

## **Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023**

Anhang IX

Dokumentation des Mobilitätsforums

Vorabzug

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Grindelberg 62 - 66  
20144 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB  
Pinnasberg 45  
20359 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Markus Franke (Ltg.)  
Marius Kemper B.Sc.  
Dr. Dipl.-Geogr. Philip Engler  
Florian Bohnet B.Sc.

Projektnummer: 2020289

Stand: 24.01.2023



Foto: Bezirk Eimsbüttel

# Mobilitätsforum Eimsbüttel

## Dokumentation

**Mittwoch, 14. April 2021**

**18 bis 21 Uhr**

Digitale Veranstaltung mit Livestream der Plenumsveranstaltung via YouTube

Veranstalter:	Bezirksamt Eimsbüttel
Fachplanung:	ARGUS Stadt und Verkehr
Konzept und Moderation:	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

## Überblick

### Ablauf

- Vorstellung und Einstieg
- Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand
  - Rad- und Fußverkehrsförderung im Bezirk Eimsbüttel
  - Inhalte und Stand der Überarbeitung des Bezirksroutennetzes
- Interaktive Gesprächsphase in drei Gruppen
  - Erschließungsbedarf (Ziele/Quellen)
  - Standards/Anforderungen an die Routen
  - Radverkehrsförderung und Kfz-Verkehr
- Zusammenfassung
- Ausblick

### Teilnehmende

Mitglieder des Mobilitätsausschusses Eimsbüttel, Stakeholderinnen und Stakeholder aus dem Bereich Mobilität, Schülerinnen und Schüler, Interessierte

### Mitwirkende

- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
  - Thorsten Rösch
  - Christian Trzebiatowski
  - Malte Lawrenz
- ARGUS Stadt und Verkehr
  - Markus Franke
  - Philip Engler
  - Marius Kemper
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
  - Mone Böcker
  - Karina Meißner
  - Sophia Hogeback
  - Jantje Morgenstern

## 1. Vorstellung und Einstieg

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt als Moderatorin die Teilnehmenden herzlich im digitalen Konferenzraum. Das Mobilitätsforum ist eine wiederkehrende Veranstaltung des Bezirksamts Eimsbüttel, die erstmals öffentlich und digital stattfindet. In diesem Jahr geht es bei der Veranstaltung um das Bezirksroutennetz für den Radverkehr, das derzeit überarbeitet wird. Frau Böcker weist darauf hin, dass die im Plenum stattfindenden Phasen der Veranstaltung als Livestream auf dem YouTube-Kanal der Stadtwerkstatt gesendet werden. Während der Gruppenphase pausiert der Livestream. Der Live-Chat auf YouTube ist nicht geöffnet. Alle Interessierten haben ab sofort die Möglichkeit, sich bis zum 12. Mai 2021 über die Online-Plattform in einer ersten Dialogphase am Projekt zu beteiligen.

Falk Schmidt-Tobler, Vorsitzender der Bezirksversammlung Eimsbüttel, begrüßt die Teilnehmenden herzlich. Er betont, die Ergebnisse des seit mehreren Jahren stattfindenden Mobilitätsforums seien für Politik und Verwaltung stets sehr hilfreich. Er benennt vielfältige Probleme der Mobilität im Bezirk Eimsbüttel, dem am dichtesten besiedelten Bezirk in Hamburg. Er stellt fest, das Fahrrad werde als Verkehrsmittel beliebter und sei gerade in hoch verdichteten Regionen zukunftsweisend. „Zum Erreichen unserer Klimaziele [...] ist das Fahrrad das Mittel der Wahl [...], ökologischer als mit dem Fahrrad geht es nicht“, so Herr Schmidt-Tobler. Das 2011 aufgestellte Bezirksroutennetz solle nun überarbeitet werden, um die Stadtteile gut zu erschließen und Fahrradfahren für alle Generationen sicher und komfortabel zu machen. Der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer in Eimsbüttel sei bereits hoch, solle auf diese Weise aber noch weiter gesteigert werden.

Kay Gätgens, Leiter des Bezirksamts Eimsbüttel, verbindet mit seiner Begrüßung einen Überblick über den Kreis der Teilnehmenden und freut sich über das große Interesse. Er berichtet, im Bezirksamt Eimsbüttel sei unter der Leitung von Thorsten Rösch, Fachamt Management des öffentlichen Raums, schon vor Jahren ein Team Mobilität eingerichtet worden. Der Bezirk habe mit dieser Unterstützung vieles, darunter die Planung und Umsetzung der Velorouten auf den Weg gebracht und zwischenzeitlich eine Spitzenposition in der Herstellung von Radverkehrsanlagen erreicht. Herr Gätgens nennt zahlreiche Projekte, die aktuell laufen bzw. angeschoben werden, auch um die Senatsstrategie einer Mobilitätswende zu unterstützen. Herr Gätgens lädt zur Beteiligung am heute startenden Online-Dialog über das Bezirksroutennetz ein. Er bemerkt, über die sozialen Medien sei bereits ein großes öffentliches Interesse an dem Projekt angekommen. Herr Gätgens bedankt sich bei dieser Gelegenheit herzlich bei Herrn Rösch für die große Unterstützung, der aufgrund eines Wohnortwechsels seine Stelle im Bezirk verlässt. Abschließend wünscht er eine erfolgreiche Diskussion im Rahmen der Veranstaltung.

Frau Böcker stellt anschließend die Mitwirkenden der Veranstaltung aus dem Hause des Bezirksamts Eimsbüttel, des Verkehrsplanungsbüros ARGUS und des Moderationsteams von TOLLERORT vor.

Karina Meißner, TOLLERORT, lädt die Teilnehmenden im digitalen Konferenzraum zu einer Umfrage ein, um einen besseren Überblick über die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises zu bekommen.

