

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel 2023

Anhang X

Dokumentation der Regionalveranstaltungen

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



Dialogveranstaltungen in drei Regionalbereichen des Bezirks Eimsbüttel zur Fortschreibung des Bezirksroutennetzes für den Fahrradverkehr

Gesamtdokumentation

Dienstag, 26. Oktober 2021

Veranstaltung im Gymnasium Bondenwald, Regionalbereich
Lokstedt/Niendorf/Schnelsen

Dienstag, 2. November 2021

Veranstaltung in der Jugendmusikschule, Regionalbereich
Rotherbaum/Harvestehude/Eimsbüttel/Hoheluft-West

Dienstag, 16. November 2021

Veranstaltung in der Stadtteilschule Eidelstedt, Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt

jeweils von 18.30 bis 21 Uhr

Veranstalter:

Bezirksamt Eimsbüttel

Fachplanung:

ARGUS Stadt und Verkehr

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Überblick

Ablauf

- Begrüßung und Einstieg zum Verfahren
- Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand
- Verständnisfragen der Teilnehmer*innen
- Gesprächsphase zu den Ergebniskorridoren in den Regionalbereichen und zur Nord-Süd-Achse
 - Gesprächsphase im Regionalbereich Lokstedt/Niendorf/Schnelsen
 - Gesprächsphase im Regionalbereich Rotherbaum/Harvestehude/Eimsbüttel/Hoheluft-West
 - Gesprächsphase im Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt
- Auswertung und Abschluss

Teilnehmende

Interessierte aus dem Bezirk Eimsbüttel

Mitwirkende

- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
 - Anne Ganter
 - Malte Lawrenz
- ARGUS Stadt und Verkehr
 - Markus Franke
 - Philip Engler
 - Marius Kemper
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
 - Mone Böcker
 - Karina Meißner
 - Sophia Hogeback
 - Élise Tenten

Inhaltsverzeichnis

Überblick	2
1. Begrüßung und Einstieg zum Verfahren	4
2. Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand	4
3. Verständnisfragen der Teilnehmer*innen	5
4. Gesprächsphasen zu den Ergebniskorridoren	8
4.1 Gesprächsphase zum Regionalbereich Lokstedt/Niendorf/Schnelsen (Veranstaltung am 26. Oktober 2021)	9
<i>Bewertung der Kriterien</i>	9
<i>Zusammenfassung der Ergebnisse</i>	10
<i>Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse</i>	11
<i>Gruppe 2: Ergebniskorridor Niendorf</i>	16
4.2 Gesprächsphase zum Regionalbereich Rotherbaum / Harvestehude / Eimsbüttel / Hoheluft-West (Veranstaltung am 2. November 2021)	18
<i>Bewertung der Kriterien</i>	18
<i>Zusammenfassung der Ergebnisse</i>	19
<i>Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse</i>	22
<i>Gruppe 2: Ergebniskorridor Isebek-Route</i>	26
4.3 Gesprächsphase zum Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt (Veranstaltung am 16. November 2021)	28
<i>Bewertung der Kriterien</i>	28
<i>Zusammenfassung der Ergebnisse</i>	29
<i>Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse</i>	30
<i>Gruppe 2: Ergebniskorridor Eidelstedt</i>	34
5. Abschluss	36
Anhang 1: Weitere Hinweise aus der Veranstaltung zum Regionalbereich Rotherbaum/Harvestehude/Eimsbüttel/Hoheluft-West	37
Anhang 2: Weitere Hinweise aus der Veranstaltung zum Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt	40

1. Begrüßung und Einstieg zum Verfahren

Malte Lawrenz, Bezirksamt Eimsbüttel, heißt die Teilnehmer*innen jeweils zu den Dialogveranstaltungen im Rahmen der Fortschreibung des Bezirksroutennetzes für den Fahrradverkehr im Bezirk Eimsbüttel willkommen und erläutert Anlass und Ziele der Veranstaltungen. Nachdem das bezirkliche Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 aufgrund der Entwicklung der Velorouten zurückgestellt werden musste, ist es nun an der Zeit, das Konzept zu aktualisieren und an die heutigen Ansprüche anzupassen. Auf Grundlage der Ergebnisse des Mobilitätsforums im April 2021 sowie der Online-Beteiligung wurden durch das beauftragte Verkehrsplanungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr Korridore hergeleitet, in denen die zukünftigen Bezirksrouten verlaufen werden. In den Dialogveranstaltungen werden jeweils die den ganzen Bezirk betreffende Nord-Süd-Achse sowie ein regionaler Korridor diskutiert.

Die Moderation der Veranstaltungen übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker und Karina Meißner. Die Moderatorin greift zu Beginn der Veranstaltungen jeweils Abfragen vom Einlass auf und vermittelt dabei einen Überblick über den Teilnehmerkreis. Die Teilnehmer*innen kommen aus verschiedenen Teilbereichen des Bezirks Eimsbüttels und bringen sowohl als Radfahrer*innen, als auch als anderweitige Verkehrsteilnehmer*innen Wissen und Perspektiven mit.

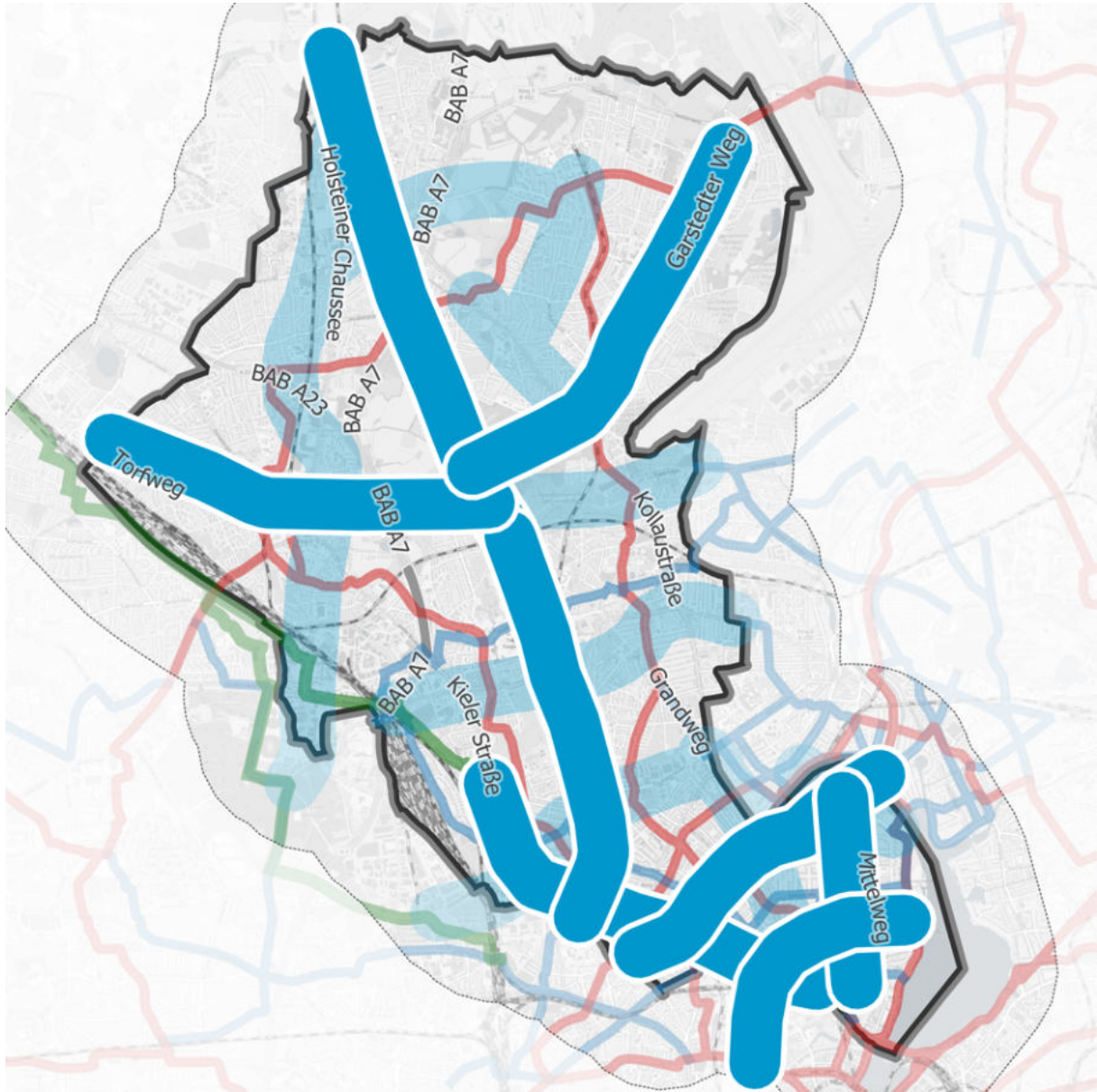
2. Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Markus Franke, ARGUS Stadt und Verkehr, informiert über Arbeitsauftrag, Planungsstand und mögliche Bewertungskriterien. Das Verkehrsplanungsbüro wurde mit der Netzentwicklung für die bezirklichen Fahrradrouten in Eimsbüttel beauftragt. Ziel ist es, das bereits bestehende Routennetz mit einem hohen Ausbaustandard zu verdichten. Herr Franke gibt einen Überblick darüber, wie die Korridore, in denen die Routen verlaufen sollen, erarbeitet wurden. Dazu wurden z.B. Zielorte ermittelt und um in der Online-Beteiligung genannte wichtige Orte ergänzt. Das Planungsteam orientierte sich dabei zudem an insgesamt elf Qualitätsstandards, die beim Ausbau der Bezirksrouten angestrebt werden sollen. Im Ergebnis arbeitete das Planungsteam sieben Korridore mit höchster Priorität in der Umsetzung heraus. Jeweils zwei dieser Korridore werden auf jeder Dialogveranstaltung genauer betrachtet, um Hinweise und Ergänzungen sowie Präferenzen für die vorgeschlagenen Routenvarianten zu sammeln.

Als nächstes stellt Herr Franke den Korridor Nord-Süd-Achse vor, welcher durch alle drei Regionalbereiche führt und auf direkter Linie das Kerngebiet mit Schnelsen verbinden soll. Diese Achse steht daher auf allen drei Dialogveranstaltungen zur Diskussion. Der Korridor bietet zudem Anschluss an zahlreiche Velorouten und bindet zahlreiche Schulen, Stadtteil- und Bezirkszentren, Hagenbecks Tierpark sowie Gewerbeschwerpunkte mit hoher Arbeitsplatzdichte an. Besonderheit ist, dass dieser Korridor mittig durch mehrere Grünräume (Landschaftsschutzgebiet Eidelstedter Feldmark, Niendorfer Gehege, Stellingner Schweiz und Hagenbeck Tierpark) verläuft, wodurch Nutzungskonflikte mit dem Naturschutz und Naherholenden entstehen können. Dieser Aspekt wird bei der Auswahl der geeignetsten Routenvariante berücksichtigt. Die innerhalb des Korridors herausgearbeiteten Routenvarianten A, B und C laufen an den beiden Fixpunkten Frohmestraße/Bundesautobahn 7 und Hagenbeckstraße/Lenzweg zusammen und unterteilen dadurch den Korridor in einen nördlichen, mittleren und südlichen Bereich. Die Routenvarianten unterscheiden sich in ihrer Geradlinigkeit und gehen mit unterschiedlichen Ausbaubedanken, Stärken und Schwächen einher.

Im Anschluss stellt Philip Engler, ARGUS Stadt und Verkehr, den groben Verlauf, die drei Routenvarianten und Rahmenbedingungen des jeweiligen regionalen Korridors vor (siehe Kapitel 4).

Die Karte zeigt die herausgearbeiteten Korridore. Die besonders wichtigen Verbindungen sind hervorgehoben und der Priorität 1 zugeordnet. Die Routenalternativen innerhalb der priorisierten Korridore werden im Rahmen der Veranstaltungen diskutiert.



Karte: ARGUS Stadt und Verkehr auf Grundlage von OpenStreetMap

3. Verständnisfragen der Teilnehmer*innen

Bevor die Teilnehmer*innen sich den Gesprächsgruppen zuordnen, haben sie die Gelegenheit, allgemeine Verständnisfragen an das Planungsteam, Herrn Lawrenz und Frau Ganter zu stellen.

Frage: Wann soll die bauliche Umsetzung der ersten Bezirksrouten beginnen und bis wann soll das Bezirksroutenkonzept abgeschlossen sein? Es sollten bevorzugt kurzfristige Maßnahmen umgesetzt werden.

Herr Lawrenz: Aufgrund der hohen Anzahl an Fahrkilometern, die im Rahmen des Bezirksroutennetzes betrachtet werden, und aktuell noch nicht absehbarer Widerstände bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen lässt sich kein genauer Zeithorizont nennen.

