Viertel gegen die Maßnahmen</li> <li>• Der Fokus auf den Fußverkehr wird sehr begrüßt</li> <li>• Die Situation im Viertel durch parkende Autos ist unhaltbar – Sichtachsen werden verstellt, erhöhen die Gefährdung beim Queren, insbesondere auch für Kinder</li> <li>• Durch die Maßnahme wird die Aufenthaltsqualität stark verbessert, durch freigehaltene Gehwege, neue Fahrradabstellmöglichkeiten und Sitzbänke zum Verweilen</li> <li>• Zusätzliche Sharing-Angebote könnten zur Abschaffung des eigenen Pkw führen</li> <li>• Das Längsparken wird zur Beschleunigung des Kfz-Verkehrs führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zebrastreifen über die Straße, auch um erhöhte Geschwindigkeiten zu vermeiden</li> <li>• Weitere „Schikanen“ oder andere Straßenelemente zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs</li> </ul>
20		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigener Pkw ohne festen Stellplatz bedeutet großen Stress, daher in persönlicher Konsequenz bereits Mitte der 1990er das eigene Auto abgeschafft</li> <li>• Schräg/quer parkende Fahrzeuge erschweren das Erreichen der Fahrbahn mit dem Fahrrad; das ist bei längsparkenden Autos deutlich besser</li> <li>• Auch Begegnungen auf dem zugeparkten Gehweg sind problematisch, weil viele Autos keine Lücke bieten</li> <li>• Die Bäume leiden unter dem verdichteten Raum zwischen Gehweg und Fahrbahn, auch dies würde durch längsparkende Autos verringert</li> <li>• Zugeparkte Einmündungen stellen eine Barriere für den Fußverkehr dar</li> <li>• Es sollte noch auf andere Straßen ein Blick geworfen werden</li> </ul>	
21		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verhinderung des Querparkens hebt den Vorteil des Bewohnerparkens auf (zumindest tagsüber mehr Parkmöglichkeiten)</li> <li>• Fehlende Parkmöglichkeiten für Besucher im Quartier, mit sozialer Isolation als Folge</li> <li>• Das Hauptproblem stellen die Fahrzeuggröße (SUVs, Busse) und die vielen Fahrzeuge pro Haushalt dar</li> <li>• Das Querparken garantiert das Einhalten von Tempo30, gesonderte verkehrsberuhigende Maßnahmen sind nicht erforderlich</li> <li>• Durch die Tolerierung des Querparkens ist ein Gewohnheitsrecht entstanden</li> <li>• Mehr Carsharing-Stationen reduzieren den Parkraum und sind weder erforderlich (mehrere Situationen im Umfeld) noch nutzbar für den vorhandenen Bedarf (z.B. Wochenendfahrten, Fahrten außerhalb Hamburgs)</li> <li>• Das private Auto bleibt unbedingt erforderlich, auch für Beschäftigte, Geschäfte etc.</li> <li>• E-Autos stellen nur eine Übergangslösung dar</li> <li>• Die Erweiterung der Gehwege ist überflüssig, Bänke werden nicht benötigt (es gibt Innenhöfe)</li> <li>• Breitere Gehwege führen vielmehr zur vermehrten Nutzung durch E-Scooter und Radfahrende</li> <li>• Fahrradbügel führen zu mehr Fahrradleichen, ein Abschließen auf der Seite zur Straße hin scheint nicht möglich</li> <li>• Durch das massive Aufstellen von Pollern etc. geht die Erweiterung des Gehwegs wieder verloren</li> <li>• In der Umgebung gibt es viele breite Fußgängerflächen (z.B. Marie-Jonas-Platz)</li> <li>• Die Erweiterung der Fußwege führt zu erhöhtem Materialverbrauch</li> <li>• Autos der Anwohner gehören zur lebenswerten Vielfalt des Stadtteils</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingriff hinsichtlich SUVs/Busse bzw. mehrere Pkw pro Haushalt zu überdenken</li> <li>• Mehr Bus- und Bahnangebote über den Bezirk hinaus</li> <li>• Freundlichere Gestaltung der umliegenden Plätze/Straßenecken</li> <li>• Können Angaben zur Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise im Verhältnis zu den vorhandenen Parkmöglichkeiten gemacht werden?</li> <li>• Wozu dient das kostenlose Parken von E-Fahrzeugen?</li> </ul>