### Frage 1: Wie sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

- 60 Prozent „mit dem Fahrrad“,
- 24 Prozent „multimodal“, also mit verschiedenen Mitteln,
- zehn Prozent „mit dem Kfz/motorisiert“,
- vier Prozent „zu Fuß bzw. mit Hilfsmittel“,
- zwei Prozent „mit Bus und Bahn“.

Es zeigt sich, dass im Teilnehmerkreis das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel dominiert.

## Frage 2: Wo wohnen (bzw. arbeiten) Sie?

- 33 Prozent „Eimsbüttel Kerngebiet“,
- 24 Prozent „Lokstedt/Niendorf/Schnelsen“,
- 22 Prozent „Hamburg, außerhalb des Bezirks Eimsbüttel“,
- 18 Prozent „Stellingen/Eidelstedt“,
- zwei Prozent „außerhalb Hamburgs“

Es zeigt sich eine leichte Dominanz des Kerngebiets des Bezirks Eimsbüttel, dabei immer noch eine gute räumliche Verteilung der Teilnehmenden auf die drei Regionalbereiche des Bezirks. Knapp ein Viertel der Teilnehmenden wohnt bzw. arbeitet nicht im Bezirk Eimsbüttel, aber in Hamburg.

## 2. Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand des Bezirksroutennetzes

Während der folgenden inhaltliche Beiträge zum Arbeitsstand haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Fragen und Anmerkungen in den Chat zu schreiben. (Die inhaltlichen Beiträge im Chat sind im Anhang anonymisiert aufgeführt.)

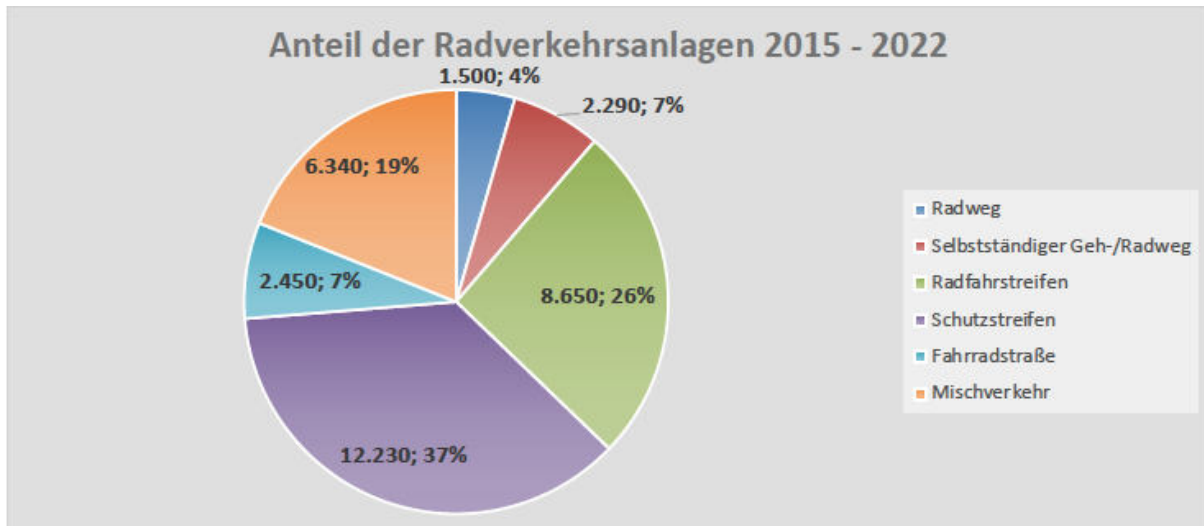
### Rad- und Fußverkehrsförderung im Bezirk Eimsbüttel

Thorsten Rösch, Fachamt Management des öffentlichen Raums, gibt anhand von drei Themenblöcken einen Überblick darüber, wie die Mobilität im Rad- und Fußverkehr im Bezirk Eimsbüttel gefördert wird:

- Radverkehr: Velo- und Bezirksroutenausbau
- Fußverkehr und Barrierefreiheit: Barrierefreie Gehwege und Bushaltestellen
- Online Beteiligung: Beteiligungsverfahren im Bereich Straßenbau

Im Bündnis für den Radverkehr (aktuelle Bezeichnung: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr) der Freien und Hansestadt Hamburg wurde im Jahr 2016 beschlossen, stadtweite Velorouten und bezirkliche Routen auszubauen. Durch den Bezirk Eimsbüttel verlaufen Teile von fünf Velorouten, von denen die Routen 2 und 3 federführend durch den Bezirk geplant und ausgebaut werden. Den Ausbau der beiden Velorouten beschreibt Herr Rösch als seither weit fortgeschritten. Bisher gibt es außerdem vier Bezirksrouten in Eimsbüttel, die bisher nur in Teilen umgesetzt wurden und deren Ausbau nun vorangebracht werden soll. Von 2015 bis Ende 2020 wurden 22 Kilometer Radverkehrsanlagen realisiert, bis Ende 2021 sollen es insgesamt 30 Kilometer sein. Davon wurden entsprechend der bisherigen Empfehlungen viele Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau umgesetzt: 26 Prozent als Radfahrstreifen (mit durchgezogener Linie, die in der Regel nicht vom Kfz-Verkehr überfahren werden darf) und 37 Prozent als Schutzstreifen (mit gestrichelter Linie, dort wo der enge Straßenraum keine Radfahrstreifen zugelassen hat). Fahrradstraßen kamen mit 7 Prozent bisher seltener zur Anwendung. Die 26 Prozent als Mischverkehr wurden dort geplant, wo durch Tempo 30 das Anlegen von Radverkehrsanlagen in der Regel weder zulässig noch notwendig ist.

Da Schutzstreifen in Zukunft nicht mehr angewendet werden sollten, denkt Herr Rösch, dass angesichts des begrenzten Platzes in vielen Straßenräumen des Bezirks Eimsbüttel, teilweise auch mit dichtem Baumbestand, häufiger Fahrradstraßen und Tempo 30 als Führungsformen in Betracht gezogen werden. Die Einsatzmöglichkeiten waren in der Vergangenheit jedoch begrenzt. Zukünftig wird der Fokus stärker auf den Ausbau der Bezirksrouten gelegt, deren Netz auch verdichtet werden soll.



