

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

## Tabelle C: Auflistung der angesprochenen Themen und Abwägung seitens des Bezirksamts Hamburg-Nord

Die nachfolgende Tabelle enthält die Vorschläge, Statements, Forderungen und Fragen aus den eingegangenen Stellungnahmen und Anmerkungen von Bürger:innen und der Politik. Es wurden alle Stellungnahmen und Anmerkungen berücksichtigt und die Punkte einzeln geprüft. Je nach Ergebnis der Prüfung wurde damit folgendermaßen verfahren:

- (teilweise) Übernahme und Einarbeitung in die Maßnahmen
- Aufnahme einer (noch nicht abgeschlossenen) Prüfung und/oder Weitergabe an die zuständige Fachbehörde
- Keine Berücksichtigung, weil Einstufung als nicht realisierbar oder sinnvoll/zielführend
- Aufnahme zur Berücksichtigung in bzw. als Anlass für mögliche künftige/ Anschluss-Maßnahmen

Erläuterungen zum Umgang mit den Punkten sowie Antworten auf Fragen und Statements sind der Tabelle zu entnehmen. Diese wurden teilweise in Abstimmung mit bzw. unter Zulieferung von anderen Dienststellen erstellt. Zur besseren Übersicht wurden die Punkte nach Oberthemen zusammengefasst. Zu einzelnen thematischen Punkten wird darüber hinaus bei der Sondersitzung des Regionalausschusses Eppendorf-Winterhude am 16. Januar 2023 eine gesonderte Erläuterung erfolgen.

| Anmerkung   | Erläuterung   |
|---|---|
| <b>Fußverkehr</b>   |   |
| Zustand der Gehwege verbessern                            | Die Gehwegsanierung ist ein wichtiger Bestandteil des Vorhabens. Großflächige Ausbesserungen sind in den Lageplänen dargestellt. Darüber hinaus werden einzelne Ausbesserungen während der Maßnahme sowie fortlaufend durchgeführt.   |
| Gehwegverbreiterung / mehr Grand durch Pflaster ersetzen? | Wo dies möglich ist, wird die Verbreiterung des Gehwegs durch das Anlegen einer weiteren Gehwegplatte umgesetzt, entweder zur Grundstücksgrenze oder in Richtung Fahrbahn in den Grandflächen zwischen Gehweg und Bordstein. Der Einbau von Platten kann durch verschiedene Faktoren beschränkt sein, etwa durch vorhandene Baumwurzeln oder zu starke Neigungen. Zudem werden Gehwegplatten im Bereich geplanter Fahrradbügel als unnötig eingestuft.  |
| Kein Bedarf an Verbreiterung des Gehwegs?                 | Der Bedarf entsteht auf Seiten des Fußverkehrs. Das Ziel ist es, den Komfort für diejenigen Einwohner:innen zu erhöhen, die zu Fuß im Quartier unterwegs sind: man sollte sich ohne Warten und Probleme begegnen und möglichst häufig auch nebeneinander laufen können. Laut ReStra sind für die Begegnungsfälle von Rollstuhlfahrenden und Kinderwagen, Rollatoren etc. lichte Breiten von 1,80-2,00m anzusetzen, hinzu kommen je nach Situation noch Abstände etwa zur Fahrbahn oder zur angrenzenden Hauswand oder anderen Begrenzungen.   |
| Keine Probleme beim Begegnungsverkehr?                    | Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie für Hoheluft-Ost wurden viele problematische Bereiche identifiziert (und dies wurde auch durch zahlreiche Bürgereingaben bestätigt), in denen die Gehwegbreiten nicht den Anforderungen an eine solche komfortable, barrierefreie Nutzung entsprechen. Ziel ist es daher, entweder eine durchgehende Breite zu schaffen, die die komfortable Nutzung des Gehwegs ermöglicht, oder dies zumindest an möglichst vielen Bereichen (z.B. jenseits der Baumscheiben) sicherzustellen.   |
| Bedarf an Querungsstellen                                 | Im Rahmen dieser Maßnahme steht die Verbesserung der Situation auf den Gehwegen im Fokus. Teilweise sind auch Knotenpunkte Teil der Umsetzungsvorhaben zur Fußverkehrsstrategie (s.u.). Die Einrichtung separater Querungsstellen mit entsprechenden Einbauten im Fahrbahnbereich ist jedoch nicht Teil der Maßnahme. Möglicherweise führt schon das konsequente Einhalten des Längsparkens zu ausreichend Abstand zwischen den Fahrzeugen, um das Überqueren der Straße zu ermöglichen. Falls nicht, könnten Querungsstellen wie die geplante Maßnahme im Falkenried auch für den Abendrothsweg und/der die Husumer Straße in einem Folgeprojekt geprüft werden. |