22		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen werden befürwortet, gehen jedoch nicht weit genug</li> <li>• Der Knotenpunkt Abendrothweg/Löwenstraße sollte mit einbezogen werden, da dort eine erhöhte Unfallgefahr für Fuß- und Radverkehr durch Falschparker besteht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung für Fußverkehr durch „abwehrenden Brandschutz“, sollte z.B. in der Neumünsterschen Straße zur Änderung der Parkanordnung genutzt werden</li> </ul>
23		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die geplanten Maßnahmen sind notwendig und wichtig</li> <li>• Der Fuß- und Radverkehr sollte den Raum bekommen, um sich frei und sicher zu bewegen; dies ist in zugeparkten Quartieren nicht gegeben</li> <li>• Neue Einbauten zur Verhinderung unrechtmäßigen Parkens sind sinnvoll</li> <li>• Weitere Quartiere sollten künftig von entsprechenden Maßnahmen profitieren</li> </ul>	

24		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das vorschriftswidrige Quer- oder Schrägparken zieht die Bäume in Mitleidenschaft und schränkt die Gehwege ein</li> <li>• Es ist kein Begegnungsverkehr auf den Gehwegen mehr möglich, zudem sind mobilitätseingeschränkte Personen besonders betroffen</li> <li>• Parkdruck entsteht in vielen Quartieren vor allem durch gelegentlich genutzte Pkw, zunehmend auch durch Wohnmobile; damit werden Parkplätze für diejenigen blockiert, die das Auto tagtäglich zur Arbeit nutzen</li> <li>• Parkraum sollte zugunsten des Rad- und Fußverkehrs eingeschränkt und gleichzeitig ÖPNV und Carsharing für Pkw-Gelegenheitsnutzer:innen ausgebaut werden</li> </ul>	
25		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen werden begrüßt, weil sie Fußverkehr mehr Raum geben und die Verkehrssicherheit von Radfahrenden verbessern</li> <li>• Das Querparken stellt ein Sicherheitsrisiko für Radfahrende dar</li> </ul>	
26		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme wird sehr begrüßt und sollte auch in anderen Quartieren umgesetzt werden</li> <li>• Im Quartier fehlen sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>• Der Einbau von Pollern an Straßenecken zur Verhinderung des Zuparkens wird positiv gesehen</li> </ul>	
27		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserungen für den Fußverkehr werden sehr begrüßt und ihre konsequente Umsetzung eingefordert</li> <li>• Schmale und zugeparkte Gehwege, zugestellte Kreuzungen und schlechte Ampelschaltungen stellen gerade für Familien eine problematische Situation dar</li> <li>• Autofahrer haben bereits die größten Flächen zur Verfügung, obwohl die Mehrheit der Haushalte im Quartier kein Auto besitzt</li> </ul>	
28		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen werden begrüßt, da sie das Zufußgehen attraktiver machen und die Nutzung eines Fahrrads durch die Schaffung von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum fördern</li> <li>• Verbesserungen für den Fußverkehr sind nur durch eine Verringerung des Stellplatzangebots zu erreichen</li> <li>• Die Maßnahmen sind nur erforderlich, weil illegal geparkt und dies nicht geahndet wird</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fahrbahnen sollten in den Einmündungsbereichen deutlich verengt werden (fast einspurig), damit sie nicht wieder zugeparkt werden</li> <li>• Kleine Zäune oder kleine Poller zur Verhinderung des Querparkens und für den Schutz der Bäume, keine Betonschweine (hässlich)</li> <li>• Besser Rasen als Grand einsetzen, dies fördert die Verdunstung</li> </ul>