*Anteil der Radverkehrsanlagen 2015-2022 (Quelle: Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR)*

Um den Fußverkehr zu fördern, wird vor allem die Barrierefreiheit der Fußwege verbessert. Dazu gehören unter anderem vom Radverkehr getrennte Fußwege, eine Mindestbreite der Gehwege von zwei Metern und taktile Leitelemente am Boden, durch die Menschen mit Sehbehinderungen auf Ampeln, Zebrastreifen, Fahrradbügel usw. aufmerksam gemacht werden.

Anhand von Vorher-Nachher-Beispielen zeigt Herr Rösch, dass Rad- und Fußverkehrsförderung oft Hand in Hand gehen.

Alle Online-Beteiligungsangebote des Bezirks sind unter folgender Internetseite zu finden: [www.hamburg.de/eimsbuettel/beteiligungsverfahren/](http://www.hamburg.de/eimsbuettel/beteiligungsverfahren/)

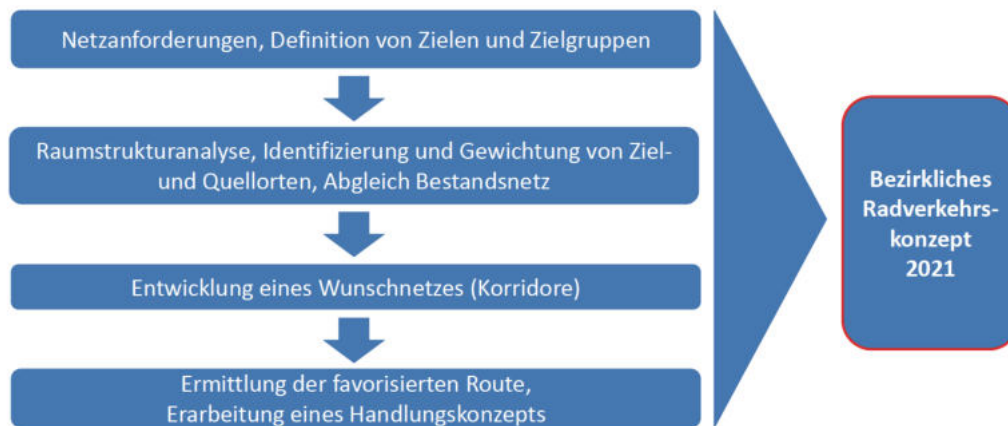
## **Inhalte und Stand der Überarbeitung des Bezirksroutennetzes**

Markus Franke, ARGUS Stadt und Verkehr, stellt vor, wie der Ausbau des Bezirksroutennetzes geplant wird.

Die aktuelle Planung baut auf dem Konzept aus dem Jahr 2011 auf. Die bestehende Grundstruktur der Bezirksrouten soll weiterentwickelt und verdichtet werden. Ziel ist, ein Radverkehrsnetz aus „guten Radverkehrsrouten“ zu gestalten und die Erreichbarkeit dieser guten Routen zu verbessern. Ein Anhaltspunkt dafür ist die Nachfrage: Wo will wer gerne fahren? Wichtige Verkehrsbeziehungen werden aufgegriffen. Wichtige Faktoren für die Ermittlung und die Gestaltung guter Routen sind Komfort, objektive und subjektiv wahrgenommene Sicherheit. Radfahren soll Zufriedenheit erzeugen und nicht nur ein Mittel zum Zweck sein, erläutert Herr Franke.

Die Routen werden in mehreren Schritten geplant. Zunächst werden grobe Korridore identifiziert, in denen die Bezirksrouten verlaufen sollen. Dafür werden räumliche Strukturen und Nutzungen analysiert, einschließlich der Stadtteilzentren, Wege von Berufspendlern und Freizeitverkehre identifiziert. Mit Hilfe von Unfallstatistiken werden die Stellen ermittelt, an denen ein größerer Handlungsbedarf besteht, die Sicherheit im Radverkehr zu verbessern. Zur Verfügung stehen außerdem Trackingdaten aus der Aktion Stadtradeln, bei der besonders Alltagswege im Berufsverkehr sichtbar werden. Diese Daten werden mit dem Bestandsnetz abgeglichen. Innerhalb der auf Grundlage dieser Informationen entstandenen Korridore wird dann nach konkreten Straßen und Wegen gesucht, in denen das Bezirksroutennetz umgesetzt werden könnte. Nachdem die Routen ermittelt sind, ist ein Handlungsprogramm für den Ausbau der Routen zu erarbeiten.

## Inhalt und Struktur des Projekts



*Inhalt und Struktur des Projekts (Quelle: ARGUS)*

Herr Franke stellt die Themen der drei folgenden Arbeitsgruppen vor:

- Erschließungsbedarf/Quell- und Zielorte: Wo brauchen wir gute Routen besonders dringend und welche Prioritäten sollten dabei gesetzt werden?
- Standards/Anforderungen an die Routen: Welche Standards und Anforderungen werden für die Bezirksrouten empfohlen?
- Radverkehrsförderung und Kfz-Verkehr: Mit welchen Maßnahmen könnte der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden, um den Radverkehr zu fördern?

## Rückfragen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, Rückfragen zu den inhaltlichen Beiträgen von Herrn Rösch und Herrn Franke zu stellen.