| Einrichtung von Zebrastreifen                             | Diese sog. Fußgängerüberwege (FGÜ) sind in Tempo30-Zonen grundsätzlich nicht vorgesehen.  |

|  |   |
|--|---|
| <p>Situation an <b>Kreuzungsbereichen bzw. Einmündungen</b> verbessern</p> <p><b>Plätze</b> mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen</p> | <p>Durch die im Rahmen dieser Maßnahme geplanten neuen Fahrradbügel und Poller können die Sichtbeziehungen und Querungssituationen an einigen Knotenpunkten bereits etwas verbessert werden. Ein umfassender Umbau von Knotenpunkten geht dagegen über den Umfang der Maßnahmen hinaus. Über die Knotenpunkte Abendrothsweg/Neumünstersche Straße und Abendrothsweg/Löwenstraße, die 2023 umgesetzt bzw. mit der Planung gestartet werden, hinausgehende Knotenpunktanpassungen könnten im Rahmen einer Folgemaßnahme geprüft werden. Vorschläge wie Aufpflasterungen und/oder Einengungen werden grundsätzlich positiv gesehen und sollten Bestandteil einer solchen Prüfung sein.</p> <p>Der Vorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunkts Abendrothsweg/Löwenstraße aus der Fußverkehrsstrategie sieht die Schaffung eines entsprechenden Platzes vor. In der konkreten Planung wird unter Beteiligung der Bewohnerschaft geprüft, inwieweit dies umsetzbar ist. Weitere Maßnahmen zur Schaffung von Plätzen sind derzeit nicht geplant.</p> |
| <b>Nebenflächen</b>  |   |
| <p><b>Mehr Grünflächen</b>, ggf. in Kombination mit <b>Beetpatenschaften</b></p>   | <p>Der Wunsch wurde in die Überarbeitung der Maßnahme einbezogen. Dort, wo eine Erweiterung von Baumscheiben erforderlich und sinnvoll erscheint, wurde sie vorgesehen. Sofern dies das Parken nicht unterbindet, sind Eichenspaltpfähle einzubauen, um die Baumscheiben zu schützen. Bewohnende, die Interesse an einer Beetpatenschaft haben, können sich gerne an das Bezirksamt wenden.</p>   |
| <p>Keine weitere <b>Versiegelung</b> der Nebenflächen</p>  | <p>Es ist nur partiell eine weitere Versiegelung durch das Verlegen einer zusätzlichen Gehwegplatte vorgesehen. Vielmehr ist das vordringliche Ziel, den vorhandenen Raum des Gehwegs nutzbar zu machen, indem die Einschränkung durch parkende Fahrzeuge verhindert wird. Die erforderliche Breite richtet sich nach den Vorgaben der einschlägigen Richtlinien (s.o.).</p> <p>In der Regel erfolgt das Einsetzen von zusätzlichen Platten auf heutigen Grandflächen. Diese sind, auch durch das Befahren und Beparken durch Fahrzeuge, stark verdichtet und stellen keine entsiegelte Fläche dar. Gleichzeitig wird durch das Entfernen von Asphaltflächen und die Erweiterung von Baumscheiben in der Nebenfläche neue unversiegelte Fläche geschaffen.</p>  |
| <p><b>Sitzbänke</b> (Notwendigkeit, Stückzahl)</p> <p><b>Private Finanzierung/Initiative</b></p>                                       | <p>Barrierearme Sitzbänke sind Teil des Vorhabens, da es zurzeit nur eine Sitzgelegenheit im Quartier gibt. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und stellen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiges Element im öffentlichen Raum dar.</p> <p>In der Maßnahme sind sie bedarfsorientiert an geprüften Standorten vorgesehen (unter Beachtung von Bestandsbäumen und Wurzelbereich). Es wurde zudem darauf geachtet, dass die Bänke nicht unter den Bäumen platziert sind, damit sie nicht unnötig verunreinigt werden.</p> <p>Für die Finanzierung zusätzlicher Bänke stehen ausreichend Finanzmittel zur Verfügung, entweder über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr oder das sog. 100-Bänke-Programm mit Mitteln der Bezirksversammlung Hamburg-Nord.</p>  |