Frau Ganter: Erste Voraussetzung beim Ausbau von Radverkehrsanlagen ist, dass Verkehrssicherheit und Komfort sichergestellt werden. Auf den ersten Blick schnell umsetzbare Lösungen können sich im Planungsprozess aufwändiger als vermutet erweisen. Der Bezirk Eimsbüttel plant und koordiniert den Ausbau von Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, wie den Ausbau von Wasser- und Sielanlagen. Gerade werden erste Maßnahmen des Bezirksroutenkonzepts von 2011 u.a. über das Bündnis für den Radverkehr umgesetzt. Insgesamt 17 Maßnahmen aus dem Velorouten- und Bezirksroutenausbau befinden sich in der Planung und sollen in den nächsten fünf bis sechs Jahren umgesetzt werden.

Frage: Stehen finanzielle Mittel für den Ausbau der Bezirksrouten zur Verfügung?

Frau Ganter: Die erste Marge des Bündnis für Radverkehr ist ausgelaufen. Zurzeit schreiben alle Vorhabenträger (Bezirksämter, bezirkliche Gremien, Fachbehörden wie Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Hamburg Port Authority (HPA), HafenCity Hamburg GmbH, Park+Ride-Betriebsgesellschaft mbH, Stadtreinigung Hamburg und Landesbetrieb Verkehr (LBV)) das Programm fort, sodass finanzielle Mittel für den Ausbau der Bezirksrouten in den nächsten Jahren zur Verfügung stehen. Dem Bezirk Eimsbüttel sind für das Jahr 2022 Gelder für die Umsetzung von fünf Straßenbauprojekten zur Radverkehrsförderung zugesichert. Die Umsetzung des Bezirksroutenkonzepts ist als laufender Prozess zu verstehen. Das Konzept dient auch als Grundlage bei jeglichen Baumaßnahmen, die bezirkliche Straßen betreffen. Bei anstehenden Leitungssanierungen bringt sich der Bezirk Eimsbüttel mit dem geplanten Bezirksroutenausbau entlang der betroffenen Straße ein, um eine gemeinsame Umsetzung beider Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Ein Teil der Finanzierung kann so z.B. ggf. über die Leitungssanierung abgewickelt werden.

Frage: Gibt es für die Ausgestaltung der Bezirksrouten Mindeststandards?

Herr Engler: Allgemeines Ziel bei der Planung der Bezirksrouten ist es, den bestmöglichen Ausbaustandard, d.h. Velorouten-Standard anzustreben. Bei der Umsetzung der Bezirksrouten muss dann vor Ort geschaut werden, in welchem Umfang dieser Standard realisierbar ist.

Frage: Was ist der Unterschied zwischen Velo- und Bezirksrouten?

Herr Lawrenz: Das Netz der Velorouten wurde von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) in Abstimmung mit den Bezirken entwickelt und größtenteils von den Bezirken geplant und umgesetzt. Velorouten wird eine höhere Priorität eingeräumt, d.h. sie sollen z.B. gegenüber nachgeordneten Radrouten bevorrechtigt geführt werden. Die Planung und Umsetzung des Bezirksroutennetzes fällt in den Zuständigkeitsbereich der Bezirke. Der Bau der Bezirksrouten wird durch die BVM über das Bündnis für den Fuß- und Radverkehr finanziell gefördert.

Frage: Auf welcher Datengrundlage beruht die von Herrn Franke vorgestellte Punktedichtekarte?

Herr Franke: Auf Grundlage von Siedlungsstrukturdaten wurden zehn verschiedene Fahrzwecke, wie beispielsweise der Besuch von Arbeit, Universität oder Schule, und deren Quell- und Zielorte festgestellt. Die Verbindungen zwischen diesen Orten wurden nach verschiedenen Kriterien, u. a. der Wohndichte, gewichtet und übereinander gelegt. Dazu kamen die Wunschlinien aus der Online-Beteiligung. Die Punktedichtekarte ist eine grafische Auflösung vieler übereinandergelagerter gewichteter Linien.

Frage: Für die ältere Generation spielen beispielweise Arbeitswege keine große Rolle, da sind eher die Wege zum Nahversorger wichtig. Inwiefern wurden die Interessen der Älteren ermittelt und bedacht?

Herr Franke: Der Weg zum nächstgelegenen Nahversorger oder Stadtteilzentrum und die Beziehung zu den Wohnquartieren wurde ebenfalls als Fahrzweck einbezogen. Dabei ist zu bedenken, dass sich die Ableitung der Korridore und Varianten an den Bedarfen und

Wünschen orientiert und nicht zwangsläufig daran, welche Routen schon heute viel genutzt werden. Es wurden eher Potenziale herausgearbeitet.

Frage: In welcher Form wird das Thema Schülerverkehre gesondert in die Planung aufgenommen?

Herr Lawrenz: Die Wege von Schülerinnen und Schülern sind einer der Fahrzwecke, die von unserem Planungsbüro ARGUS als Grundlage für die Planung der Routenkorridore genutzt wurden. Wir haben nach der ersten Beteiligungsphase lange im Planungsteam diskutiert, ob wir sie zusätzlich noch besonders gewichten wollen, aber uns letztendlich dagegen entschieden. Da der Schulverkehr in der Regel sternförmig auf die einzelnen Schulstandorte zuläuft, ist er schwer vereinbar mit einem Radverkehrsnetz, das möglichst gradlinige Routen durch den ganzen Bezirk schaffen soll. Wir beabsichtigen deshalb die Schulumfelder in Zukunft in gesonderten Projekten in den Fokus zu nehmen.

Frage: Gehört es auch zu den Ansprüchen, eine gemeinsame Nutzung der Straßen von Rad- und Kfz-Verkehr zu etablieren? Bei den vorgeschlagenen Routen scheinen höchstens Fahrradschutzstreifen angedacht zu sein.

Herr Lawrenz: Das kommt auch darauf an, ob in der Straße Tempo 30 oder 50 gilt. Bei Tempo 30 fährt der Radverkehr in der Regel im Mischverkehr. Dabei sind auch Fahrradstraßen möglich. Dies bedeutet, dass der Radverkehr an Knotenpunkten Vorrang hat. Gleichzeitig muss die Umwandlung in eine Fahrradstraße auch mit einer entsprechenden Sicherung einhergehen, das Parken muss eventuell umorganisiert werden.

Anmerkung: Die Nord-Süd-Achse stellt einen sehr langen Korridor dar, während die anderen Korridore erheblich kürzer gefasst sind.

Herr Lawrenz: Die Kritik am ersten Eimsbütteler Bezirksroutenkonzept von 2011 ist, dass es die äußeren Stadtteile des Bezirks Eimsbüttel in der Netzkonzeption außen vor lässt. Ziel der Weiterentwicklung ist es, diese äußeren Stadtteile stärker zu berücksichtigen, u.a. mit der Nord-Süd-Achse, die durch alle drei Regionalbereiche des Bezirks führt. Daher steht die Nord-Süd-Achse auch auf allen drei Dialogveranstaltungen zur Diskussion.

Anmerkung: Sollten Bezirksrouten nicht auch die Verbindung zwischen Bezirken bedeuten? Der Stadtteil Schnelsen ist beispielsweise schlecht angeschlossen; es fehlt an ringartigen Querverbindungen zwischen den Bezirken, nicht nur sternförmige.

Herr Franke: Tangentiale Routen sind ein großes Thema, das in mehreren priorisierten Korridoren aufgegriffen wird. Weitere tangentielle Routen sind in der Prioritätsstufe 2 enthalten.

Anmerkung: Im Abschnitt der Eidelstedt-Route Richtung Halstenbek erscheinen durch das Verkehrsentwicklungskonzept Halstenbek und die Pläne für die Bundesautobahn 23 verschiedene Routen vorteilhaft. Die Planung ist hier mit großen Unsicherheiten verbunden.

Herr Engler: Die Planungen für die Bundesautobahn 23 sind in der Fortschreibung des Bezirksroutennetzes nicht berücksichtigt, da diese noch zu unkonkret sind. Die Planungen für die zukünftigen Bezirksrouten orientieren sich am Bestand der nächsten zehn Jahre.

Frage: Nicht jede*r fährt auch lange Strecken mit dem Fahrrad. Inwiefern werden in der Planung nicht nur Langstreckenfahrer*innen, sondern auch Kurzstreckenfahrer*innen berücksichtigt?

Herr Franke: Für die langen Strecken sind besonders die Velorouten und die zukünftigen Radschnellwege geeignet. Die Bezirksrouten haben ihren Schwerpunkt auf der Fortbewegung innerhalb des Bezirks. Das bedeutet aber auch, dass beispielsweise auf dem Weg zum Nahversorger Teilabschnitte der Bezirksrouten genutzt werden können. Die Idee ist nicht, dass die Routen zwangsläufig komplett durchfahren werden. Insofern werden auch kürzere Strecken berücksichtigt.

Frage: Was bedeutet das Kriterium „soziale Kontrolle“ als möglicher Anspruch an den Qualitätsstandard?

Herr Franke: Mit „sozialer Kontrolle“ ist der Verlauf einer Route in Hör- und Sichtweite anderer Menschen gemeint. Eine schlechte soziale Kontrolle liegt z.B. in Unterführungen oder unbeleuchteten Waldstücken vor. Dies soll vermieden werden.

Frage: Was bedeutet die Bezeichnung „umwegige Führung“?

Herr Engler: Damit ist ein Umweg, eine längere Wegstrecke, gemeint.

Frage: Gibt es für die Diskussion in den Kleingruppen eine Übersicht über Stärken und Schwächen der Varianten?

Frau Böcker: Für Rückfragen und Hintergrundinformationen sind die Fachplaner in den Gruppen vertreten. Heute geht es vor allem darum, dass die Teilnehmenden als Bewohner*innen des Bezirks ihr Wissen und ihre Hinweise in die Diskussion einbringen.

4. Gesprächsphasen zu den Ergebniskorridoren

Die Teilnehmer*innen teilen sich in jeweils zwei Gruppen auf, um die Routenvarianten zu jeweils einem Ergebniskorridor zu diskutieren.

Zum Einstieg sind die Teilnehmer*innen aufgefordert, die vom Planungsteam vorgestellten Qualitätsstandards anhand der Frage „Welche Kriterien spielen für Sie die wichtigste Rolle?“ zu bewerten. Aus Sicht der Beteiligten fehlende Kriterien können ergänzt werden. Die Teilnehmenden erhalten mindestens 5 Klebepunkte, um die aus ihrer Sicht wichtigsten Kriterien zu markieren. Eine Häufung ist möglich. So werden die individuellen Qualitätsansprüche festgestellt. Das Ergebnis wird kurz erörtert und steht als Orientierung bei der Diskussion der Routenvarianten zur Verfügung.

Im Anschluss diskutieren die Teilnehmer*innen die Routenvarianten mit den Verkehrsplanern Herr Franke und Herr Engler (ARGUS) anhand folgender Leitfragen:

1. Wie bewerten Sie die vorgestellten Varianten? Welche Führung ist gut geeignet? Welche Führung sehen Sie kritisch? Warum? (Bewertungskriterien)
2. Wo sehen Sie Konfliktpunkte? Welche Lösungen schlagen Sie vor?
3. Was ist Ihnen noch wichtig?

Hinweise, Ergänzungen, Konfliktpunkte und Lösungsvorschläge werden auf einem Ergebnisposter schriftlich notiert sowie direkt in den Plänen verortet. Im Plenum fassen Herr Franke und Herr Engler die wichtigsten Hinweise, Diskussionspunkte und Präferenz der Routenvarianten aus der Gesprächsphase zusammen, sodass alle Teilnehmer*innen einen Überblick über die Ergebnisse bekommen.

Darüber hinaus haben die Teilnehmer*innen die Möglichkeit, mit Klebezetteln Hinweise zu den im Rahmen der Veranstaltung nicht diskutierten Korridoren der Priorität 1 auf den Plänen zu hinterlassen. Diese finden sich im Anhang 1 und 2.

4.1 Gesprächsphase zum Regionalbereich Lokstedt/Niendorf/Schnelsen (Veranstaltung am 26. Oktober 2021)

Für den Regionalbereich Niendorf, Lokstedt und Schnelsen steht neben der Diskussion der oben dargestellten Nord-Süd-Achse der Niendorf-Korridor im Mittelpunkt. Dieser soll den Regionalbereich als Seitenarm der Nord-Süd-Achse mit dem Bezirksroutennetz verbinden. Im südwestlichen Bereich startet die Route im Niendorfer Gehege bzw. Nahe der U-Bahnstation Niendorf Markt. In den Varianten durchläuft die Route dann entweder den ruhigeren König-Heinrich Weg (Variante A), den Garstedter Weg (Variante B) mit erhöhtem Umbaubedarf oder eine Reihe von östlich dazu gelegenen Straßen (Variante C).