29		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Bewohnerparken ist erfolgreich, da sich die Parksituation tagsüber entspannt hat</li> <li>• Das Schrägparken sollte nicht abgeschafft werden, da durch die Reduzierung des Parkraums der positive Effekt des Bewohnerparkens wieder aufgehoben werden würde</li> <li>• Durch den Zuschnitt der Bewohnerparkzonen wären teilweise erhebliche Wege für die Bewohner der Husumer Straße zu befürchten, um das Auto abzustellen</li> <li>• Bänke und Fahrradbügel sind unnötig: sie wären aufgrund der Verunreinigungen durch die Bäume unnutzbar, zudem werden Bänke aufgrund der vorhandenen Innenhöfe nicht benötigt</li> <li>• Das eigene Auto wird vorrangig für Urlaub oder am Wochenende genutzt</li> <li>• Alternative Parkmöglichkeiten bestehen nicht, da die umliegenden Tiefgaragen vergeben und zudem unbezahlbar sind</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gibt es Möglichkeiten, Tiefgaragen-Stellplätze zu bauen und den Bewohner:innen bezahlbar zur Verfügung zu stellen?</li> </ul>
30		<p>(Stellungnahme von Fuß e.V.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lob für die vorliegende Planung</li> <li>• Die Maßnahme sorgt für lebenswerten öffentlichen Raum, fördert das Zufußgehen und erhöht die Lebensqualität und Sicherheit</li> <li>• Es sollten keine Kompromisse gemacht und nicht von der Planung abgewichen werden</li> <li>• Die Maßnahme wird als Beginn eines Wechsels in der Stadtentwicklungsplanung gesehen</li> <li>• Breitere Gehwege, Sitzbänke, sichere Querungen und Grünflächen bilden die Grundlage für Begegnungen und soziale Kontakte</li> </ul>	
31		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme wird voll unterstützt</li> <li>• Die öffentliche Straßenfläche ist kein Parkplatz, sondern dient allen Menschen; die Erwartung, das eigene Auto dort abstellen zu können, ist nicht gerechtfertigt</li> <li>• Die zugeparkten Gehwege sind problematisch, weil jede Begegnung dazu führt, dass man „in Gänsemarsch verfallen“ muss</li> <li>• Wenn Menschen nebeneinander gehen wollen, benötigen sie mehr Platz</li> <li>• Mehr Fahrradbügel werden dringend benötigt, um die Nutzung des Fahrrades zu fördern</li> </ul>	
32		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen werden uneingeschränkt begrüßt</li> <li>• Gehwege sollten (wieder) ausschließlich für den Fußverkehr zur Verfügung stehen</li> <li>• Die Nicht-Autobesitzer stellen die Mehrheit im Viertel</li> </ul>	

33	(Stellungnahme des ADFC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Planungen zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie werden begrüßt</li> <li>• Die Maßnahme stellt einen überfälligen Schritt in Richtung Mobilitätswende dar und sollte Vorbild für weitere Straßen sein</li> <li>• Maßnahmen zur Erhöhung der Anzahl der ausgewiesenen Parkplätze im Planungsgebiet werden abgelehnt</li> <li>• Unter den parkenden Autos leiden Aufenthaltsqualität und Sicherheit im Quartier</li> <li>• Es gibt kein Recht auf Parken im öffentlichen Raum; viele Fahrzeuge werden kaum genutzt</li> <li>• Abgestellte Fahrzeuge, insbesondere angesichts der zunehmenden Größe, sorgen durch Zustellen von Sichtbeziehungen für Gefahren</li> <li>• Parkende Fahrzeuge versperren den Gehweg, schränken das Erreichen der Fahrbahn (besonders mit Lastenrad oder Anhänger) bzw. von abgesenkten Bordsteinen ein und verstellen wichtige Sichtbeziehungen</li> <li>• Der Radverkehr wird durch das Ausparken schräg parkender Fahrzeuge gefährdet</li> <li>• Es fehlen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dezentrale Kleingaragen mit Mietplätzen für Fahrräder</li> </ul>
34		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen in Husumer Straße und Abendrothsweg werden sehr positiv gesehen</li> <li>• Es werden alle Personen im öffentlichen Raum berücksichtigt, die Sicherheit auf den Gehwegen erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert</li> <li>• Insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Gehhilfen, Rollstühlen sowie Kinder werden profitieren</li> <li>• In den ersten Diskussionen dominierten die Personen, die den Wegfall von Parkplätzen kritisierten; die zu Fuß gehenden Anwohnenden kamen kaum zu Wort</li> <li>• Das illegale Zuparken stellt den Sinn gesetzlicher Regelungen infrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übergänge sollten durch Zebrastreifen markiert werden</li> </ul>