| <p><b>Reduzierung der Einbauten</b>, v.a. Poller und Betonschweine (Gestaltung)</p>  | <p>Betonschweine und Poller sind Mittel zum Zweck, um das Gehwegparken zu verhindern. Wenn ordnungsgemäß nach Anordnung geparkt werden würde, wären Absperrerelemente wie Poller nicht mehr notwendig. Die für die Maßnahme vorgesehene Anzahl wurde überprüft und modifiziert (weniger Poller und Betonschweine, dafür bspw. mehr Erweiterungen von Baumscheiben, gesichert durch Eichenspaltpfähle; Fahrradbügel nur dort, wo Bedarf erkennbar ist). Betonschweine sind nur noch im Kreuzungsbereich Abendrothsweg/Löwenstraße als temporäre Lösung vorgesehen, bis dieser umgebaut wird</p>  |
| <p>abgestellte <b>E-Scooter</b> beeinträchtigen die Gehwege</p>  | <p>E-Scooter können einen Beitrag zur Verbesserung der sogenannten letzten Meile darstellen und dadurch auch zur Stärkung des ÖPNV beitragen. Allerdings hat die Einführung der kommerziellen E-Scooter auch zu Konflikten geführt, insbesondere durch das unkontrollierte Abstellen der Fahrzeuge. Der Nutzungsdruck im Seitenraum hat sich damit zusätzlich verschärft. Hamburg wird die sehr dynamische Entwicklung rund um die Mikromobilität im Blick behalten und sich insbesondere aktiv für die Optimierung der Abstell-situation einsetzen. Die hier zuständige Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) prüft derzeit die vermehrte Einrichtung von spezifischen Abstellflächen und damit einhergehend von (großflächigeren) Verbotszonen für E-Scooter.</p>   |
| <p>Wunsch nach <b>Öffentlichen Toiletten</b> im Quartier</p>   | <p>Hierfür wird in den betreffenden Straßen grundsätzlich kein Bedarf gesehen. Der Stadtreinigung Hamburg, die für den Bau und Betrieb der öffentlichen Toiletten in Hamburg zuständig ist, stehen jährlich nur sehr begrenzte Mittel zur Verfügung, um zusätzliche Standorte zu realisieren. Dabei wird in der Regel Standorten in touristisch stark frequentierten Bereichen der Vorzug gegeben.</p>  |
| <b>Radverkehr</b>  |   |
| <p><b>Fahrradbügel</b> Anzahl/Bedarf</p> <p><b>Aufstellung</b> zu senkrecht ändern</p>   | <p>Der Bedarf an Fahrradbügeln wurde überschlägig ermittelt, auch anhand der heute am Gehweg abgestellten Fahrräder. Da von einem steigenden Bedarf ausgegangen wird, auch durch einige Petenten beschriebenen Effekt, dass die neuen Bügel auch für bisher im Gebäude abgestellte Fahrräder genutzt werden, sind mehr Bügel vorgesehen als derzeit abgestellt sind.</p> <p>Die Platzverhältnisse lassen i.d.R. nur ein Aufstellen der Bügel längs zur Fahrbahn zu. Andernfalls würde die Gehwegfläche wieder eingeschränkt werden. Zudem wären deutlich mehr quer aufgestellte Bügel erforderlich, um das Beparken der Nebenfläche zu unterbinden, und dies würde über den festgestellten Bedarf hinausgehen.</p>  |

|   |   |
|---|---|
| Bügelseite zur <b>Fahrbahn</b> nicht nutzbar?   | Die Bügel werden so eingebaut, dass ausreichend Platz besteht, um neben den parkenden Fahrzeugen das Fahrrad abzustellen und anzuschließen – und auch die Zugänglichkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten.  |
| Besser <b>Rasen statt Grand</b> einsetzen (Versickerung)  | Die Zugänglichkeit von Fahrradbügel ist auf Grandflächen besser gewährleistet. Die angemessene Unterhaltung von Rasenflächen zwischen Einbauten ist nicht leistbar.   |
| beim <b>hvv Switch Punkt</b> keine Bügel vorsehen   | Dieser Vorschlag wurde aufgegriffen und die geplanten Bügel entfernt. Es wird davon ausgegangen, dass die Markierung des hvv switch Punktes ausreicht, um ein Schrägparken auf dem Gehweg zu unterbinden.   |
| Die Fahrräder werden <b>weiterhin am Zaun</b> abgestellt werden/ Bügel stehen nur mit Fahrradleichen voll | Es wird davon ausgegangen, dass die neuen Fahrradbügel ein besseres Angebot für ein sicheres und bequemes Abstellen des Fahrrades darstellen als Gartenzäune, Baumschutzbügel oder das wilde Abstellen ohne Anschlussmöglichkeit.<br>Die regelmäßige Kontrolle der Bügel ist Voraussetzung für die Nutzbarkeit.   |