- Frage im Chat: Warum nur 7% Fahrradstraßen?  
Antwort Herr Rösch: Fahrradstraßen können nur unter bestimmten Voraussetzungen ausgewiesen werden. Der Radverkehr muss in dieser Straße die vorherrschende Verkehrsart sein oder es absehbar werden können (*Anm.: Rechtliche Voraussetzung nach VwV-StVO*). Fahrradstraßen werden eher in Nebenstraßen eingerichtet. Für eventuell zugelassenen Kfz-Verkehr gilt dann Tempo 30. Straßen, durch die Buslinien führen, sind in der Regel nicht als Fahrradstraßen geeignet.
- Frage im Chat: Warum werden nach 2020 80 km in 2021 nur 30 km Radwege realisiert?  
Antwort Herr Rösch: Die Kurve der ausgebauten Kilometer an Radwegen flacht ab, weil beim Veloroutenausbau die großen Abschnitte bereits realisiert wurden. Nun ist der Ausbau der Bezirksrouten in Vorbereitung, d.h. es werden absehbar auch wieder mehr Kilometer realisiert.
- Hinweis: Das direkte Linksabbiegen für den Fahrradverkehr an Kreuzungen sollte mehr berücksichtigt werden.  
Antwort Herr Rösch: Das direkte Linksabbiegen wird schon umgesetzt, z.B. an der Rothenbaumchaussee, aber auch in Form von Kreisverkehren.  
Antwort Herr Franke: Das direkte Linksabbiegen mit der Aufstellfläche in Mittellage der Fahrbahn ist ein umstrittenes Element und sollte in der Arbeitsgruppe 2 „Qualitätsstandards“ diskutiert werden.
- Hinweis: Es muss mehr in den äußeren Stadtteilen getan werden.  
Antwort Herr Rösch: Durch den Ausbau der Bezirksrouten wird auch mehr außerhalb des Kerngebiets für den Radverkehr getan.

- Frage im Chat: Hinweis: Sind auch Ziele in benachbarten Bezirken Nord und Altona (z.B. Schulstandorte berücksichtigt)?  
Antwort Herr Franke: Bei der Untersuchung von Wegeverbindungen wird etwa 1 km über die Bezirksgrenzen hinaus geschaut, um stärkere Wegebeziehungen mit einzubziehen.

Viele Hinweise der Teilnehmenden zeigen, dass es an der Zeit ist, in die intensivere Gesprächsphase in den Gruppen überzugehen.

### 3. Gesprächsphase in Gruppen

Im Anschluss kommen die Teilnehmenden mit den Fachplanern von ARGUS Stadt und Verkehr und Vertretern des Bezirksamts Eimsbüttel in drei Gruppen miteinander ins Gespräch. Die Teilnehmenden ordnen sich, je nach persönlichem Interessenschwerpunkt, einer der drei Gruppen selbst zu. Innerhalb der Gruppen können sich die Teilnehmenden per Wortmeldung oder im Chat äußern. So entsteht über etwa 70 Minuten ein intensiver Austausch.

Die fachliche Gesprächsleitung sammelt die Hinweise aus den Gruppen jeweils in einem Padlet, d.h. einer Art digitaler Moderationswand. Zum Abschluss der Gesprächsphase haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die gesammelten Hinweise zu bewerten mit einem Like oder Dislike. So kann die Unterstützung der in den Hinweisen enthaltenen Empfehlungen durch den Teilnehmerkreis besser eingeschätzt werden.

Die Inhalte der Gruppen-Padletes sind im Anhang aufgeführt.

#### Gruppe 1: Erschließungsbedarf (Ziele/Quellen)

Gesprächsleitung ARGUS: Marius Kemper

Bezirksamt Eimsbüttel: Malte Lawrenz

Assistenz TOLLERORT: Sophia Hogeback

In dieser Gruppe wird sehr vielseitig über wichtige Wegeverbindungen anhand von Zielen oder Quellen der jeweiligen Wege gesprochen. Neben konkreten Routenvorschlägen, die für den Radverkehr heute noch fehlen oder die ausgebaut werden sollten, denken die Teilnehmenden das Thema noch weiter. So wird zum Beispiel durch Vertreterinnen von Kitas und Schulen auf die Sicherheitsbedürfnisse verschiedener Altersgruppen hingewiesen, die an den genannten Orten besonders wichtig sind.

Als besonders wichtige Orte werden genannt:

- Schulen. Hier: Sicherheitsansprüche der verschiedenen Altersgruppen mitdenken.
- Niendorfer Gehege als ein Zentrum des Bezirks, das viele Radfahrende bereits als ruhige Strecke nutzen.
- Bezirksränder. Die Anbindung an andere Bezirke, insbesondere an Altona, sollte besser ausgebaut werden.

Schnell und direkt oder ruhig und verkehrsarm? Was in der Routenführung zu priorisieren ist, wird kontrovers diskutiert. Sowohl Haupt- als auch Nebenstraßen werden von Radfahrerinnen und Radfahrern genutzt. Malte Lawrenz, Bezirksamt Eimsbüttel, weist in der abschließenden Zusammenfassung darauf hin, dass ein doppeltes Netz – ruhig und schnell – eine mögliche Perspektive darstellt. Er nimmt für die weitere Planung mit, dass die Radverkehrsrouten nicht immer nur in die Innenstadt führend geplant werden sollten.



## **Gruppe 2: Standards/Anforderungen an die Routen**

Gesprächsleitung ARGUS: Markus Franke

Bezirksamt Eimsbüttel: Christian Trzebiatowski

Assistenz TOLLERORT: Karina Meißner

In dieser Gruppe geht es um die erforderlichen Qualitätsstandards. Diskutiert werden unter anderem Lösungen für das Linksabbiegen, Schutzstreifen und Kopenhagener Radwege. Auch hier kommen verschiedene Perspektiven zur Sprache: So fühlen sich einige Gruppen, wie Seniorinnen und Senioren oder Kinder, auf Schutzstreifen unsicher. In der Summe werden unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung von Bezirksrouten festgestellt.