Bewertung der Kriterien

Angestrebte Qualitätsstandards der Bezirksrouten	Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse	Gruppe 2: Ergebniskorridor Niendorf
Schnelle Befahrbarkeit durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, ebene Oberfläche, ...	7 Punkte	9 Punkte
Verkehrssichere Ausgestaltung Sichtfelder, Minimierung von Nutzungskonflikten, Geschwindigkeitsunterschieden, ...	6 Punkte	6 Punkte
(inter-)subjektiv sicher für alle Abstände, Trennung wenn nötig, ...	3 Punkte	2 Punkte
Sozial sicher soziale Kontrolle, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeiten nachts, ...	3 Punkte	3 Punkte
Direkt/Geradlinig	7 Punkte	6 Punkte
Attraktives Umfeld möglichst abseits von Lärm und Abgasen, ...	1 Punkt	6 Punkte
Hohe Erschließungswirkung nah an wichtigen Orten, ...	2 Punkte	0 Punkte
Sinnvolle Netzergänzung ausreichend Abstand zu parallelen Routen, gute Verknüpfung, ...	2 Punkte	5 Punkte
Flächeninanspruchnahme möglichst verträglich für andere Naturschutz, Naherholung, Aufenthalt, ...	5 Punkte	1 Punkt
Leicht realisierbar weniger komplizierte Planungsverfahren, wenig Widerstände, ...	5 Punkte	1 Punkt
Kostensparsam	1 Punkt	0 Punkte
Ergänzung: intuitive Befahrbarkeit	5 Punkte	<i>Ohne Ergänzung</i>

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Teilnehmenden der Gruppe **Nord-Süd-Achse** erweitern die Liste der Qualitätsstandards um das Kriterium der intuitiven Befahrbarkeit. Als besonders wichtig werden die schnelle Befahrbarkeit und eine direkte/geradlinige Routenführung hervorgehoben. Als weniger relevant stellen sich die Kriterien attraktives Umfeld und Kostensparsamkeit heraus.

Die Meinungen der Teilnehmer*innen um die Vorzugsroute des Nord-Süd-Korridors gehen auseinander. Im nördlichen und mittleren Abschnitt werden verschiedene Routenvarianten vorgezogen. Die Teilnehmer*innen sprechen sich im mittleren Abschnitt einstimmig gegen die durch das Niendorfer Gehege verlaufende Variante B aus und führen nachvollziehbare Argumente für die beiden Routenalternativen A und C an. Im nördlichen Abschnitt knüpfen die Teilnehmer*innen ihre Präferenzen für einen Verlauf über den Schleswiger Damm (Variante C) oder Frohmestraße (Variante B) an eine jeweilige Verkehrsberuhigung. Für den mittleren Achsenabschnitt bringen die Teilnehmenden eine alternative Führung über die Julius-Vosseler-Straße in die Diskussion ein. Den Teilnehmer*innen ist es wichtig, dass möglichst kein alter Baumbestand beschädigt werden soll.

Die Liste der Qualitätsstandards wird von den Teilnehmenden der Gruppe **Niendorf-Korridor** nicht ergänzt. Insbesondere die schnelle Befahrbarkeit wird als relevant hervorgehoben. Keine Relevanz erhalten die Kriterien Kostensparsamkeit und hohe Erschließungswirkung.

In der Diskussion um den Niendorf-Korridor sind sich die Teilnehmer*innen schnell darüber einig, dass der Streckenverlauf über den König-Heinrich-Weg als Fahrradstraße dem Garstedter Weg vorzuziehen ist. Die Variante C wird als Bezirksroute als nicht geeignet eingestuft. Die hohe Kfz-Verkehrsbelastung im Garstedter Weg wird überwiegend als Ausschlusskriterium gegen eine Führung dort angesehen. Zudem wäre der Umbau des Garstedter Wegs aufwendig. Bei einer Führung im König-Heinrich-Weg stellen der Parkraumbedarf für den Kfz-Verkehr sowie der Erhalt des Baumbestands Herausforderungen dar. Gegenüber dem Vorschlag der Planer, den nördlichen Einstieg in den Korridor über den Garstedter Weg führen, wird vorgeschlagen, eine Führung über die Straße Moorrand anzubieten. Dieser Vorschlag könnte schon durch die geplante Veloroute 14 aufgegriffen werden.

Hinweis zum Ergebniskorridor Niendorf

Anmerkung: Die erläuterten Präferenzen in der Nord-Süd-Achse sind nachvollziehbar, es besteht aber das Risiko, dass der Garstedter Weg in Vergessenheit gerät. Diese Straße ist stark sanierungsbedürftig.

Herr Lawrenz: Für den Fahrradverkehr stellt der Garstedter Weg wahrscheinlich eine schwieriger zur realisierende Variante dar, weil ein Umbau des Straßenraums sehr aufwendig wäre. Wesentlich einfacher umzusetzen ist die genannte Variante durch den König-Heinrich-Weg, das scheint eine Chance für die Bezirksrouten zu sein.

Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse

1. Wie bewerten Sie die vorgestellten Varianten?
Welche Führung ist gut geeignet?
Welche Führung sehen Sie kritisch?
Warum? (Bewertungskriterien)

2. Wo sehen Sie Konfliktpunkte?
Welche Lösungen schlagen Sie vor?

3. Was ist Ihnen noch wichtig?

Schleswiger Damm 1 Spur für Radverkehr

Frohmeierstraßenraum zu eng

dort sind langfristig weniger Autoverkehr zu erwarten

Schnellen, ungleichgerechte Planung

Entscheidung Frohmeierstraße oder Schleswiger Damm ^{auto-freie}

Einspeisung Raden im Bereich RISE ^{Bürgerweil / Frohmeier}

Variante A bevorzugt als Zubringer zu VR 2+3

A: breite Wege
⊕ geringe Dunkelheit

bei Sicherheitsbedürfnis VR 3 betahren

A als gute Anbindung Schnelsen an Nord-Süd

A als Sommerroute im Hinblick auf Beleuchtung ideal

Kollawanderweg schon stark genutzt
→ A umgeht Konflikt mit Hochstufens

A Anschluss SH?

A ⊕ für Schüler:innen

A ⊕ in Schnelsen Verlauf auf ^{erhöht} ^{verfügb.} Anwohnerstraßen

→ auch Potential für Fahrradstraßen

C kurzer dunkler Abschnitt vor ^{nördl. Kollaw} Kleingärten

C ⊖ Bundesstraßen bei Umsetzung

B keine Option einstimmig

Potential Wirtschaftsweg parallel BAB

aktuell für Radverkehr gesperrt
→ Pilotauftrag ^{Fuß- & Rad}

Busverkehr berücksichtigen
↑
Frohmeierstraße bevorzugt vor Schleswiger Damm

zu klären: welche Option ist realistischer?

⊖ Oldenburger Str. keine Option

⊖ Kreuzung U. Hauptdeck

Vorzugs- und Ausweichvarianten anbieten

viel Fußverkehr
Ab wann ausreichend Breite gewährleistet werden

Potential an Planungen liegt entlang U-Bahn an den Enden

zu prüfen: Hagen
A: teckstraße ^{ausreichend} Straßenraum für Radinfrastruktur?