| <b>Konzentration auf Knotenpunkte</b> ist ausreichend   | Erfahrungsgemäß werden Fahrradbügel nur dann genutzt, wenn sie in unmittelbarer Entfernung zu den Hauseingängen platziert sind. Auf dieser Erkenntnis basiert die Auswahl der Standorte für Fahrradbügel in diesen Maßnahmen.   |
| Schaffung der erforderlichen Kapazitäten im <b>privaten Raum</b>  | Der private Einbau von Fahrradbügel (v.a. in Vorgärten) wird sehr begrüßt, entzieht sich aber dem Einfluss des Bezirksamts.   |
| Wunsch nach abschließbaren + überdachten <b>Radabstellanlagen</b>   | Die Installation abschließbarer und überdachter Anlagen ist im öffentlichen Raum in der Regel nicht möglich, insbesondere nicht in dicht bebauten Gebieten mit schmalen Nebenflächen. Sie benötigen mehr Platz und eine stärkere Fundierung, was in der Regel mit den Baumwurzeln und Leitungen in Konflikt steht. Zudem sind auch Betrieb und Unterhaltung aufwändig und dies kann durch das Bezirksamt aus personellen und finanziellen Gründen nicht geleistet werden.                           |
| Privat nutzbare <b>Fahrrad-Kleingaragen</b>   | Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende erarbeitet gerade in Zusammenarbeit mit den Bezirken und der P+R Betriebsgesellschaft ein Konzept für eine neue Generation von Fahrradkleingaragen, die im öffentlichen Raum aufgestellt und von Privatpersonen genutzt werden können. In der Pilotphase werden auch Standorte im Bezirk Hamburg-Nord (Komponistenviertel) geprüft, anschließend ist eine flächendeckende Aufstellung vorgesehen.   |
| „ <b>Fahrradzuwege</b> “ zur Straße einplanen   | Durch das Längsparken ist eine Verbesserung zu erwarten. Ggf. könnte hier eine weitere Maßnahme angeschlossen werden, bei der einzelne Zugangs- und Querungsstellen identifiziert und (durch Einbauten im Fahrbahnbereich) umgesetzt werden.  |
| <b>Lastenradbügel im Fahrbahnbereich</b> vor den Baumscheiben   | Einbauten im Fahrbahnbereich sind nicht Teil dieser Maßnahme, die auf eine Verbesserung der Gehwegflächen fokussiert. Dort besteht ausreichend Fläche, um bedarfsorientiert Lastenradbügel vorzusehen. Sollte sich deren Zahl als zu gering erweisen, könnte in einer Folgemaßnahme der Einbau weiterer Bügel im Fahrbahnbereich geprüft werden. Dies hätte aber den Entfall weiterer Parkmöglichkeiten zur Folge.  |
| Weitere <b>StadtRAD</b> -Station im Quartier  | Die zuständige Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat signalisiert, dass eine weitere Station im Quartier vorstellbar wäre. Aufgrund der Lage/Entfernung zu bestehenden Stationen bietet sich insbesondere die Husumer Straße an. Eine konkrete Standortprüfung erfolgt zeitnah in Abstimmung mit dem Bezirksamt.  |
| <b>Ruhender Verkehr</b>   |   |
| Die Zahl der zu <b>reduzierenden Parkmöglichkeiten</b> sollte so klein wie möglich gehalten werden        | Die Reduzierung der Parkmöglichkeiten wird auf das Notwendigste beschränkt, um den Gehweg und die Knotenpunktbereiche von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Darüber hinaus entfallen fünf Parkmöglichkeiten im Bereich des neu eingerichteten hvv switch Punktes in der Husumer Straße.  |
| Beschäftigte, Familien etc. brauchen ein Auto und eine <b>nahe gelegene Abstellmöglichkeit</b>            | Es besteht kein Anspruch auf das Abstellen des privaten Pkw im öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum sollte allen Verkehrsteilnehmenden – möglichst gleichberechtigt – zur Verfügung stehen. Auch mit Umsetzung der Maßnahme ist der Raum, den der ruhende Verkehr in Anspruch nimmt, vergleichsweise hoch.   |