Welche Standards und Anforderungen für die Bezirksrouten empfehlen die Teilnehmenden? Wichtige Themen in der Gruppendiskussion sind:

- Durchgängig gut befahrbare Oberflächen.
- Protected Bike Lanes, die kontrovers diskutiert werden. Kopenhagener Radwege, die sich höhenmäßig von der Straße abheben, scheinen ein beliebtes Konzept zu sein. Ebenso gibt es die Forderung, Radstreifen immer rot zu markieren.
- Kreisverkehre werden gegenüber Ampel-Kreuzungen bevorzugt.

Eine kontroverse Diskussion entsteht über die Frage, ob die Ansprüche an die Ausführung runtergeschraubt werden können, um die Routen schneller zu realisieren.

## **Gruppe 3: Radverkehrsförderung und Kfz-Verkehr**

Gesprächsleitung ARGUS: Philip Engler

Bezirksamt Eimsbüttel: Thorsten Rösch

Assistenz TOLLERORT: Jantje Morgenstern

In der Gruppe 3, die sich mit möglichen Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs zur Förderung des Radverkehrs befasst, findet eine rege Beteiligung statt. Eine deutliche Mehrheit in der Gruppe spricht sich für ein konsequentes Vorgehen in der Straßenraumaufteilung zugunsten der Attraktivität des Radverkehrs aus. Vornehmlich Vertreterinnen und Vertreter der Politik betonen, dass das Verhältnis zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ausgeglichen sein müsse.

In der spannenden und herausfordernden Diskussion werden zwei Hauptthemen besonders diskutiert:

- Wie können Durchgangsverkehre reduziert werden?
- Inwiefern kann das Parken eingeschränkt werden, um die Qualität des öffentlichen Raums für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu erhöhen?

Dabei gibt es kontroverse Meinungen. Einerseits wird das Radfahren gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt, andererseits soll das Auto nicht verteufelt werden, weil einige Menschen darauf angewiesen sind und es wirtschaftlich wichtig ist. Herr Rösch ergänzt in der abschließenden Zusammenfassung, er habe den Eindruck, dass verschiedene Verkehrsteilnehmende heute kompromissbereiter seien und durch Kooperationen zu sinnvollen Lösungen kommen könnten.

## 4. Zusammenfassung und Ausblick

Alle Teilnehmenden kommen im Anschluss an die Gesprächsphase wieder im Hauptraum der Veranstaltung zusammen. Die Fachplaner von ARGUS, die die Gruppengespräche geleitet haben, fassen anhand der Padlets zusammen, was sie aus den Diskussionen in den Gruppen mitgenommen haben.

Frau Böcker gibt einen Ausblick auf den Verlauf des weiteren Beteiligungsverfahrens zum Ausbau des Bezirksroutennetzes Eimsbüttel. Neben der Online-Beteiligung, die bis zum 12. Mai 2021 läuft ([www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten](http://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten)), können Anregungen, Hinweise und Ideen an die E-Mail Adresse [radverkehr@eimsbuettel.hamburg.de](mailto:radverkehr@eimsbuettel.hamburg.de) gesendet werden. Die Hinweise werden vom Planungsteam ARGUS Stadt und Verkehr ausgewertet. Für den Sommer 2021 sind drei Regionalkonferenzen, jeweils einmal im Kerngebiet, in Stellingen/Eidelstedt und in Lokstedt/Niendorf/Schnelen vorgesehen, in denen die bis dahin ausgearbeiteten Netzvarianten diskutiert werden sollen.

Frau Böcker bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre konstruktive Art miteinander zu arbeiten. Im Chat gibt es die Möglichkeit, letzte Hinweise zur heutigen Veranstaltung sowie zum weiteren Vorgehen des Projekts zu hinterlassen.

Das Schlusswort übernimmt Herr Gätgens in Vertretung für den Fachamtsleiter Management des öffentlichen Raums Markus Weiler. Herr Gätgens äußert sich begeistert über die vielen Anregungen und Ideen, die gesammelt werden konnten. Die Diskussion habe sich verändert: Die Frage, wie wir uns in der Stadt bewegen wollen, werde produktiver denn je diskutiert.

Herr Gätgens bedankt sich sowohl bei ARGUS als auch bei TOLLERORT für die Organisation und Moderation der Veranstaltung. Die technische Umsetzung der Veranstaltung per Videokonferenz habe gut geklappt: „Wer hätte das gedacht? Wir machen eine Videokonferenz zum Thema Bezirksrouten mit fast 60 Leuten und haben so einen Output!“ Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden und wünscht einen schönen Abend.

## **Impressum**

### **Veranstalter:**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Grindelberg 62-66, 20144 Hamburg

### **Ansprechpartner:**

Malte Lawrenz  
Telefon: 040 42801-2447  
E-Mail: [radverkehr@eimsbuettel.hamburg.de](mailto:radverkehr@eimsbuettel.hamburg.de)

### **Fachplanung**

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB  
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg

### **Ansprechpartner:**

Markus Franke, Dr. Philip Engler, Marius Kemper  
Telefon: 040 3097090  
Homepage: [www.argus-hh.de](http://www.argus-hh.de)

### **Konzept, Moderation und Dokumentation:**

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

### **Ansprechpartner:**

Mone Böcker und Karina Meißner  
Telefon: 040 3861 5595  
E-Mail: [mail@tollerort-hamburg.de](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)