35		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus auf das Quarree Heider Straße/Eppendorfer Weg/Neumünstersche Straße/Abendrothsweg</li> <li>• Hoffen auf eine konstruktive und ergebnisoffene Diskussion, die auch die Auto-Nutzenden im Stadtteil berücksichtigt</li> <li>• Der geplante Wegfall der Parkplätze stellt für Bewohnende und Gewerbetreibende eine Härte dar</li> <li>• Wenn die angrenzenden Hecken zurückgeschnitten und die Fahrräder nicht mehr dort abgestellt werden, sind die Gehwege breit genug</li> <li>• Die Maßnahme in der Heider Straße sollte zurückgenommen werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Fahrradbügel an Kreuzungsbereichen und in privaten Vorgärten aufstellen</li> <li>• Neumünstersche Straße: Heckenschnitt anregen, Parkmarkierung erneuern, hvv switch Punkt in anderem Bereich anlegen</li> <li>• Abendrothsweg: beidseitiges Parken diagonal zur Fahrbahn (45°), ggf. Umstellung auf Einbahnstraße</li> </ul>
36		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vorschlag für mehr Fahrradbügel wird unterstützt</li> <li>• Die Verkehrswende funktioniert nur durch Verzicht auf das Auto</li> </ul>	
37		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Barrierefreiheit ist in Hoheluft-Ost bisher nicht gegeben, Verkehrssicherheit besteht nicht</li> <li>• Fußgänger:innen sollten sich nicht mehr gegenseitig behindern (müssen)</li> </ul>	
38		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs werden begrüßt</li> <li>• Kinder haben genauso wie Erwachsene ein Recht auf Stadt und auf Raum; bisher werden sie wie Personen mit niedrigem Einkommen und/oder ohne eigenes Auto von der Benutzung des öffentlichen Raums ausgeschlossen</li> <li>• Der öffentliche Raum sollte für Begegnungen und zum Spielen genutzt werden können, daher ist eine andere Verteilung erforderlich</li> <li>• Die Fußverkehrsstrategie sollte auch in anderen Stadtteilen umgesetzt werden</li> </ul>	
39		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußverkehrsförderung und Längsparken werden sehr begrüßt</li> <li>• Nur wenige Menschen sind wirklich auf das Autos angewiesen und werden von denjenigen, die nicht verzichten wollen, als Vorwand genommen</li> </ul>	
40		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen für mehr Fläche für den Fußverkehr werden grundsätzlich begrüßt, da ansonsten die Wege zum ÖPNV sehr erschwert sind</li> <li>• Abendrothsweg: Das Längsparken verbessert die aktuelle Situation (extreme Einengung des Gehwegs) deutlich; im Bereich der Kreuzung Neumünstersche Straße stellt die Planung eine neue Übersichtlichkeit her, die gerade wegen des Spielplatzes sehr wichtig ist</li> <li>• Husumer Straße/Haynstraße: Die Maßnahme verbessert die Querungssituation durch das Unterbinden des illegalen Parkens</li> <li>• Die Einbauten zum Verhindern des Parkens auf dem Gehweg sind gut investiert</li> <li>• Die Maßnahme sorgt dafür, dass die Sichtachsen nicht durch Kfz verstellt werden</li> </ul>	

41		<p>(Stellungnahme der SPD Eppendorf, Sebastian Haffke und Konstantin Scholz)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verlagerung der Parkplätze auf die Fahrbahn wird unterstützt</li> <li>• Die Planungen müssen intensiv überarbeitet werden</li> <li>• Die tatsächliche Erweiterung/Verbreiterung der Gehwege wird in der Maßnahme völlig vernachlässigt</li> <li>• Die meisten Details können nicht erst in der Bauphase geklärt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Parkplätze sollten auf die Fahrbahn verlegt, aber die Anordnung als Schräg- und Querparken beibehalten werden. Schrägparken sollte sich abwechseln, um die Durchfahrtsgeschwindigkeit zu drosseln</li> <li>• Einmündende Straßen sollten aufgepflastert werden, um einen durchgängigen Fußgängerüberweg zu schaffen</li> <li>• Knotenpunkte Abendrothsweg/Curschmannstraße, Abendrothsweg/Löwenstraße, Husumer Straße/Haynstraße und Husumer Straße/Löwenstraße sollten durch breitere Gehwege eingeengt, ggf. auch aufgepflastert werden</li> <li>• Fahrradbügel sollten quer zur Fahrbahn stehen und neben den Bäumen angeordnet werden, stattdessen der Fahrbahnrand durch Poller gesichert werden, sodass Autos nicht mehr mit den Reifen auffahren können</li> <li>• Ist die Zahl der Fahrradbügel bedarfsgerecht?