| <b>Tolerieren</b> der jetzigen „ <b>Parkordnung</b> “ wie Schrägparken oder halbseitiges Gehwegparken     | Halbseitig auf dem Gehweg zu parken ist nur dann erlaubt, wenn es von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet und mit dem Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“) beschildert ist.<br>Ansonsten gilt grundsätzlich die Vorgabe der StVO, in Fahrtrichtung rechts am Fahrbahnrand zu parken, solange dies nicht durch entsprechende Beschilderung untersagt ist.<br>Eine illegale Situation und ein Verstoß gegen die geltende Parkanordnung kann seitens des Bezirksamtes nicht toleriert werden. |

|   |  |
|---|--|
| Erhalt der Parkmöglichkeiten durch <b>Schrägparken auf der Fahrbahn</b>   | Um die Zahl der Parkmöglichkeiten annähernd auf heutigem Stand zu belassen und gleichzeitig das Gehwegparken zu unterbinden, müsste einseitig schräg und auf der anderen Seite längs auf der Fahrbahn geparkt werden. Die resultierende Fahrgassenbreite reicht nicht für Begegnungsverkehr aus. Das Schrägparken stellt eine grundsätzliche Gefährdung des Radverkehrs dar. Durch unterschiedliche Fahrzeuglängen wird die Fahrgasse weiter – unkontrolliert – eingeschränkt.<br>Zudem wäre es durch das Übertreten der Bordsteinkante durch parkende Autos nicht mehr möglich, auf dem Streifen zwischen Fahrbahn und Gehweg Fahrradbügel oder Bänke aufzustellen, womit ein zentraler Baustein der Maßnahmen zur Fußverkehrförderung nicht mehr umsetzbar wäre. Schräg parkende Fahrzeuge würden zudem (weiterhin) die Bäume beeinträchtigen, was Baumschutzbügel nur eingeschränkt verhindern können.  |
| <b>Baustellen</b> reduzieren den Bestand an Parkmöglichkeiten   | Die erforderlichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für die entsprechenden Halteverbote werden erteilt, sofern keine zwingenden Gründe dagegen bestehen.  |
| <b>Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten</b> im Umfeld (Tiefgaragen, z.B. unter dem Martinipark)                           | Die Bereitstellung zusätzlicher (privater) Parkmöglichkeiten ist weder Bestandteil der Maßnahmen, da es keine explizite Förderung des Fußverkehrs darstellt, noch liegt sie in der Zuständigkeit des Bezirksamtes. Es bestehen keine öffentlichen Flächen, die für diese Nutzung verwendet werden können. Hier muss privatwirtschaftlich eine Lösung gefunden werden. Entsprechende private Initiativen sind nicht bekannt.  |
| <b>Durch Bodenmarkierung</b> gekennzeichnete freizuhaltende Zugangspassagen für Fußgänger anlegen                             | Dies stellt aus Sicht des Bezirksamtes keine Lösung für das Gesamtproblem dar, da Kennzeichnungen / Markierungen erfahrungsgemäß keinen Effekt haben. Die schon vorhandenen Markierungen im Quartier werden entweder ignoriert oder falsch gedeutet. Daher können bei den Maßnahmen nur bauliche Lösungen gefunden werden.   |
| mehr <b>E-Ladesäulen</b> im Quartier  | Die Anregung wurde weitergegeben (Das Bezirksamt ist nicht zuständig, die Bedarfsermittlung erfolgt in der Behörde für Wirtschaft und Innovation).   |
| tagsüber exklusive <b>Paketauslieferungszone</b> einrichten   | Hier wird kein Bedarf gesehen, da der Straßenraum insbesondere nach Umsetzung der Maßnahmen ausreichend Fläche bietet. Zudem würden weitere Parkmöglichkeiten entfallen.<br>Es ist nicht Bestandteil der Maßnahmen, da es keine explizite Förderung des Fußverkehrs darstellt. Sollte dies gewünscht sein, könnte eine Bedarfsermittlung und mögliche Umsetzung im Rahmen einer Folgemaßnahme erfolgen.  |
| <b>Bewohnerparken</b>   |  |
| <b>Ausweitung</b> Bewohnerparken auf den <b>gesamten Tag</b>  | Derzeit gilt die Bewirtschaftung in der Bewohnerparkzonen nur zwischen 9 und 20 Uhr. Die Parkraumbewirtschaftung ist nur dann wirksam, wenn gebietsfremde Parkende auch zu diesen Uhrzeiten nach Parkraum suchen. Dies scheint nach 20 Uhr auch in diesem Bereich kaum noch der Fall zu sein. Nach der Erhebung wurde deutlich, dass nach 19 Uhr die Bewohner:innen deutlich überwiegen und nur noch weniger als 10% andere Fahrzeuge in diesem Bereich parken.<br>Der LBV wird die Wirkung des Bewohnerparkens nach etwa einem Jahr evaluieren und auf dieser Basis ggf. Anpassungen vornehmen.   |