## Anhang 1: Inhalte der Padlet-Pinnwände in den Gruppen

### Gruppe 1: Erschließungsbedarf (Ziele/Quellen)

Betreff	Kommentar	Likes	Dislikes
<b>Wichtige Orte/Routen im Alltagsverkehr</b>			
Weiterführende Schulen		6	0
Umliegende Kerngebiete / Benachbarte Bezirke	insb. Altona Auch Potential für Veloroute	7	0
Schnelsen und äußere Stadtteile (Norden)	Strategisch wichtig, besonders für Schulen	0	0
Stadtteilzentren	auch äußere	3	0
Kindergärten	gerade bezüglich Sicherheit Beispiel: Hallerstraße (Pop-up-Bikelane kommt)	3	0
Niendorfer Gehege wichtig als zentrale Achse		5	0
Erschließung des SPNV		3	0
Erschließung der Neubaugebiete		3	0
Grundschulen		3	0
<b>Wichtige Orte/Routen im Freizeitverkehr</b>			
Niendorfer Gehege		5	1
Befestigte Routen auch für den Freizeitverkehr	Nutzung der Freizeitrouten für befestigte Bezirksrouten (Schwierigkeit: Naturschutz?)	3	2
<b>Kriterien für die Bewertung/Priorisierung</b>			
Anbindung der umliegenden Bezirke, vor allem Altona und Stadtteile am Stadtrand		4	0
Schulen sind äußerst wichtiger Zielpunkt		9	0
Radinfrastruktur auch für "ungeübte" Radfahrende planen		8	0
Schulen eher innerhalb des Netzes	Trennung von Bezirksrouten	2	1
<b>Grundanforderungen an die Netzdichte</b>			
"Letzte Meile" ist häufig ein Problem -> dichtes Netz erforderlich		5	0
Führung abseits der Hauptverkehrsstraßen	->Beruhigte Straßen/Nebenstraßen nutzen Beispiel Fall Elbgaustraße	2	1
Hauptstraßen	sind viel befahren und müssen ausgebaut werden	5	0
Hochfrequentierte Engstellen entlasten	Ausbauen oder Verdichten	2	0
Ruhig und Verkehrsarm		7	0
Schnell und direkt		6	0
<b>Schlussfolgerungen</b>			
Verkehrsberuhigung in Schulgebieten		8	0

Gruppe 2: Standards/Anforderungen an die Routen

Betreff	Kommentar	Like	Dislike
<b>Führungsformen</b>			
Schutzstreifen sorgen für Unsicherheit - nach Möglichkeit nicht, lieber Tempo 30 und Mischverkehr		6	0
Tempo 30 geht auch bei Busverkehr		6	0
Baulich getrennte Radwege sind gewünscht		5	0
Schutzstreifen müssen 1,50 Überholabstand zulassen		5	0
Streifen immer rot markieren		5	1
Kopenhagener Radweg ist Mist		2	6
Hochbordradwege sind schlecht (Konflikte Fußverkehr)		5	1
Präferenz protected bikelanes		6	0
Durchgängig gut befahrbare Oberflächen sind besonders wichtig		6	0
Kontinuität / keine Seitenwechsel erzwingen	und auch nicht zu häufige Wechsel der Führungsform	3	0
auf HVS (bei T 50 ) kein Mischverkehr		3	0
Streifen sind generell nicht gut		1	2
nicht-benutzungspflichtige Radwege auch untermaßig sanieren, bevor sie ganz abgebaut werden		4	1
Radverkehrsanlagen auch in Tempo 30-Zonen		3	0
<b>Breiten</b>			
Überholen sollte immer möglich sein, mit ausreichenden Abständen zu Fahrbahn und Parkstreifen (jeweils 1,50 m)		4	0
<b>Hauptverkehrsstraßen vs. Nebennetz</b>			
bei wichtigen Zielen machen auch HVS Sinn		0	0
lieber Umwege, wenn dafür Nebenstraßen (auch wg. Immissionen) und ohne Durchgangsverkehr Kfz)		2	2
auch in Tempo 30 Zonen ist Handlungsbedarf (Geschwindigkeit u.a.)		5	0
bei Bezirksrouten ist die Direktheit / Geradlinigkeit Priorität, zur Not auf HVS		3	1
<b>Gestaltung von Knotenpunkten</b>			
Wartezeiten sind sehr relevant, ggf. lieber Umwege		3	2
Müssen sicher sein		4	0
Kreisverkehre sind erste Wahl	- RV-Führung auf Fahrbahn ist gut, wenn die Sichtbeziehungen so optimiert werden können - keine Streifen, die zum Überholen einladen	7	1
Grüne Welle für den Radverkehr verstärkt einsetzen		4	0
Haltlinien für Radfahrende vorziehen, immer		4	0
Bettelampeln abschaffen		5	0
Querungshilfen bedarfsgerechter		3	0
Generell ist Einfachheit und Begreifbarkeit am wichtigsten		4	0
direktes Links-Abbiegen muss ermöglicht werden (Streifen)		2	1
möglichst im Kreuzungsbereich Geschwindigkeit drosseln		2	0

Betreff	Kommentar	Like	Dislike
Trennung vs. Nebeneinander Kfz-Verkehr			
Trennung!		3	0
Themenspeicher			
Generell die Ansprüche nicht zu hoch setzen, um viele realisieren zu können		7	0
generell stärker auf Seniorenbedürfnisse eingehen - bei Fahrbahnnutzung muss das Sicherheitsgefühl stimmen		5	3