Diskussion der Varianten

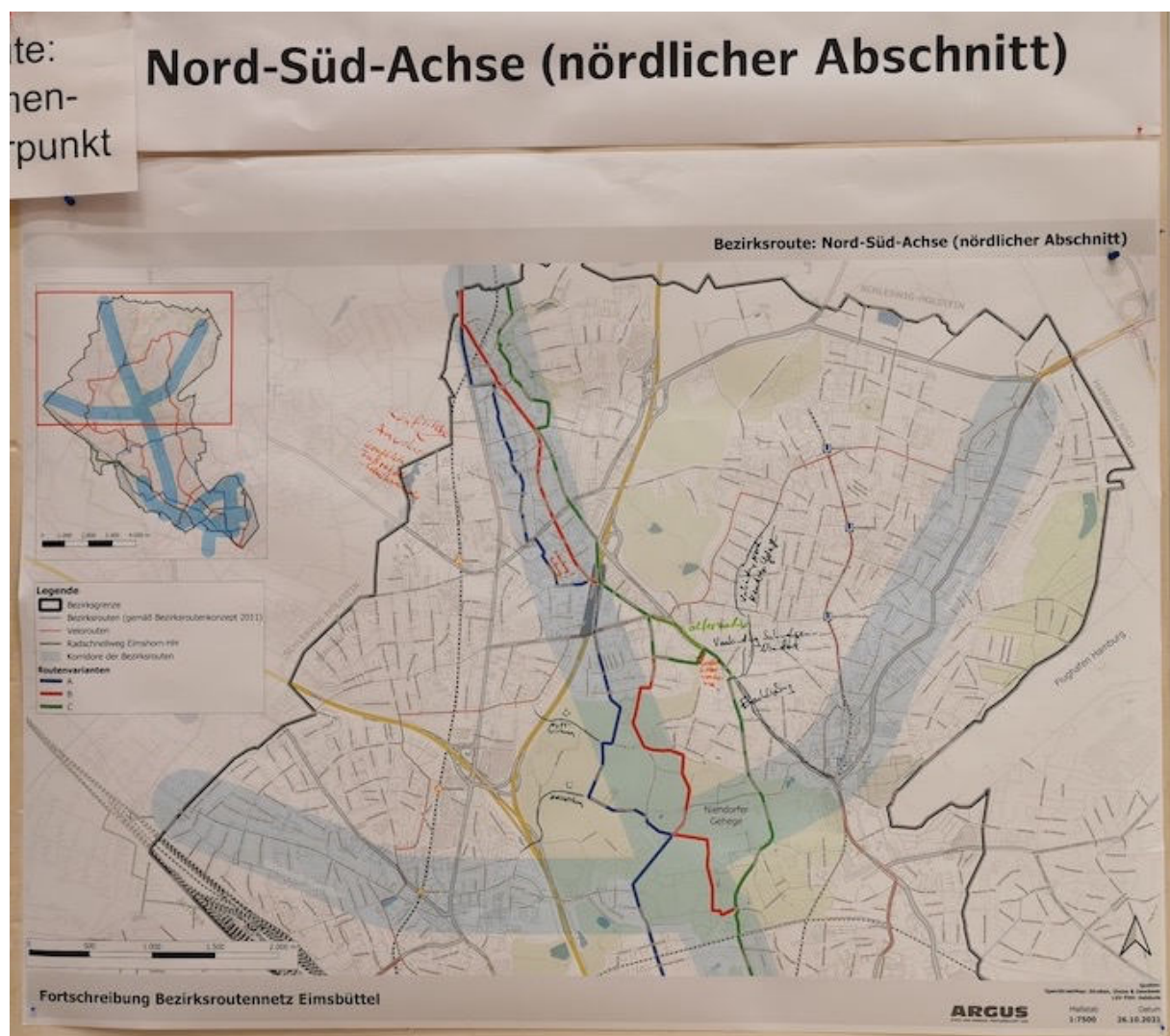
Abschrift

(+) = positiv

(-) = negativ

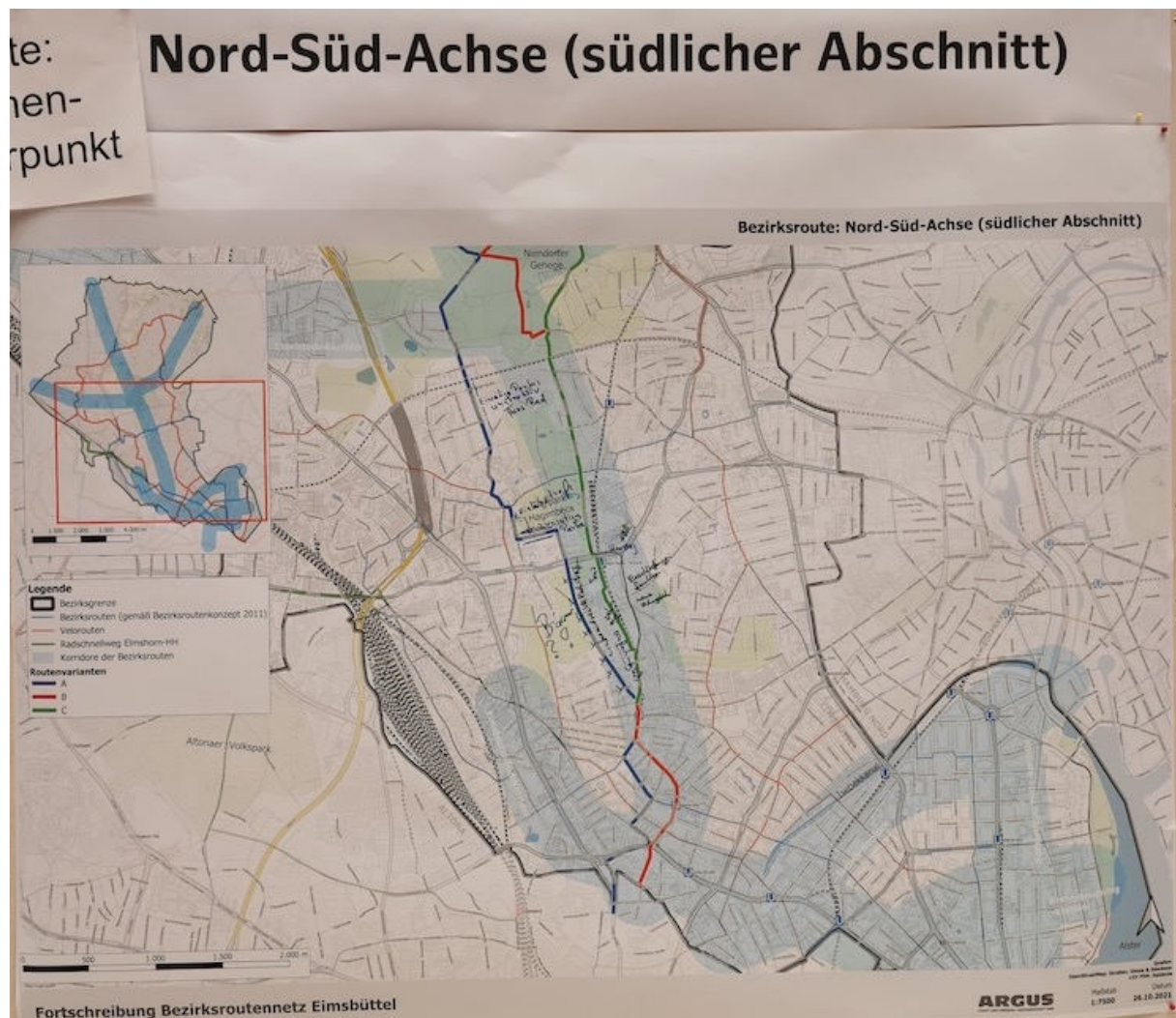
	Variante A	Variante B	Variante C
<p>Nördlicher Abschnitt (Landesgrenze bis Frohmestraße)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Variante A als gute Anbindung Schnelsen an Nord-Süd ▪ Anschluss an SH? ▪ (-) in Schnelsen Verlauf in Anwohnerstraßen, rechts vor links ▪ → auch Potential für Fahrradstraßen ▪ (+) für Schüler*innen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frohmestraße Straßenraum zu eng ▪ Dort sind langfristig weniger Autoverkehre zu erwarten ▪ Entscheidung: Frohmestraße (Variante B) oder Schleswiger Damm (Variante C) autofrei ▪ Frohmestraße (Variante B) bevorzugt vor Schleswiger Damm (Variante C) ✗ Gewerbetreibende Busverkehr berücksichtigen Zu klären: Welche Option ist realistischer? ▪ (-) Oldesloer Straßen keine Option ▪ Einspeisung Routen in Beteiligung RISE Burgwedel/ Frohmestraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schleswiger Damm: eine Spur für Radverkehr
<p>Mittlerer Abschnitt (Frohmestraße bis Hagenbeckstraße/ Lenzweg)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Variante A bevorzugt als Zubringer zu Velorouten 2 + 3 ▪ (+) Breite Wege, (+) geringe Dunkelheit ▪ Bei Sicherheitsbedürfnis Veloroute 3 befahren ▪ nur als Sommerroute in Hinblick auf Beleuchtung ideal ▪ Kollauwanderweg schon stark genutzt → Variante A umgeht Konflikt mit Naherholung ▪ Potential: an Planungen Weg entlang U-Bahn anknüpfen ▪ zu prüfen: Hagenbeckstraße ausreichend 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Option einstimmig 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kurzer dunkler Abschnitt vor Kleingärten nördlich Kollau ▪ (-) Bundesstraßen bei Umsetzung ▪ Potenzial: Wirtschaftsweg parallel Bundesautobahn ▪ Aktuell für Radverkehr gesperrt → Prüfauftrag FHH – Bund

	Variante A	Variante B	Variante C
	<p>Straßenraum für Radinfrastruktur?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ viel Fußverkehr kann ausreichend Breite gewährleistet werden? 		
<p>Südlicher Abschnitt (Hagenbeckstraße/ Lenzweg bis Eimsbüttel)</p>	Keine Kommentare seitens der Teilnehmenden.		



Abschrift Plan Nord-Süd-Achse (nördlicher Abschnitt)

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konflikte Anwohner, Konflikte Fußverkehr/Schülerverkehr (zwischen Marek-James-Straße und Oldesloer Straße) ▪ Schulweg! Fußweg! (Wählingsallee) ▪ Netzwirkung (der Variante A Richtung Eidelstedt): Holloswisch-Duvenacker und Beentkamp-Graf-Johann-Weg 	—	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konflikt Kollau-Wanderweg (zwischen Dachsberg und Friedrich-Ebert-Straße) ▪ Alternative Führung über Frohmestraße (grün)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternative Führung (schwarz): Friedrich-Ebert-Straße (Erschließung)-Hadermanns Weg-Steendammswisch (Schnelsen-Niendorf)-(Verbindung Nord-Niendorfer Gehege)-Quedlinburger Weg 		



Abschrift Plan Nord-Süd-Achse (südlicher Abschnitt)

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einseitiges Parken, unattraktiv fürs Rad (Vogt-Kölln-Straße) ▪ Einbahnstraße (Tierparkstraße) ▪ Zweiseitiges Parken (Hagenbeckallee) ▪ Bäume, links und rechts Parkstreifen (entlang Hagenbeckstraße) 	<p style="text-align: center;">–</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eng/sehr eng, einfach möglich (Weg parallel zur U-Bahn-Strecke) ▪ Alternative Verlauf Variante C: Julius-Vosseler-Straße (neue Wohngebäude, Erschließungen)-Koppelstraße (Umweg NDR)

Gruppe 2: Ergebniskorridor Niendorf

Diskussion der Varianten

1. Wie bewerten Sie die vorgestellten Varianten?
Welche Führung ist gut geeignet?
Welche Führung sehen Sie kritisch?
Warum? (Bewertungskriterien)

- König-Henrich-Weg aber Achtung Barrierefreiheit / Konflikt parkende Autos als Einbahnstraße + Vermeidung von Durchgangsverkehr → ohne Führung Tibarg
- Geostädter Weg sinnvoll Autoverkehr aber mehr Platz für geschützte Radwege
- Im Niendorfer Gehege: A für Ortspendler Döner
↳ Vor-Ort-Kindergärten nutzen auch Waldwege

2. Wo sehen Sie Konfliktpunkte?
Welche Lösungen schlagen Sie vor?

- Anregung für Umfahrung Tibarg östlich s. Karte
- Einsteig in den König-Henrich-Weg s. Karte
- Parkplatzbedarf im König-Henrich-Weg steigt durch Neubauten
=> kein durchgängiges Parken, Ausweichmöglichkeiten! (Verdichtung)

3. Was ist Ihnen noch wichtig?

Diskussion der Varianten

Abschrift

(+) = positiv

(-) = negativ

1. Wie bewerten Sie die vorgestellten Varianten? Welche Führung ist gut geeignet? Welche Führung sehen Sie kritisch? Warum? (Bewertungskriterien)	2. Wo sehen Sie Konfliktpunkte? Welche Lösungen schlagen Sie vor?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ König-Heinrich-Weg aber Achtung: Baumerhalt/Konflikt parkende Autos, als Fahrradstraße + Verhinderung von Durchgangsverkehr + direkte Führung Tibarg ▪ Garstedter Weg zu viel Autoverkehr aber mehr Platz für sichere Radwege ▪ Im Niendorfer Gehege: A für Ortsfremde besser – vor-Ort-Kundige nutzen auch Waldwege 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anregung für Umfahrung Tibarg östlich s. Karte ▪ Einstieg in den König-Heinrich-Weg s. Karte ▪ Parkplatzbedarf im König-Heinrich-Weg steigt durch Neubauten (Verdichtung) → kein durchgängiges Parken, Ausweichmöglichkeiten!



4.2 Gesprächsphase zum Regionalbereich Rotherbaum / Harvestehude / Eimsbüttel / Hoheluft-West (Veranstaltung am 2. November 2021)

Für den Regionalbereich, Rotherbaum, Harvestehude, Eimsbüttel und Hoheluft-West wurden insgesamt vier Ergebniskorridore herausgearbeitet: Eimsbüttel-Süd, Rotherbaumring, Rotherbaum-Mitte und Isebek-Route. Letztere steht in der Kleingruppen-Phase zur Diskussion. Die Varianten A, B, C der Isebek-Route beginnen im Westen in der Belleallianzstraße. Die Fruchttalée an der U-Bahnstation Christuskirche stellt den ersten Knotenpunkt dar. Von dort verläuft der Korridor parallel zum Isebekkanal und endet an der Grenze zum Bezirk Nord auf Höhe Leinpfad und Maria-Louisen-Straße. Die Besonderheit dieses Korridors besteht in den zahlreichen Verknüpfungen mit anderen Ergebniskorridoren und Velorouten. Bei der Diskussion der Varianten ist nicht so sehr auf die Bestandssituation abzustellen: Die Varianten bieten unterschiedliche Ausbaupotenziale, um einen höheren Standard zu erreichen.

Bewertung der Kriterien

Angestrebte Qualitätsstandards der Bezirksrouten	Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse	Gruppe 2: Ergebniskorridor Isebek-Route
Schnelle Befahrbarkeit durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, ebene Oberfläche, ...	8 Punkte	22 Punkte
Verkehrssichere Ausgestaltung Sichtfelder, Minimierung von Nutzungskonflikten, Geschwindigkeitsunterschieden, ...	7 Punkte	16 Punkte
(inter-)subjektiv sicher für alle Abstände, Trennung wenn nötig, ...	1 Punkt	8 Punkte
Sozial sicher soziale Kontrolle, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeiten nachts, ...	2 Punkte	1 Punkt
Direkt/Geradlinig	2 Punkte	8 Punkte
Attraktives Umfeld möglichst abseits von Lärm und Abgasen, ...	5 Punkte	7 Punkte
Hohe Erschließungswirkung nah an wichtigen Orten, ...	1 Punkt	2 Punkte
Sinnvolle Netzergänzung ausreichend Abstand zu parallelen Routen, gute Verknüpfung, ...	1 Punkt	2 Punkte
Flächeninanspruchnahme möglichst verträglich für andere Naturschutz, Naherholung, Aufenthalt, ...	2 Punkte	7 Punkte
Leicht realisierbar weniger komplizierte Planungsverfahren, wenig Widerstände, ...	3 Punkte	5 Punkte
Kostensparsam	0 Punkte	2 Punkte
Ergänzung: Anhebung der Hierarchiestufe	4 Punkte	<i>Keine Ergänzung</i>
Ergänzung: Kinderfreundlichkeit (Begleitung regelbar)	<i>Keine Ergänzung</i>	4 Punkte

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Teilnehmenden in der Gruppe **Nord-Süd-Achse** erweitern die Liste der Qualitätsstandards um das Kriterium „Anhebung der Hierarchiestufe“. Insbesondere an Knotenpunkten sollte den Bezirksrouten Vorrang eingeräumt werden. Besonders wichtig sind den Teilnehmenden die Kriterien „schnelle Befahrbarkeit“ und „verkehrssichere Ausgestaltung“. Keine Punkte bekommt das Kriterium der Kostensparsamkeit.

In der Gruppe herrscht weitgehende Übereinstimmung im Hinblick auf die bevorzugten Varianten. Für den mittleren Streckenabschnitt bevorzugen die Teilnehmenden die Führung der Routenvariante C, da so das Niendorfer Gehege östlich weitgehendst bis zum Autobahndeckel Schnelsen umfahren werden kann. Im nördlichen Bereich der Nord-Süd-Achse wird eine kombinierte Führung über die Frohmestraße (Variante B/C) und Variante A im Nebenstraßennetz ab Oldesloer Straße angeregt. Im südlichen Bereich des Korridors erhält die Routenvariante C großen Zuspruch. Teilweise wird auch die Variante B präferiert, da diese eine Verknüpfung mit den Velorouten zulässt, um in Richtung Universität und Innenstadt zu gelangen. Zudem wurden erste Ideen zur Ausgestaltung geäußert, z.B. der Wunsch, die Straße Deelwisch als Fahrradstraße umzuwidmen. An der Gabelung auf Höhe des Stellingner Wegs wird als neue Routenführung in Richtung Altona die Verbindung Methfesselstraße-Lappenbergsallee-Farberstraße-Kieler Straße vorgeschlagen. Die Teilnehmenden erachten es als sinnvoll, die Bezirksrouten mit anderen (Velo-)Routen zu verknüpfen.