</li> <li>• Es ist zu prüfen, ob das Kopfsteinpflaster in der Husumer Straße ersetzt oder angepasst werden könnte, um die Gehwegnutzung durch Radfahrende zu reduzieren</li> <li>• Die Gehwegplatten sollten bis an die Grundstücksgrenzen verlegt werden, abschnittsweise auch eine (vierte) Platte Richtung Fahrbahn</li> <li>• Es ist zu prüfen, ob Grandflächen durch Pflaster ersetzt werden können, um die Gehwege zu erweitern, v.a. im Abendrothsweg zwischen Curschmannstraße und Löwenstraße</li> <li>• Verbreiterung von Baumscheiben bei Bäumen, deren Stamm die vorhandene Baumscheibe fast komplett ausfüllt</li> <li>• Lastenradstellplätze sollten auf der Fahrbahn vor den Baumscheiben eingerichtet werden (Baumschutz, keine Lastenräder auf den Gehwegen)</li> <li>• Mehr Bänke und Bankstandorte</li> </ul>
42		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme zur Zurückdrängung des Autoverkehrs im Sinne einer ökologischen Verkehrswende wird vollständig begrüßt und unterstützt</li> <li>• Die Planung fördert den Fuß- und Radverkehr, erhöht die Lebensqualität und die Sicherheit</li> <li>• Es sollten keine Kompromisse gemacht, sondern die Planung so umgesetzt werden</li> <li>• Entsprechende Verbesserungen sollten auch in anderen Straßen in Hoheluft-Ost umgesetzt werden</li> <li>• Langfristig sollten Autos aus dem Ring 2 verdrängt werden, da sie eine schlechte Verwendung des öffentlichen Raums darstellen und nicht zur Belebung beitragen</li> <li>• Breite Gehwege, Sitzbänke, sichere Querungen und Grünflächen sind Grundlage für Begegnungen und soziale Kontakte</li> </ul>	
43		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Planung wird unterstützt, auch die Maßnahme in der Heider Straße wird sehr positiv gesehen</li> <li>• Die Gehwege sind so schmal, dass man meist nicht nebeneinander gehen und Entgegenkommenden kaum ausweichen kann, besonders kritisch mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl</li> </ul>	
44		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme wird begrüßt, da die Zahl der parkenden Fahrzeuge reduziert werden sollte</li> <li>• Parkenden Autos steht statistisch mehr Platz zur Verfügung als so manchen Bewohnern in ihren Wohnungen, außerdem nutzen sie den Raum kostenfrei/nur für eine geringe Gebühr</li> <li>• Aufstellen von Fahrradbügeln, v.a. für Lastenräder, wird sehr begrüßt, ebenso wie Parkplätze für Carsharing, um Alternativen zum privaten Pkw zu bieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch legale kostenfreie Parkplätze im öffentlichen Raum sollten entfallen – der Preis für das Abstellen von Fahrzeugen sollte sich am Marktpreis ausrichten und der Stadt Hamburg zugute kommen</li> </ul>
45		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es gibt kein Anrecht auf kostenlose Parkplätze</li> <li>• Der Fußverkehr hat auch nach Hamburgischem Wegegesetz Vorrang vor parkenden Pkw</li> </ul>	
46		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verbot des Schrägparkens und die Entfernung weiterer Parkplätze wird abgelehnt</li> <li>• Es ist undemokratisch, sich über das entsprechende Votum der Anwohnenden (u.a. in der Petition) hinwegzusetzen</li> <li>• Es trifft nicht zu, dass keine legalen Parkplätze entfallen würden</li> <li>• Die Familien- und die gesundheitliche Situation erfordert die Nutzung eines Autos; eine lange Parkplatzsuche erschwert die Situation</li> <li>• Es wird sehr gewissenhaft mit der Nutzung des (einen) Autos umgegangen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollte das Problem angegangen werden, dass viele Familien 2-4 Autos besitzen</li> </ul>