**Gruppe 3: Radverkehrsförderung und Kfz-Verkehr**

Betreff	Kommentar	Like	Dislike
Generelle Forderungen/Wünsche			
kostenlose Parkplätze reduzieren		5	1
Tempo 30 in Wohngebieten		7	0
Tempo30 im Hauptstraßennetz		2	3
weniger Parkplätze in Fahrradstraßen		4	1
Mehr Mut (siehe Paris etc.)!		5	2
Bettelampeln abschaffen!		6	3
Separate Ampelschaltungen für Radfahrende		4	2
Autofahrende nicht verteufeln; Menschen sind auf Autos angewiesen		5	1
mehr Miteinander, nicht Gegeneinander!		7	2
Parken an den Kreuzungen unmöglich machen!		7	0
Freiheit für alle aufrechterhalten, freie Wahl der Verkehrsmittel		4	4
nicht ganze Straßenzüge umbauen		3	1
reine Durchgangsverkehre reduzieren		7	1
Mögliche Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs			
Anlieferung auf Lieferzonen begrenzen		1	4
staatlich geförderte Fahrgemeinschaften		2	2
keine Überholstrecken für Kfz-Verkehr		1	4
Einbahnstraße für Kfz-Verkehr		3	4
Änderung der Parksituation (z.B. Längsparken statt Schrägparken) -- > Gewinn von Fläche für Gehwege		7	3
Reduzierung von Fahrspuren oder Parkständen zugunsten von Radwegen, v.a. an Hauptrouten mit vielen Radfahrenden		8	5
Kein Gehwegparken, nur Parken auf Fahrbahn		4	3
Vorteile/Eignung			
modaler Filter als wirksamer Schutz vor Durchgangsverkehr zur Schaffung von Premiumrouten (z.B. Harvestehuder Weg)		5	3
Reduzierung des Kfz-Verkehrs kommt allen zugute		8	4
bessere Nutzbarkeit von Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr		4	0
Einbahnstraßen schränken Durchgangsverkehre ein und schaffen Platz für Fuß- und Radverkehr		4	3
Nachteile			
Fahrradstraßen: Ausnutzen durch Kfz-Verkehr (u.a. wegen Vorfahrt)		1	2
Einschränkung auch für Personen, die auf Autos angewiesen sind		1	3
manche Alternativangebote für bestimmte Personengruppen weniger geeignet (z.B. Parkhäuser für Frauen)		0	1
Bewohnerparken als Privilegierung		1	4
Umwegfahrten/Verkehrsverlagerungen können andere Quartiere belasten		2	4
Voraussetzungen/Bedingungen/Einsatzgrenzen			
Anwohnerinteressen berücksichtigen		3	2

Betreff	Kommentar	Like	Dislike
Bereiche, in denen Engstellen für den Radverkehr bestehen (z.B. Kopfsteinpflaster, zugestellte Gehwege)		1	0
Angebote für Anwohner, die weiterhin den Pkw nutzen wollen		4	1
Alternativangebote schaffen (z.B. Quartiersgaragen, Carsharingpunkte)		5	1
Lieferverkehr, Handwerkerfahrten, Rettungseinsätze beachten		3	0
Modalfilter vor allem im Nebennetz mit Fokussierung auf das Hauptstraßennetz		2	1
Angebote, die für alle nutzbar sind (z.B. ioki)		3	0
andere Verkehrsmittel			
Busverkehr berücksichtigen		4	0
Themenspeicher			
Flickenteppich auf Veloroute (Bsp. Tornquiststraße) reduzieren/vermeiden		3	1
Absteigehilfen für Radfahrende		1	1
Rundumgrün o.ä. zur Reduzierung von Wartezeiten (auch für Fußverkehr)		3	1
Situation im Heußweg, Stresemannallee, Osterstraße problematisch		1	2
Radverkehr nicht über das ganze Jahr nutzbar		1	2
Eimsbüttel besteht auch aus Arbeitnehmern, Bedarfe müssen abgewogen werden		3	1



## Anhang 2: Inhaltliche Äußerungen im Chat

(Die Nachrichten im Chat sind anonymisiert, vollständig und unverändert wiedergegeben bis auf organisatorisch / technische Anmerkungen bzw. Fragen zum Konferenztool. Die Antworten zu einigen der Fragen finden Sie im Kapitel 2: Rückfragen.)

Moderation: Hier finden Sie den Link zum Online-Dialog:

<https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten>

Bezirksamt Eimsbüttel: Link zum Geo-Portal Hamburg: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>

TN: Sind in der Planung auch sogenannte Kopenhagener Radwege eingeplant?

TN: Warum nur 7% Fahrradstrassen?

TN: 2020 - 80km Radwege

TN: 2021 nur 30 KM ??

TN: Wurde auch die Erreichbarkeit von Sportanlagen berücksichtigt ?

TN: Warum nutzt man nicht das Straßenrecht anstatt sich auf die STVO zu berufen?

TN: Sind auch Ziele in benachbarten Bezirken Nord und Altona (z.B. Schulstandorte) berücksichtigt?

TN: das ist Henne Ei - es soll doch mehr Fahrradverkehr gefördert werden

TN: die Statistikkurve wurde flacher

TN: Wird im Konzept auch das Thema Abstellanlagen insbesondere an U-Bahnstationen bearbeitet? Und in welcher Arbeitsgruppe heute?

TN: Darf jetzt jeder der teilnehmenden sein Eingangsstatement machen?

TN: *@ Mündlicher Beitrag*: Danke! Sie haben vollkommen recht!

TN: Werden sich auch die Kreuzungen/Querungen der Freizeitrouten angeschaut? Beispiel Niendorfer Gehege - Freizeitroute 11 - ist auch Pendler- und Schüler\*innen-strecke

TN: Können bitte die Gruppen gleich nochmal erklärt werden? Konkret: wo geht es um das Thema Ampelschaltungen? 2) Standards oder 3)Kfz

TN: Woran liegt es das keine "mutigen" Konzepte wie z.B. in Paris nicht angepackt werden?

TN: Wo werden die Themen welche Straßen für die Routen in Betracht genommen werden besprochen?

TN: Inwiefern ist es denn möglich die "Raumbedarfe" der bestehenden Infrastruktur zu hinterfragen bzw. zu ändern? Beispielsweise aus 2-spurigen KFZ-Straßen Einbahnstraßen zu machen? Das würde dem Radverkehr ja viel Potential ermöglichen.

TN: Wird im Konzept auch das Thema Abstellanlagen insbesondere an U-Bahnstationen bearbeitet? Und in welcher Arbeitsgruppe heute?

Bezirksamt Eimsbüttel: Für den Ausbau der Abstellanlagen an U- und S-Bahn Stationen gibt es ein Bike and Ride Entwicklungskonzept, welches durch die Park and Ride Betriebsgesellschaft realisiert wird.

Bezirksamt Eimsbüttel: Eine Bearbeitung der Freizeitrouten findet derzeit nicht statt, da bisher Velo- und Bezirksrouten bearbeitet wurden.