| <b>Preis des Bewohnerparkens</b> von Gewicht/Größe der Fahrzeuge und Pkw pro Haushalt abhängig machen                         | Die Bewohnerparkgebühr bildet nicht den wahren Wert des öffentlichen Raums ab. Die Gebühr des Bewohnerparkausweises war über Jahrzehnte bundesweit auf nur 30,70€ pro Jahr beschränkt. Hamburg war 2021 das erste Bundesland, das diese Gebühr erhöht hat. Gerade bei solchen geringen Beträgen sind Erhöhungen prozentual schnell sehr hoch, sodass dieses Thema gesellschaftlich sehr aufgeladen ist. Die bundesweite Entwicklung dieser Gebühr wird laufend analysiert und daraus weitere Schritte abgeleitet, insb. mit Blick auf die Wirkung bestimmter Modelle. Hier ist auch die Bemessung nach Fahrzeuglänge zu nennen, welche der LBV grundsätzlich auch für interessant hält. Hier müssen die Erfahrungen, z. B. aus Freiburg oder Tübingen, abgewartet werden und auch wie sich eine solche Lösung in das Online-Verfahren integrieren lässt. Eine Beschränkung auf ein Fahrzeug pro Wohneinheit ist sehr konsequent, allerdings liegen keine Meldedaten nach Wohnung vor. Mit Blick auf den Datenschutz ist es auch fragwürdig, wenn neue Lebenspartner etc. sofort an die Behörde gemeldet werden müssten, wenn sie in die Wohnung einziehen. Ohnehin wäre dazu eine Änderung der bundesweit gültigen Vorschriften notwendig. |
| Bewohnerparkzonen <b>größer anlegen</b><br><br>(insbesondere „Eppendorfer Landstraße“ und „Kellinghusenstraße“ zusammenlegen) | Der LBV ist bei der Einteilung der Zonen leider nicht ganz frei. Es gibt rechtliche Vorgaben bei der Ausdehnung einer Bewohnerparkzone, die zwingend beachtet werden müssen. So dürfen die einzelnen Zonen aus rechtlichen Gründen eine Ausdehnung von 1.000 Metern nicht überschreiten. Leider ist eine Abweichung von der hier greifenden, bundesweit gültigen Verwaltungsvorschrift (hier zu §45 Absatz 1 bis 1e,x) nicht möglich und somit auch nicht die Zuordnung in ein anderes Gebiet.<br><br>Aufgrund der zahlreichen Geschäfte und Restaurants bestehen in der Eppendorfer Landstraße keine Bewohnerparkvorrechte. Zwischen 20 und 9 Uhr können die Parkstände frei genutzt werden. Gerade mit Blick auf den Quartierscharakter Eppendorfs müssen die Kund:innen- und Besucher:innen der Läden und Restaurants besonders berücksichtigt werden. Die wenigen Parkplätze in der Geschäftsstraße sollen nicht durch dauerhaft geparkte Fahrzeuge von Bewohner:innen besetzt sein. Die Bewohner:innen sind bereits stark gegenüber den Gewerbetreibenden bevorzugt, da sie in den umliegenden Straßen parken können.   |
| Ahndung von <b>Parkverstößen / Durchsetzen</b> des Bewohnerparkens  | In der ersten Zeit nach Einführung eines neuen Bewohnerparkgebiets wird der Fokus noch auf das Vorhandensein eines gültigen Parkausweises/-tickets gelegt. Entsprechende Strafzettel wurden bereits verteilt. Mittelfristig ist der LBV darüber hinaus bestrebt, die jeweils geltende straßenverkehrsbehördliche Parkanordnung durchzusetzen.  |

|  |   |
|--|---|
| Warum müssen <b>E-Fahrzeuge keine Gebühr</b> bezahlen?   | Die Privilegierung von E-Kfz ist ausdrückliches Ziel des Hamburger Senats mit Blick auf die Erreichung Klimaziele. Daher wurde beschlossen, E-Kfz das gebührenfreie Parken zu gestatten. Diese Regelung ist bis 2026 gültig   |
| Quartier wird durch <b>UKE-Mitarbeiter</b> vollgeparkt   | Das eingeführte Bewohnerparken hat den gewünschten Effekt, dass Mitarbeitende umliegender Gewerbeeinrichtungen nicht mehr im Quartier parken können.  |
| <b>Verkehrsführung</b>   |   |