Rückfragen zum Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse

Frage: Ist angedacht, die Kieler Straße für den Radverkehr nutzbar zu machen?

Herr Franke: Die für den südlichen Bereich der Nord-Süd-Achse vorgesehenen Routenvarianten enden bislang an der Kieler Straße. Die Teilnehmenden erachten es als wichtig, dass man über die Nord-Süd-Achse die Kieler Straße erreicht.

Teilnehmender: Am Ende der Nord-Süd-Achse ist entscheidend, ob der Zielort eher im Bereich Altona oder in der Innenstadt liegt. Von der Kieler Straße gelangt man zügig nach Altona, in Richtung Innenstadt bietet sich die Führung über Stellingner Weg und Bundesstraße an.

Herr Franke: Radfahrende gelangen von der Kieler Straße zudem zügig über die Weidmannstraße bzw. Memellandallee nach Altona oder zum Bahnhof Diebsteich .

Herr Lawrenz: Die Nutzbarmachung der Kieler Straße stellt auf jeden Fall eine anspruchsvolle Herausforderung dar.

Teilnehmender: Die Führung über die Kieler Straße ist relativ alternativlos, da die Övelgönnner Straße sehr kopfsteinpflasterlastig ist.

Frage: Welche alternative Routenführung wurden von den Teilnehmenden von der U-Bahnhaltestelle Hagenbeck in Richtung Süden bevorzugt?

Herr Franke: Die Teilnehmenden sprachen sich letztendlich für die Routenvariante C aus.

Frage: Der Bereich der Kleingärten entlang der Hagenbeckstraße ist durch zahlreiche Hecken gekennzeichnet, eine ausreichende Wegebreite ist nicht vorhanden. Unterstützen die Teilnehmenden der Kleingruppe Baumfällungen, insbesondere im südlichen Bereich der Hagenbeckstraße, im Zuge des Bezirksroutenausbaus? Ist dort genug Platz für Neupflanzungen vorhanden oder müssen Bestandsbäume ersatzlos weichen?

Herr Franke: Baumfällungen wurden in der Kleingruppe nicht thematisiert.

Herr Lawrenz: Im Zuge der Modernisierung der Sportanlage Hagenbeckstraße sind Fällungen von Bestandsbäumen denkbar. Daher könnte sich die Radwegeplanung hier mit der Grünplanung zusammengedacht werden.

Herr Lawrenz: Wurde in der Kleingruppe über den nördlich der Kollau durch Kleingärten führende Abschnitt diskutiert?

Herr Franke: Dies war nicht der Fall.

Die Teilnehmenden in der Gruppe **Isebek-Route** erweitern die Liste der Qualitätsstandards um das Kriterium „Kinderfreundlichkeit“. Dabei geht es auch um die Situation, dass Kinder auf dem Gehweg fahren und die sie begleitenden Erwachsenen den Radweg nutzen können. Für besonders wichtig wird die schnelle Befahrbarkeit der Routen erachtet. Unter den Teilnehmenden spielen die Kriterien Erschließungswirkung, Netzergänzung und Kostensparsamkeit eine nur untergeordnete Rolle.

Bei der Diskussion des Ergebniskorridors unterscheiden die Teilnehmenden zwischen drei Abschnitten. Der westliche Beginn des Korridors in der Bellealliancestraße ist für alle Varianten gleich. Im zweiten Abschnitt zwischen den U-Bahnhaltestellen Christuskirche und Hoheluftbrücke wird sehr deutlich die Routenführung über die Straße Hohe Weide (Variante B) bevorzugt, in der bereits heute viel Radverkehr vorhanden ist und zudem eine Durchfahrtsperre für den Kfz-Verkehr besteht. Die Varianten A (entlang Kaiser-Friedrich-Ufer) und C (entlang Moorkamp und Schlangkreye) gehen mit relativ vielen Konfliktpunkten aufgrund des Kfz-Durchgangsverkehr einher und schließen eine komfortable Befahrbarkeit aus. Es wird angeregt, eine alternative Führung nördlich des Isebekkanals entlang der Bismarkstraße mitzudenken, da dies für viele eine attraktive Verbindungsstrecke darstellt. Als äußerst kritisch wird der Verkehrsknotenpunkt Hoheluftbrücke aufgrund vorherrschender Konfliktsituationen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden erachtet. Diese Konfliktsituation könnte im Rahmen der Planungen für die neue U5-Haltestelle Hoheluftbrücke entschärft werden.

Für den letzten Bereich zwischen Hoheluftbrücke und St. Benedictstraße/Bezirksgrenze liegen keine eindeutigen Präferenzen bei den Routenvarianten vor. Variante A über die Isestraße wird zwar aufgrund der engen Fahrbahn, des Wochenmarktbetriebs und des hohen Kfz-Aufkommens kritisch gesehen, stellt aber die direkte Verbindung zum Eppendorfer Baum dar. Einige Teilnehmende beurteilen den Verlauf der Variante C vorbei am Innocentiapark als zu abgelegen. Uneinigkeit herrscht auch bei Variante B, da diese über den Unfallschwerpunkt Klosterstern führt. Der vorgeschlagene Verlauf über die Innocentiastraße und die Brahmallee wird als umwegig aufgefasst und sollte begründet werden. Insgesamt sind die Routenvarianten im letzten Abschnitt mit vielen Herausforderungen behaftet.

Rückfragen zum Ergebniskorridor Isebek-Route

Frage: Ist es möglich, die Isestraße als Fahrradstraße auszuweisen und weiterhin Anwohnerparken unter dem Hochbahn-Viadukt zuzulassen?

Herr Engler: Die Beschränkung auf Anwohnerparken wird generell bei der Ausweisung von Fahrradstraßen angestrebt. Entscheidend ist jedoch, ob es gelingen kann, das Aufkommen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Teilnehmender: In der Isestraße dominiert das Anwohnerparken. Bis auf zwei gastronomische Betriebe sind in der Straße keine weiteren Zielorte zu verorten. Das Beispiel der Fahrradstraße Harvestehuder Weg zeigt auf, dass sich das Verhalten des Kfz-Durchgangsverkehrs nach einiger Zeit verbessert hat und heute als Fahrradstraße etabliert ist.

Anregung: Ich sehe die Genehmigung einer Fahrradstraße durch die Verkehrsbehörde kritisch. Könnte stattdessen der Kfz-Verkehr im Zick-Zack mittels Einbahnstraßen geführt werden?

Teilnehmender: Im Gegensatz zum Harvestehuder Weg stellt die Isestraße eine notwendige Verbindung für den Kfz-Verkehr dar, da hier vergleichsweise mehr Quell- und Zielorte liegen.

Anregung: Bei Eröffnung neuer Fahrradstrecken und Einführung neuer Regelungen im Straßenverkehr ist eine breite Kommunikation und Information aller

Verkehrsteilnehmenden wünschenswert, z.B. über Postwurf in der betroffenen Nachbarschaft. Oft ist die richtige Nutzungs- und Verhaltensweise, z.B. in Kreisverkehrsanlagen, unbekannt.

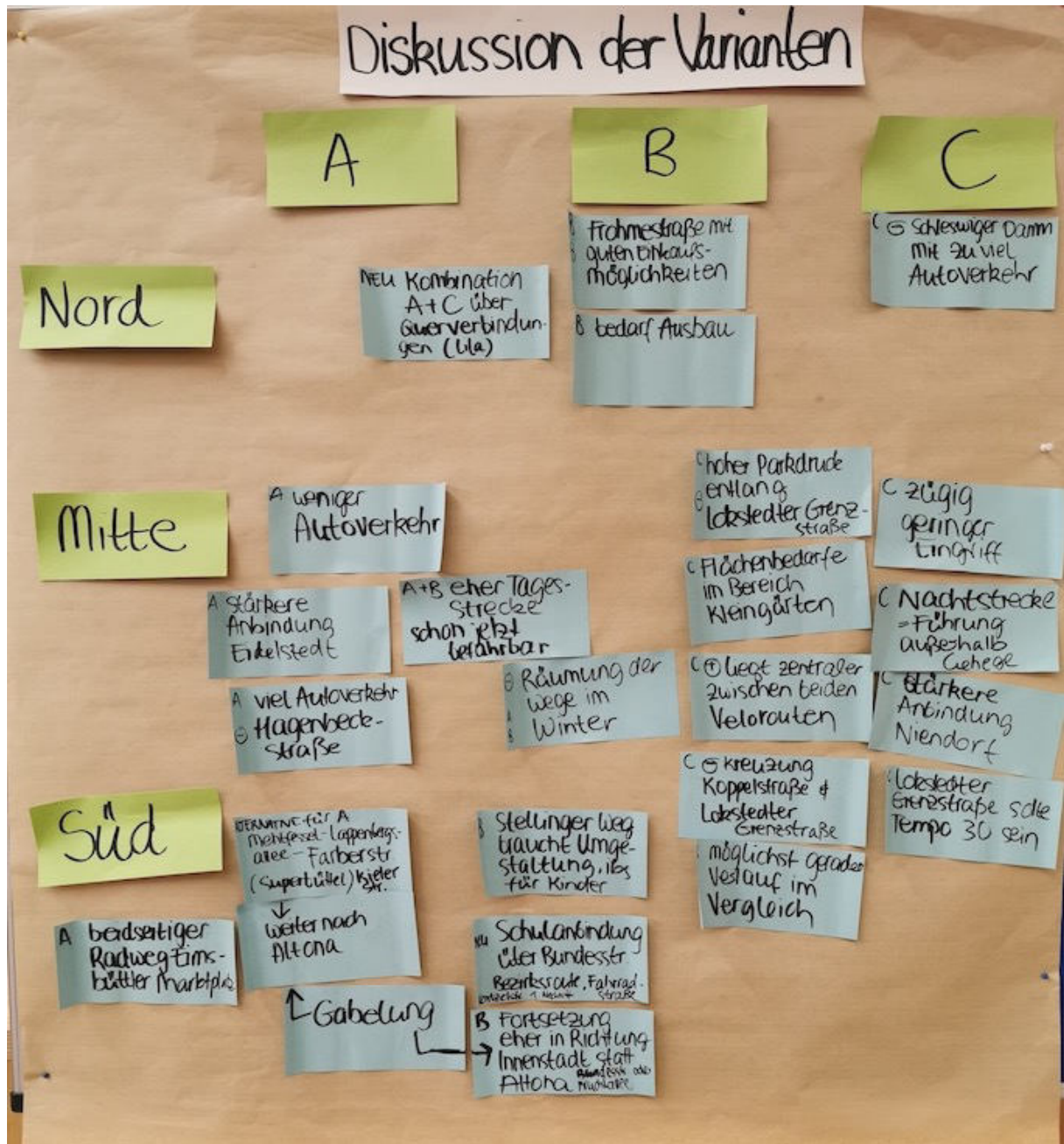
Herr Franke: Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat bereits einen Flyer zu „Fahrradstraßen in Hamburg“ veröffentlicht (abrufbar unter: <https://www.hamburg.de/contentblob/13959626/b5cfde15ce87902dfca0ea2b188a4e54/data/fahrradstrasse.pdf>). Dennoch besteht weiterhin Unwissen unter den Verkehrsteilnehmenden, u.a. auch bei den im Straßenverkehr verwendeten neuen Symbolen.

Frau Böcker: Wichtig bei Flyern und andern Druckmaterialien ist, dass alle Verkehrsteilnehmenden und nicht nur eine Zielgruppe angesprochen werden.

Herr Lawrenz: In vielen Fällen müssen sich neue Führungsformen wie Fahrradstraßen erst noch bei den Verkehrsteilnehmenden etablieren.

Hinweis: Viele Bestandsrouten sind an Kreuzungen nicht einsehbar, da die Kreuzungsbereiche zugeparkt werden, u.a. von Lieferfahrzeugen. Als Lösung wird die Einrichtung von Fahrradständern in Kreuzungsbereichen vorgeschlagen.

Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse



Diskussion der Varianten

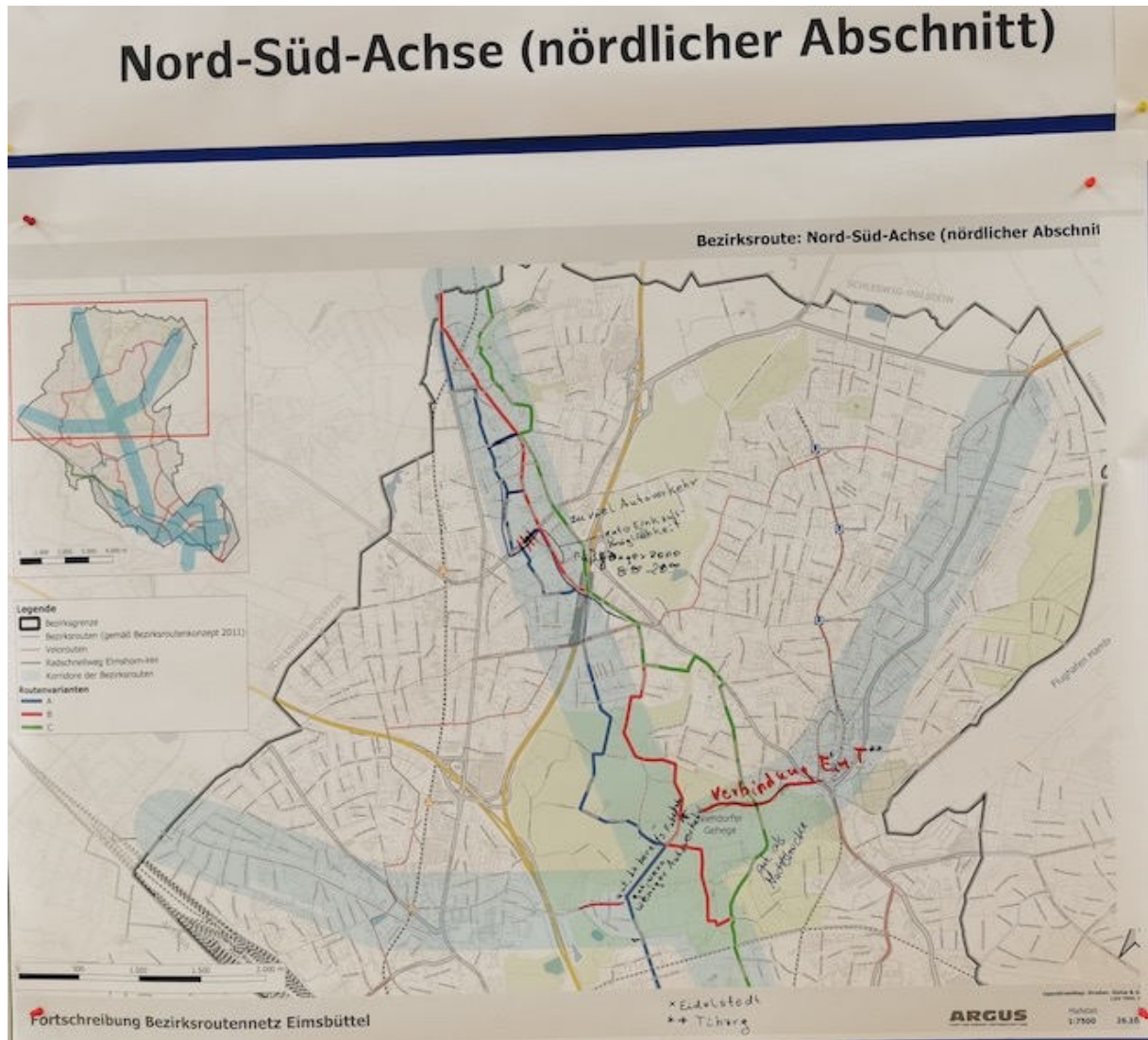
Abschrift

(+) = positiv

(-) = negativ

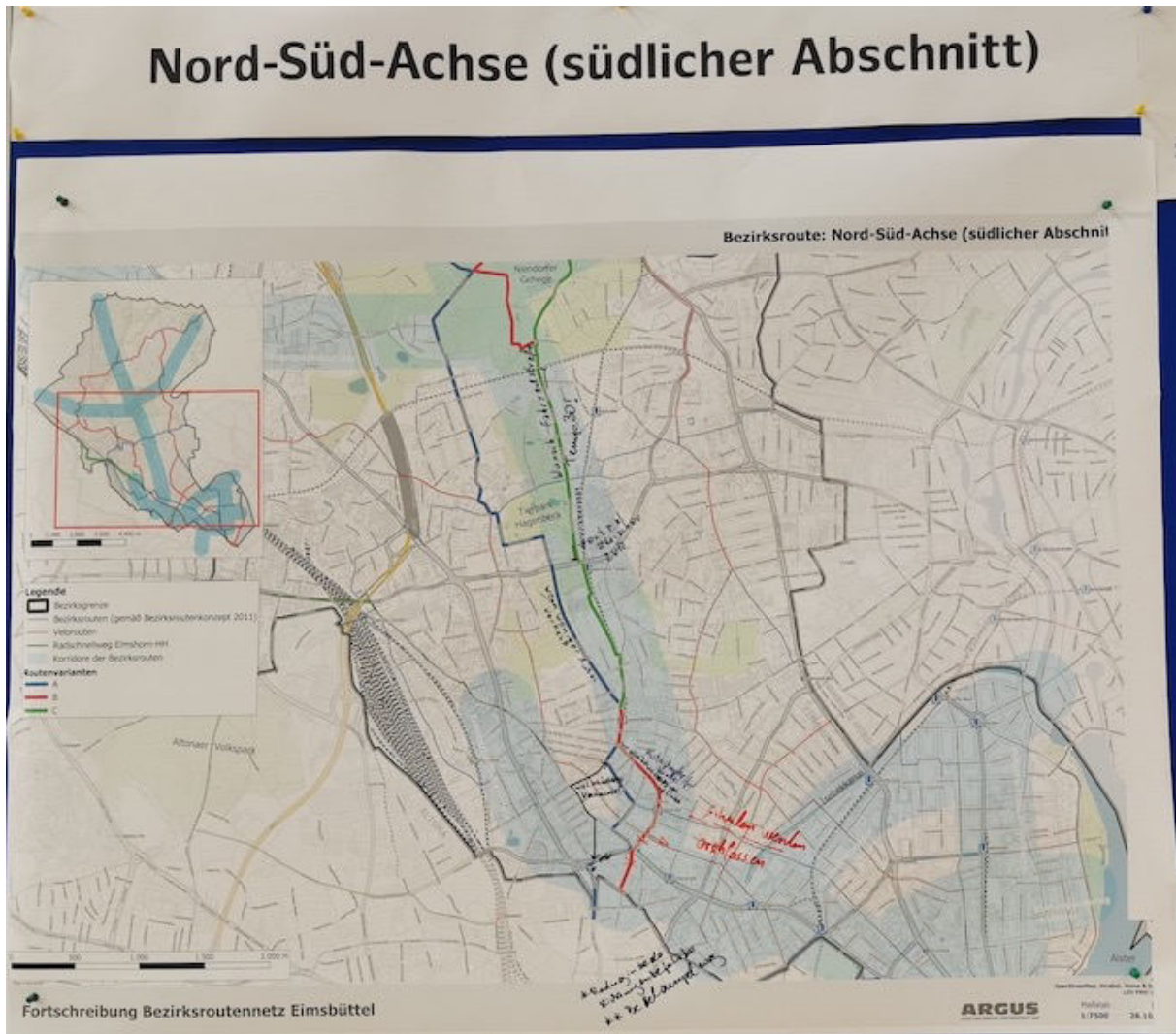
	Variante A	Variante B	Variante C
Nördlicher Abschnitt (Landesgrenze bis Frohmestraße)	<ul style="list-style-type: none"> Neu: Kombination Varianten A + C über Querverbindungen (lila [in Karte]) (Nord) 	<ul style="list-style-type: none"> (+) Frohmestraße mit guten Einkaufsmöglichkeiten [Frohmestraße] bedarf Ausbau 	<ul style="list-style-type: none"> (-) Schleswiger Damm mit zu viel Autoverkehr

	Variante A	Variante B	Variante C
Mittlerer Abschnitt (Frohmestraße bis Hagenbeckstraße/ Lenzweg)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weniger Autoverkehr ▪ stärkere Anbindung Eidelstedt ▪ (-) viel Autoverkehr Hagenbeckstraße 	–	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) hoher Parkdruck entlang Lokstedter Grenzstraße ▪ Flächenbedarfe im Bereich Kleingärten ▪ (+) liegt zentraler zwischen beiden Velorouten ▪ (-) Kreuzung Koppelstraße & Lokstedter Grenzstraße ▪ möglichst gerader Verlauf im Vergleich ▪ zügig, geringer Eingriff ▪ Nachtstrecke = Führung außerhalb Gehege ▪ stärkere Anbindung Niendorf ▪ Lokstedter Grenzstraße sollte Tempo 30 sein
	Varianten A und B <ul style="list-style-type: none"> ▪ eher Tagestrecke, schon jetzt befahrbar ▪ (-) Räumung der Wege im Winter 		
Südlicher Abschnitt (Hagenbeckstraße/ Lenzweg bis Eimsbüttel)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternative für Variante A: Mehfesselstraße-Lappenbergsallee-Farberstraße (Superbüttel)-Kieler Straße → weiter nach Altona → Gabelung → a) weiter nach Altona ▪ beidseitiger Radweg Eimsbüttler Marktplatz (Süd) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellingner Weg braucht Umgestaltung, insbesondere für Kinder ▪ Neu für Variante B: Schulanbindung über Bundesstraße; Bezirksroute, Fahrradstraße, Rentzelstraße, 1. Abschnitt ▪ Gabelung → b) Variante B: Fortsetzung eher in Richtung Innenstadt statt Altona [über] Bundesstraße oder Fruchttallee 	–



Abschrift Plan Nord-Süd-Achse (nördlicher Abschnitt)

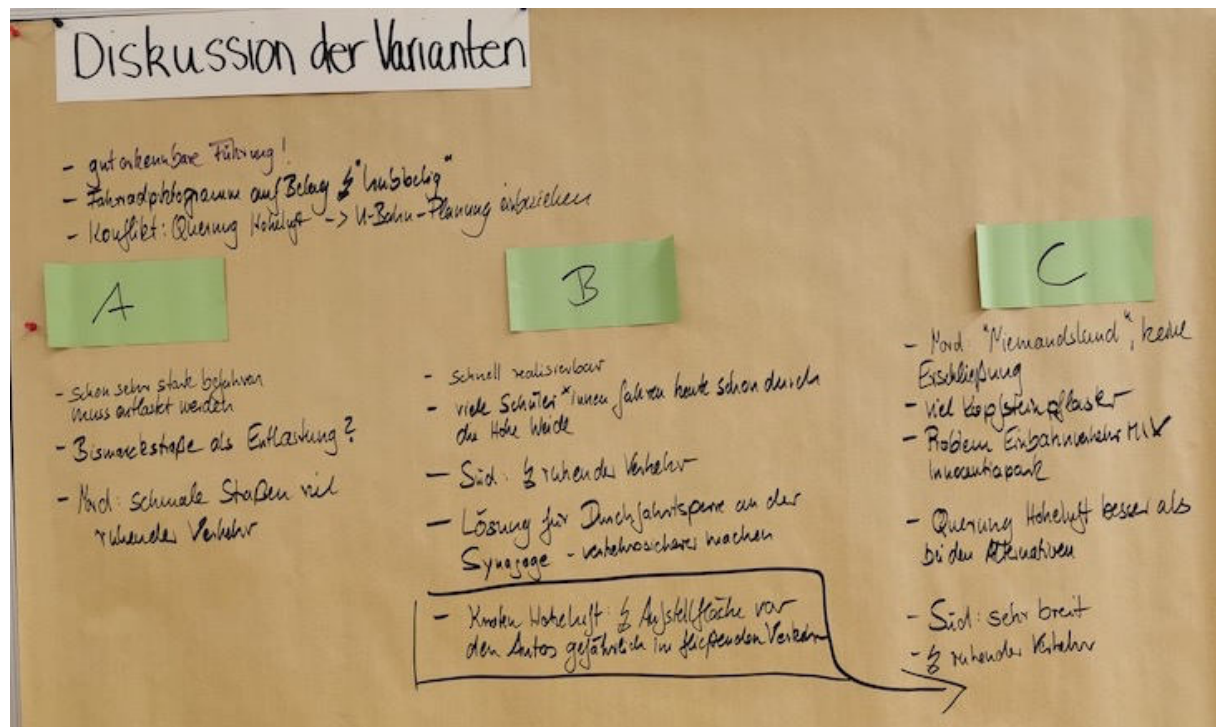
Variante A	Variante B	Variante C
—	<ul style="list-style-type: none"> Gute Einkaufsmöglichkeit (Frohmestraße) Fußgängerzone 8-20 Uhr (Frohmestraße) 	<ul style="list-style-type: none"> Zu viel Autoverkehr (Schleswiger Damm) Gut als Nachtstrecke (Bondenwald)
Varianten A und B <ul style="list-style-type: none"> Querverbindungen zwischen Varianten A und B: Burgwedelkamp, Burgwedel Gut, da bereits Fahrbahn (Straße Niendorfer Gehege) Gut, wenn weniger Autoverkehr (Straße Niendorfer Gehege) 		
<ul style="list-style-type: none"> Alternative Führung: Frohmestraße, Oldesloer Straße, Voßkamp, Fuchsversteck (lila) Verbindung Eidelstedt+Tibarg (über Straße Niendorfer Gehege) 		