Bezirksamt Eimsbüttel: Raumbedarfe werden im Rahmen von Planungsprozessen hinterfragt. So entfallen teilweise Fahrspuren des Kfz - Verkehrs. Das Einrichten von Einbahnstraßen ist etwas komplexer, da die Verlagerung des Verkehrs berücksichtigt werden muss.

Bezirksamt Eimsbüttel: Über die mutigen Konzepte können wir heute in AG 3 diskutieren.

*Hier: Zwischenstopp Gruppenphase*

TN: Ist auch der Senioren-Beirat anwesend?

TN: Ein Hinweis an TOLLERORT: Vielen Dank schon mal für diese Beteiligungsverfahren. Ich finde aber, dass die Beteiligung sich auf Bürger konzentrieren sollte. In unserer Gruppe hat die FDP Fraktion einfach zu viel Zeit verbraucht mir deren Redebeitrag. Das ist hier kein Wahlkampfveranstaltung.

TN: Applaus, vielen Dank für diese Möglichkeit sich beteiligen zu können

TN: dem möchte ich mich in beiden Punkten anschließen. Die Veranstaltungsführung ist fantastisch, aber die Politik ist bisschen zu präsent hier. Zumal vermutlich sehr viele weitere Bürger gerne teilgenommen hätten, und die Gruppen die konkreten Themen besprochen haben

TN: *@vorvorletzter Beitrag* Wenn Ihnen 4 Minuten Demokratie und Meinungsfreiheit zu viel sind... :)

TN: *@ vorvorvorletzter Beitrag*: Die Idee hatte ich auch, obwohl es in unserer Gruppe eine gute Mischung gab. Vielleicht könnte man die Gruppen trennen und dann wieder zusammenführen zur Diskussionrunde?

TN: wobei trennen ergibt auch nicht wirklich Sinn...

TN: Wird es vor der neuen Kita - Neubaugebiet J-Vosselerstr./Beethovenalle einen Kreisverkehr geben??

Bezirksamt Eimsbüttel: *@vorstehender Austausch*: Jetzt zu Pandemiezeiten begrenzt uns das digitale Format leider sehr in unserer Redezeit. Ich lade deshalb noch mal herzlich zu unserer Online-Beteiligung unter folgendem Link ein: <https://beteiligung.hamburg/bezirksrouten-eimsbuettel/>

TN: können bitte alle spalten dieser gruppe nochmal langsam durchgescrollt werden

TN: *@Philip Engler*: Vielen dank für die ruhige und sachliche Moderation in Gruppe 3

TN: Sehr gut Hr. Rösch

TN: Vielen Dank an die Orga! weiter so!

TN: Die Veranstaltung war wunderbar organisiert, vielen Dank!

TN: Ein großes Dankeschön auch von mir.

TN: Es hat sich gelohnt - auch digital - das Thema jetzt anzuschieben.

TN: Danke, Frau Böcker! Sehr gut moderiert.

TN: Vielen Dank an das Bezirksamt und an Argus! Danke auch für die tolle Moderation.

Bezirksamt Eimsbüttel: Danke auch von mir an alle Teilnehmenden, an Argus und tollerort für die Organisation und Moderation und an Malte Lawrenz für die Organisatin.

TN: Digital ist auch nicht unbedingt nur nachteilig! Diese Struktur hat auch geholfen! Toll vorbereitet, toll gemacht!

TN: Vielen Dank für die professionelle Organisation und Begleitung!

TN: Vielen Dank, gutes Konzept & gute Umsetzung! Freundliche und kompetente Moderation.

TN: Alles Gute für Sie, Herr Rösch. Herzlichen Dank für Ihre großartige Arbeit im Bezirk. Schade, dass Sie uns verlassen!

Bezirksamt Eimsbüttel: Vielen Dank an alle !

Moderation: Was geben Sie uns mit auf den Weg? Bitte notieren Sie hier Ihre Hinweise  
- zur heutigen Veranstaltung und  
- zum weiteren Vorgehen.

TN: Super Arbeit! Technik top, Moderation top, Publikum top!

TN: Klasse Veranstaltung! Und bitte trauen Sie sich mutige Lösungen wie in Paris und Barcelona zu! Wir sind bereit dafür! :-)

TN: Herzlichen Dank. Sehr gelungen! Schönen Abend noch.

TN: Das digitale Format ist übrigens super und sehr inklusiv. Gerne auch nach Corona als Onlineformat durchführen.

TN: Vielen Dank, war wirklich top organisiert und technisch umgesetzt. Einen schönen Abend noch

TN: Vielen Dank, sehr gutes Tool, sehr gute Moderation, und zumindest in meiner Gruppe (2) war ein ausgewogenes Verhältnis der Redebeiträge, haben sich alle kurz gefasst. Und nochmal ein spezielles Danke für die sehr gute Zusammenarbeit mit Herrn Rösch!

TN: kursfahrradstadt.de

Bezirksamt Eimsbüttel: ohne Ton & Bild vielen Dank an alle !

Bezirksamt Eimsbüttel: Danke und schönen Abend!

Bezirksamt Eimsbüttel: Vielen Dank an alle Teilnehmenden und das Team!

TN: Ich möchte mich in allen Punkten Herrn Klein anschließen, auch für Gruppe 1

TN: Wir alle brauchen viel Mut, um die KFZ-Stellplätze im öffentlichen Raum durchgreifend zu reduzieren. Das ist in den kleinen, bezirklichen Straßen der Schlüssel für die Rad- und Fußverkehrsförderung.

TN: Wenn das was hier besprochen und als Ziele formuliert wurde buchstäblich auf die Straße kommt, dann freu ich mich auf das was kommt!

TN: Vielen Dank! Allen einen schönen Feierabend!

TN: Auf Wiedersehn in Superbüttel!

TN: Es hat Spaß gemacht!

TN: Ich wünsche mir auch deutlich weniger Parkplätze und viel mehr Platz für Fußgänger und Radfahrende.

TN: breiter Konsens hier :-) auf gehts nach Paris :-)