47		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verbot des Schrägparkens und die Entfernung weiterer Parkplätze wird abgelehnt</li> <li>• Es ist undemokratisch, sich über das entsprechende Votum der Anwohnenden (u.a. in der Petition) hinwegzusetzen</li> <li>• Es trifft nicht zu, dass keine legalen Parkplätze entfallen würden. Schrägparken ist nur dort verboten, wo es andere behindert, was hier offensichtlich nicht der Fall ist. Zudem wird es von der Polizei nicht geahndet und teilweise durch die Parkmarkierungen vorgegeben</li> <li>• Es ist unangemessen, in Zeiten chronischer Unterfinanzierung etwa sozialer Projekte oder der Gesundheitsversorgung für solche Maßnahmen Geld auszugeben</li> <li>• Die Familie ist durch die persönliche (gesundheitliche) Situation auf das Auto angewiesen und auch auf nahegelegene Abstellmöglichkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welchen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und welche Kosten zieht die Maßnahme nach sich?</li> </ul>
48		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Entfall der Schrägparkplätze wird es nicht mehr ausreichend Parkmöglichkeiten für Anwohnende geben</li> <li>• Das Bewohnerparken hat zu einer leichten Entspannung geführt</li> <li>• Parkbänke werden in einer Wohnstraße nicht benötigt, das Geld fehlt dafür in sozialen Projekten und im Gesundheitssystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um die erforderliche Breite der Husumer Straße zu sichern, würde eine Einbahnstraße mehr Sinn machen als die Wegnahme der Parkmöglichkeiten</li> <li>• Warum sind Parkbänke in der Husumer Straße wichtiger als die Förderung sozialer Projekte?</li> <li>• Welche Kosten bringt die Maßnahme mit sich?</li> </ul>
49		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließt sich der Argumentation von [Nr. 47] an</li> <li>• Auch beim Schrägparken bliebe genügend Platz auf dem Gehweg</li> <li>• Nur wenige Anwohner in den betroffenen Straßen würden für die geplanten Maßnahmen stimmen</li> <li>• Es gibt zu wenig Parkmöglichkeiten</li> <li>• Zur (politisch gewollten) Reduktion des Autoverkehrs sollten zunächst echte Alternativen angeboten werden, ehe man das Autofahren erschwert</li> <li>• Die persönliche Situation erfordert die Nutzung eines Pkw</li> <li>• Haushalte, in denen auf einen privaten Pkw verzichtet werden kann, finden sich im Viertel kaum</li> </ul>	
50		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme wird voll und ganz unterstützt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor allem die Installation von möglichst vielen Fahrradbügel sollte im Fokus stehen</li> </ul>
51		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Verhindern des Schrägparkens durch Fahrradbügel wird sehr begrüßt</li> <li>• Es gibt in vielen Straßen zu wenig Fahrradbügel und die Autos schränken in Kurven die Sicht ein</li> <li>• Verantwortungsvolles und sicheres Queren ist gerade für Kinder vielfach nicht möglich</li> <li>• Initiativen dieser Art werden auch für andere Straßen gewünscht</li> </ul>	
52		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablehnung der erheblich arbeits- und kostenintensiven Maßnahme</li> <li>• Die Situation des Schrägparkens bedarf keines Eingriffs, da ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmenden verbleibt</li> <li>• In der Husumer Straße wohnen viele ältere Menschen, die auf ein Kfz angewiesen sind, das sie möglichst nah abstellen können sollten</li> <li>• Es gibt wenig Publikumsverkehr in der Husumer Straße und keine Probleme bei Begegnungen, auch die Verkehrssicherheit ist nicht eingeschränkt</li> <li>• Es besteht keine Notwendigkeit für Sitzbänke oder Fahrradbügel</li> </ul>	