Abschrift Plan Nord-Süd-Achse (südlicher Abschnitt)

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenn weniger Autoverkehr (Hagenbeckstraße) ▪ Viel schnellere Variante! (Alternativer Verlauf Variante A über Methfesselstraße, Lappenbergsallee, Farberstraße) ▪ * Radweg in beide Richtungen befahrbar (Kieler Straße, Variante A) ▪ ** Bettelampel weg (Eimsbütteler Marktplatz, Variante A) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Katastrophe für Kinder (Stellingener Weg) ▪ Alle 70 Meter rechts vor links (Stellingener Weg) ▪ Schulen werden erschlossen (über Bundesstraße, alternativer Verlauf Variante B) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wunsch Fahrradstraße, Tempo 30! (Lokstedter Grenzstraße, Deelwisch) ▪ Zentral zwischen 2 VR [Velorouten] (Koppelstraße, Lokstedter Grenzstraße)

Gruppe 2: Ergebniskorridor Isebek-Route



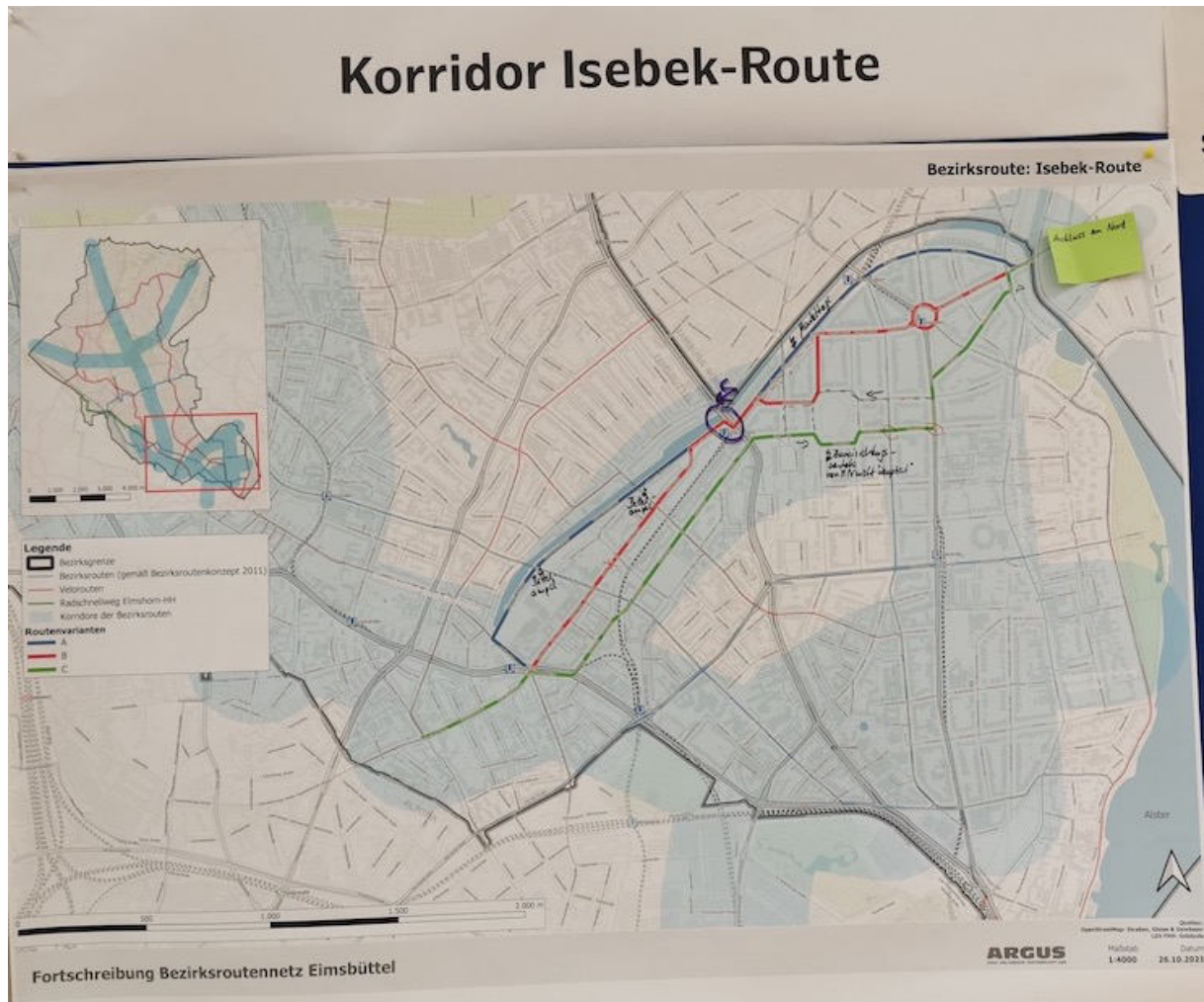
Diskussion der Varianten

↗ = Konflikt

Allgemein

- gut erkennbare Führung!
- Fahrradpiktogramm auf Belag ↗ "hubbelig"
- Konflikt: Querung Hoheluft → U-Bahn – Planung einbeziehen

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ schon sehr stark befahren, muss entlastet werden ▪ Bismarckstraße als Entlastung? ▪ Nord: schmale Straßen, viel ruhender Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ schnell realisierbar ▪ viele Schüler*innen fahren heute schon durch die Hohe Weide ▪ Süd: ↗ ruhender Verkehr ▪ Lösung für Durchfahrtsperre an der Synagoge – verkehrssicherer machen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nord: „Niemandsländ“, keine Erschließung ▪ Viel Kopfsteinpflaster ▪ Problem Einbahnverkehr MIV Innocentiapark ▪ Querung Hoheluft besser als bei den Alternativen ▪ Süd: sehr breit ▪ ↗ ruhender Verkehr ▪ Knoten Hoheluft: ↗ Aufstellfläche vor den Autos gefährlich im fließenden Verkehr



Abschrift Plan Ergebniskorridor Isebek-Route

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ↘ Bettelampel (Kaiser-Friedrich-Ufer, Bundesstraße) ▪ ↘ Bettelampel (Kaiser-Friedrich-Ufer, Bogenstraße) ▪ ↘ Markttage (Isestraße) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ↘ (Knotenpunkt U Hoheluftbrücke, Grindelberg, Isestraße, Kaiser-Friedrich-Ufer) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ↘ Zweirichtungsverkehr von MIV nicht „akzeptiert“ (Oberstraße)
<p>Alle Varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschluss an [Bezirk] Nord (grüner Klebezettel) 		

4.3 Gesprächsphase zum Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt (Veranstaltung am 16. November 2021)

Auf der Veranstaltung für den Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt bildet der Eidelstedt-Korridor neben der Nord-Süd-Achse den Themenschwerpunkt. Der Anschluss nach Eidelstedt ist der westliche Teil eines größeren Tangentialkorridors. Er verläuft vom Niendorfer Gehege (und dem Anschluss an die Nord-Süd-Achse) in Richtung Landesgrenze (Halstenbek). Neben den relativ geradlinig verlaufenden Varianten A und C steht hier auch Variante B zur Diskussion, die zwar abseits des Autoverkehrs, aber auch abseits des Korridors verläuft.

Bewertung der Kriterien

Angestrebte Qualitätsstandards der Bezirksrouten	Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse	Gruppe 2: Ergebniskorridor Eidelstedt
Schnelle Befahrbarkeit durchgehende Überholmöglichkeit, keine Konflikte mit Fußverkehr, ebene Oberfläche, ...	5 Punkte	7 Punkte
Verkehrssichere Ausgestaltung Sichtfelder, Minimierung von Nutzungskonflikten, Geschwindigkeitsunterschieden, ...	6 Punkte	7 Punkte
(inter-)subjektiv sicher für alle Abstände, Trennung wenn nötig, ...	2 Punkte	3 Punkte
Sozial sicher soziale Kontrolle, Beleuchtung, ggf. Ausweichmöglichkeiten nachts, ...	4 Punkte	1 Punkt
Direkt/Geradlinig	3 Punkte	4 Punkte
Attraktives Umfeld möglichst abseits von Lärm und Abgasen, ...	3 Punkte	0 Punkte
Hohe Erschließungswirkung nah an wichtigen Orten, ...	4 Punkte	4 Punkte
Sinnvolle Netzergänzung ausreichend Abstand zu parallelen Routen, gute Verknüpfung, ...	0 Punkte	4 Punkte
Flächeninanspruchnahme möglichst verträglich für andere Naturschutz, Naherholung, Aufenthalt, ...	4 Punkte	4 Punkte
Leicht realisierbar weniger komplizierte Planungsverfahren, wenig Widerstände, ...	0 Punkte	4 Punkte
Kostensparsam	0 Punkte	2 Punkte
Ergänzung: möglichst verträgliche Flächeninanspruchnahme für Auto	4 Punkte	<i>Keine Ergänzung</i>
Ergänzung: möglichst verträgliche Flächeninanspruchnahme für Bus	0 Punkte	<i>Keine Ergänzung</i>

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Teilnehmer*innen der Teilgruppe **Nord-Süd-Achse** nehmen aus der Perspektive des Auto- und Busverkehrs als weitere anzustrebende Qualitätsstandards der Bezirksrouten die möglichst verträgliche Flächeninanspruchnahme für den Auto- und Busverkehr auf. Als besonders wichtig werden die Kriterien Verkehrssicherheit und schnelle Befahrbarkeit der Routen betrachtet. Die sinnvolle Netzergänzung, leichte Realisierbarkeit und Kostensparsamkeit spielen eine untergeordnete Rolle.

Im zentralen Abschnitt des Korridors sprechen sich die Teilnehmer*innen weitestgehend für Variante C aus. Hinweise auf kleinere Verlegungen des Streckenverlaufs nehmen die Verkehrsplaner auf und prüfen diese auf ihre Umsetzbarkeit. Im Abschnitt nördlich der Bundesautobahn 7 wird Variante B bevorzugt, weil ihr Verlauf hier besonders zentral und geradlinig ist. Variante C wird im südlichen Abschnitt vom Lenzweg in Richtung Kerngebiet mehrheitlich präferiert.

Rückfragen zum Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse

Frage: Wurde die Hagenbeckstraße diskutiert? Dort liegen viele Schulen und es wird immer wieder Tempo 30 gefordert.

Herr Franke: Diese Thematik wurde nicht explizit diskutiert. Der Ausbaubedarf in der Hagenbeckstraße ist aber genau wie auf einigen anderen Routen gegeben. Der Hinweis auf die Schulen wird mitgenommen, vielleicht gibt es einen alternativen Verlauf zur Hagenbeckstraße, beispielsweise eine Querverbindung vom Grünzug an der U-Bahn ausgehend.

Hinweis: Die zwischen Hagenbeckstraße und U-Bahnstrecke gelegenen Sportanlagen sollen in den nächsten Jahren umgebaut werden. Schon heute gibt auf der Wegeverbindung entlang der U-Bahnstrecke viele Fußgänger*innen. Wenn dieser Abschnitt noch attraktiver gestaltet wird, dann wird er sicher sehr gebündelt genutzt. Um Schüler*innen auch durch diesen Abschnitt zu führen, muss der Weg breit gestaltet werden und genügend Platz bieten, um die Verkehrssicherheit zu gewähren.

Die Teilnehmer*innen der Gruppe **Eidelstedt-Route** bewerten die Kriterien für die Qualitätsstandards der Routen recht gleichmäßig. Als besonders wichtig werden die Kriterien Verkehrssicherheit und schnelle Befahrbarkeit hervorgehoben. Ein attraktives Umfeld spielt eine untergeordnete Rolle.

In der Diskussion um die bevorzugte Routenvariante wird der Eidelstedter Platz als zentraler Punkt herausgearbeitet, der unbedingt Bestandteil einer Bezirksroute sein sollte. Unter anderem, weil sie nicht über den Eidelstedter Platz verläuft, wird Variante B ausgeklammert, auch wenn sie aktuell durch den Radverkehr gut genutzt wird und eine attraktive Wegeführung darstellt. Vom Niendorfer Gehege kommend gibt es keine klare Präferenz hinsichtlich der Routenvarianten: Sollte der Dörpsweg als Fahrradstraße umgewidmet werden können, stellt Variante A eine gute Lösung dar, weil diese über den zentralen Knotenpunkt Eidelstedter Platz führt. In Richtung Halstenbek tendiert die Gruppe zum Routenverlauf über die Lohkampstraße (Variante A), sofern ein Umbau des Straßenraums erfolgen kann. Auf diese Weise würden auch die hier liegenden Schulen gut angebunden werden. Darüber hinaus gibt es die Anregung, dass der Streckenverlauf der Variante A auch als Verlängerung der Veloroute (ggf. mit einem höheren Ausbaustandard) interessant wäre.