| Einrichtung einer <b>Einbahnstraße</b> in der Husumer Straße und/oder im Abendrothsweg                       | Die Einrichtung einer Einbahnstraße bedarf einer Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung der Auswirkungen auf umliegende Straßen/Erreichbarkeiten. Allgemein sind Einbahnstraßen regelhaft zu vermeiden, da sie zu Umwegfahren und oft auch höheren Geschwindigkeiten führen. Daher hat das zuständige Polizeikommissariat bereits zurückgemeldet, diese mit der Einrichtung einer Einbahnstraße verbundene Einschränkung des Verkehrs nur mit besonderen Begründungen anzuordnen. In vergleichbaren Wohnstraßen gab es in der Vergangenheit regelmäßig heftige Beschwerden aus der Bewohnerschaft.<br>Laut Richtlinien sollte eine Einbahnstraße mit gegenläufigem Radverkehr mindestens 3,80m breit sein, plus Sicherheitstrennstreifen zum parkenden Verkehr (mind. 0,50m). Dies wird bei Schrägparken auf der Fahrbahn nicht in allen Abschnitten insbesondere des Abendrothswegs erreicht. Und selbst diese Mindestmaße stellen keine komfortable Situation für Radfahrende dar.<br>Die Feuerwehr benötigt zur Anleiterbarkeit aus dem Straßenraum einen hindernisfreien Bereich von 5,50m Breite. Parkende Fahrzeuge stellen ein solches Hindernis dar. |
| <b>Breitere Fahrbahn</b> durch Längsparken <b>beschleunigt</b> den fließenden Kfz-Verkehr                    | Das Längsparken ist die angeordnete und damit vorgesehene Parkanordnung. Die dadurch entstehende Fahrbahnbreite hat insbesondere für den Radverkehr Vorteile. Es ist Tempo30 angeordnet. Das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau würde aber voraussichtlich durch Einengungen der Fahrbahn niedrig gehalten werden. Dies kann beispielsweise durch ein alternierendes Parken erreicht werden, d.h. wechselndes Schräg- und Längsparken. Dies wird von den Straßenverkehrsbehörden regelhaft für die Ausgestaltung einer Tempo30-Zone gewünscht. Es ginge aber mit einer deutlichen Reduzierung der Parkmöglichkeiten gegenüber einem beidseitigen Längsparken einher.<br>Eine entsprechende Änderung der Parkanordnung ist nicht Bestandteil der Maßnahmen, da es keine explizite Förderung des Fußverkehrs darstellt. Sollte dies gewünscht sein, könnte eine mögliche Umsetzung im Rahmen einer Folgemaßnahme geprüft werden.   |
| Verbesserung <b>Kreuzung Abendrothsweg / Curschmannstraße</b>  | Die Querungssituation kann durch Umsetzung der Parkordnung und Einsetzen von Fahrradbügeln und Pollern verbessert werden.   |
| Husumer Straße: Anpassung <b>Kopfsteinpflaster</b> für Radfahrende   | Die Husumer Straße steht als Ensemble unter Denkmalschutz, das beinhaltet nach Rückmeldung des Denkmalschutzamtes auch die Straßengestaltung. Eine Änderung des Straßenbelags wird sehr kritisch gesehen.<br>Die Husumer Straße hat keine übergeordnete Bedeutung für den Radverkehr, weshalb hier auch kein Bedarf für eine Anpassung gesehen wird.  |
| <b>Autofreie Spielstraße</b> in der Mitte der Husumer Straße   | Die Einrichtung einer Durchfahrtsperre zur Schaffung eines autofreien Bereichs bedarf einer Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung der Auswirkungen auf umliegende Straßen/Erreichbarkeiten. Es ist davon auszugehen, dass die damit verbundene Einschränkung des Verkehrs mit Bewohnerprotesten einhergeht. Eine entsprechende Prüfung ist aber nicht Bestandteil der Maßnahmen, die sich auf die Verbreiterung der Gehwegbereiche beschränken. Sollte dies gewünscht sein, könnte eine mögliche Umsetzung im Rahmen einer Folgemaßnahme geprüft werden.  |
| <b>Allgemeines</b>   |   |
| fehlende <b>Beteiligung</b> der Bürger<br><br><b>Umfrage</b> durchführen                                     | Im Rahmen der Erstellung der Fußverkehrsstrategie wurden mehrere Formate zur Beteiligung der Bürger:innen durchgeführt, unter anderem ein Stadtteilspaziergang. Die Maßnahmen wurden später in den politischen Gremien des Bezirks diskutiert und beschlossen. Die Bürger:innen hatten darüber hinaus die Gelegenheit, sich bei den öffentlichen Sitzungen des Regionalausschusses zu informieren und ihre Wünsche und Anregungen einzubringen.<br>Es wird davon ausgegangen, dass sich die Mehrheitsmeinung im Quartier sowohl in der politischen Repräsentanz als auch in der Summe der eingegangenen Stellungnahmen widerspiegelt und eine – kosten- und ressourcenaufwändige – Umfrage nicht erforderlich ist.  |
| Die Maßnahme stellt eine Verschwendung von <b>Steuergeldern</b> dar / dafür fehlt das Geld an anderer Stelle | Die Maßnahme dient der Umsetzung von Zielen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr und wird daher darüber von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende finanziert. Die Priorisierung der Haushaltsmittel erfolgt durch die politisch legitimierten Gremien in der Stadt Hamburg.   |
| Das Auto wird nur am <b>Wochenende/</b> für den Urlaub benötigt  | Für diesen Fall einer Alltagsmobilität im Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) mit gelegentlichen Fahrten im Kfz könnte (insbesondere stationsgebundenes) Carsharing eine günstige und bequeme Alternative zum privaten Pkw bieten. Die Einrichtung des hvv switch Punktes in der Husumer Straße wird die diesbezüglichen Möglichkeiten verbessern.   |

|   |   |
|---|---|
| Die <b>Verknappung von Parkraum</b> führt nicht zur Abschaffung des eigenen Pkw             | Das Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg, den Anteil des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen in der Stadt deutlich zu erhöhen, wird nur gelingen, wenn die entsprechenden alternativen Fortbewegungsarten attraktiver sind als die Nutzung des privaten Pkw. Dafür bedarf es Angeboten, die wiederum Raum benötigen, der heute vielfach von parkenden Fahrzeugen besetzt wird.  |
| <b>Gelegenheitsparker</b> (auch Wohnmobile) nehmen zu viel Parkraum ein                     | Gerade die Personen, die ihre Fahrzeuge nur gelegentlich benötigen, werden durch alternative Angebote wie etwa Carsharing adressiert, da das Vorhalten und Finanzieren eines eigenen Fahrzeugs nicht mehr lohnenswert erscheint, wenn die gewünschte Mobilität auch auf anderen Wegen gewährleistet werden kann.  |
| Viele Haushalte besitzen <b>zu viele Pkw</b>  | Auch bei Zweit- oder Drittwagen ist die Chance größer, dass attraktive alternative Angebote in der Abwägung zu einer Abschaffung führen.  |
| Verbesserung für Fußverkehr durch <b>„abwehrenden Brandschutz“</b>                          | Viele Bestandsquartiere, insbesondere mit gründerzeitlicher Bebauung, stellen die Feuerwehr vor die Problematik, dass der zweite Rettungsweg oftmals nur eingeschränkt zugänglich ist. Gerade abgestellte Fahrzeuge stellen hier ein Hindernis dar, dass das Anleitern von Gebäuden erschwert. Die Durchfahrbarkeit von Quartieren wird durch Falschparker in Kreuzungsbereichen eingeschränkt. Maßnahmen, die dagegen ergriffen werden, beinhalten in aller Regel die Freihaltung bestimmter Bereiche und kommen damit indirekt auch dem Fußverkehr zugute, der ebenfalls mehr Raum zur Verfügung bekommt. |
| Es sollten <b>weitere Straßen und andere Quartiere</b> in gleicher Weise umgestaltet werden | Das Bezirksamt Hamburg-Nord fokussiert die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs auf die Vorschläge aus den 2017 erarbeiteten Fußverkehrsstrategien für Hoheluft-Ost und Alsterdorf. Dabei wird geprüft, welche konkreten Maßnahmen wann umgesetzt werden können. Aus Kapazitätsgründen können derzeit keine vergleichbaren Maßnahmen in anderen Quartieren geplant werden. Es wird aber angestrebt, über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr die erforderlichen Kapazitäten aufzubauen, um eine Ausweitung zu einer kontinuierlichen und flächendeckenden Fußverkehrsförderung leisten zu können.    |