Gruppe 1: Ergebniskorridor Nord-Süd-Achse

Diskussion der Varianten

A B C

Nord

- ⓐ Favorit, da geradliniger Verlauf

Mitte

- ⓐ Vogt-Köln-Straße mit Gefälle ungeeignet für Alltag
- ⓑ Verstopfte Siele, z.T. Überschwemmung und Sand auf Straße
- ⓐ Str. Niendorfer ~~Gehege~~ auch Umleitungsstrecke bei Sperrung BAB
- ⓑ Verbesserung Straße Niendorfer Gehege für Radverkehr
ⓐ schwierig
- ⓐ Zweirichtungsradweg notwendig
Teilstücke Friedrich-Ebert-Straße problematisch
- ⓐ Alternative Weg südlich Schwimmbad Bundenwald (eingzeichnet)

- Kombi B bis Frohnst. dann C durch Niendorfer Gehege wegen sozialer Kontrolle, Beleuchtung
- Schmale Brücke Güterumgehungsbahn

Süd

- ⓐ Osterstraße zu eng
- Spielplatz Ange-Schlossen
- Kombi B+C als Abzweigung ab Bundenwald, alternat. Führung
- ⓐ Stellingener Weg mit viel Fußverkehr, viel Parkflächen
- ⓐ Querung Lenzweg U-2 Wanderweg verbessern
- Verbindung über Koppelstraße zwischen A und C denkbar
- ⓐ Alternative Führung mit Anschluss an Veloroute über Mehlhasselstr. + Sillemstraße
- Stellingenerweg ist teurer, da hier Bahn geführt wird
wichtig für Fußgänger im Vergleich

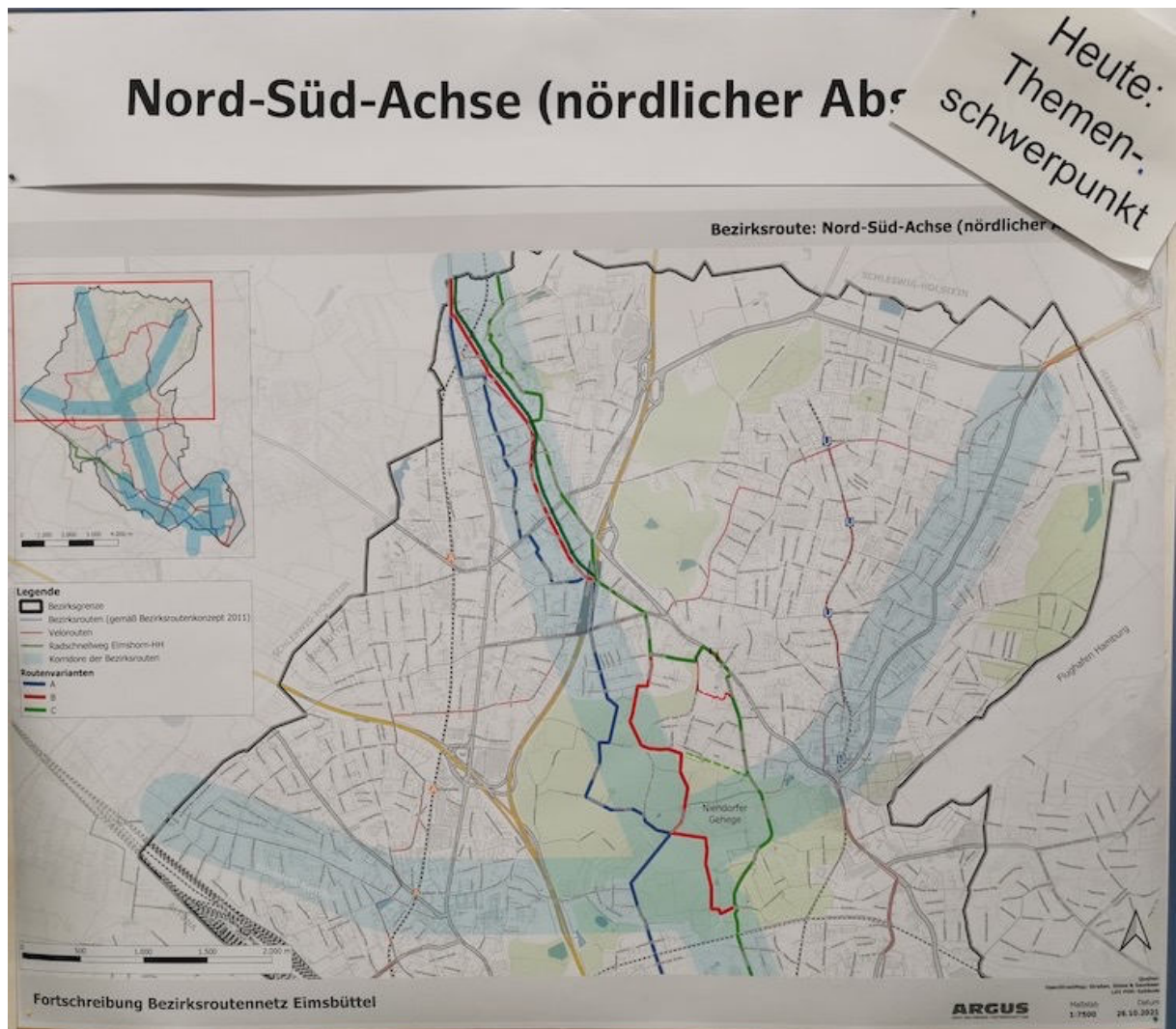
Diskussion der Varianten

Abschrift

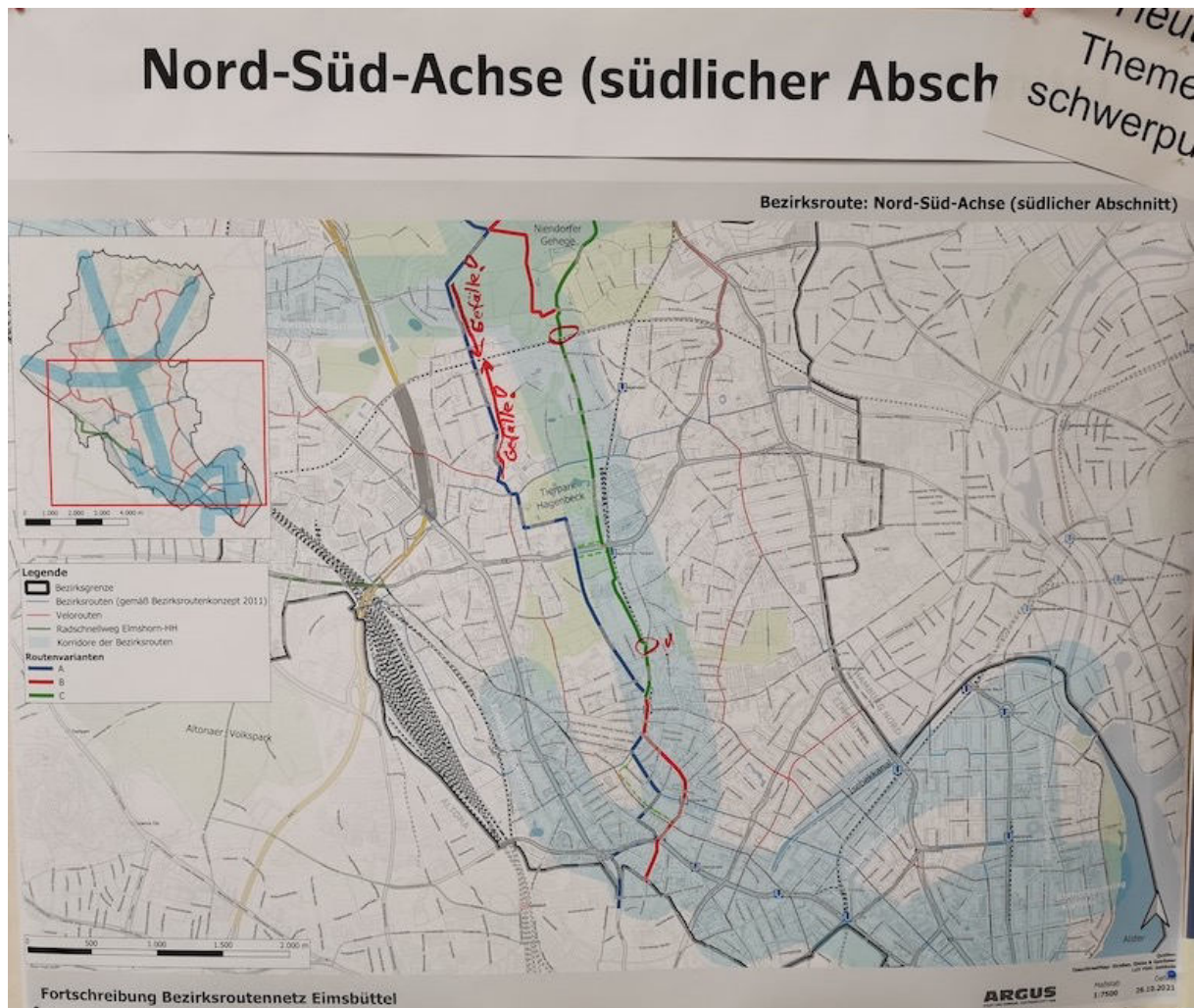
(+) = positiv

(-) = negativ

	Variante A	Variante B	Variante C
Nördlicher Abschnitt (Landesgrenze bis Frohmestraße)	–	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favorit, da geradliniger Verlauf 	–
Mittlerer Abschnitt (Frohmestraße bis Hagenbeckstraße/ Lenzweg)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Vogt-Kölln-Straße mit Gefälle, ungeeignet für Alltag ▪ verstopfte Siele, z.T. Überschwemmung und Sand auf Straße ▪ Verbindung über Koppelstraße zwischen A und C denkbar 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Straße Niendorfer Gehege auch Umleitungsstrecke bei Sperrung BAB [Bundesautobahn] ▪ (-) Verbreiterung Straße Niendorfer Gehege für Radverkehr schwierig ▪ Kombination B + C als Abzweigung ab Bondenwald, alternative Führung ▪ Spielplatz angeschlossen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Zweirichtungsradweg notwendig Teilstück Friedrich-Ebert-Straße problematisch ▪ Alternative: Weg südlich Schwimmbad Bondenwald (eingezeichnet) ▪ Kombination B bis Frohmestraße, dann C durch Niendorfer Gehege wegen sozialer Kontrolle, Beleuchtung ▪ Schmale Brücke Güterumgehungsbahn
Südlicher Abschnitt (Hagenbeckstraße/ Lenzweg bis Eimsbüttel)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Osterstraße zu eng ▪ Alternative Führung mit Anschluss an Veloroute über Methfesselstraße + Sillemstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellingner Weg mit viel Fußverkehr, viel Parkflächen ▪ Stellingner Weg ist breiter, da hier die U-Bahn geführt wird. Gleichzeitig für Fußgänger*innen verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Querung Lenzweg U2 Wanderweg verbessern



Keine Eintragungen im Plan Nord-Süd-Achse (nördlicher Abschnitt) von Seiten der Teilnehmenden.



Abschrift Plan Nord-Süd-Achse (südlicher Abschnitt)

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gefälle! (Vogt-Kölln-Straße) 	<p>–</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ! Einmündung Lenzweg/parallel zur U2-Linie verlaufender Weg ▪ Querung Deelwisch Güterumgebungsbahn

Gruppe 2: Ergebniskorridor Eidelstedt

Diskussion der Varianten

B

+ schönere Straße

A

- Verlängerung nach Nord: großer Umbaubedarf

- Autovehiker

+ "hier fahren alle lang" Schulrinder

~ Potenzial Velorout (SM)

+ Südlicher Abschnitt im Vergleich zu C aber & rechts von links

→ Fahrradstraße!

C

+ Anschluss nach Holskubek

+ derzeit im südlichen Abschnitt schlechter

⇓

Eidelstedt-Zentrum aufahren! Direkte Führung!

- Ziele: Busbahnhof Eidelstedter Platz AKN

→ Bedarf an Abstellanlagen

- Umgestaltung Eidelstedter Platz
→ Konsequenzen berücksichtigen

- Verknüpfung nach Süden (Kiefer Str.)
berücksichtigen / Gabelung

1. Wie bewerten Sie die vorgestellten Varianten?
Welche Führung ist gut geeignet?
Welche Führung sehen Sie kritisch?
Warum? (Bewertungskriterien)

2. Wo sehen Sie Konfliktpunkte?
Welche Lösungen schlagen Sie vor?

3. Was ist Ihnen noch wichtig?

Diskussion der Varianten

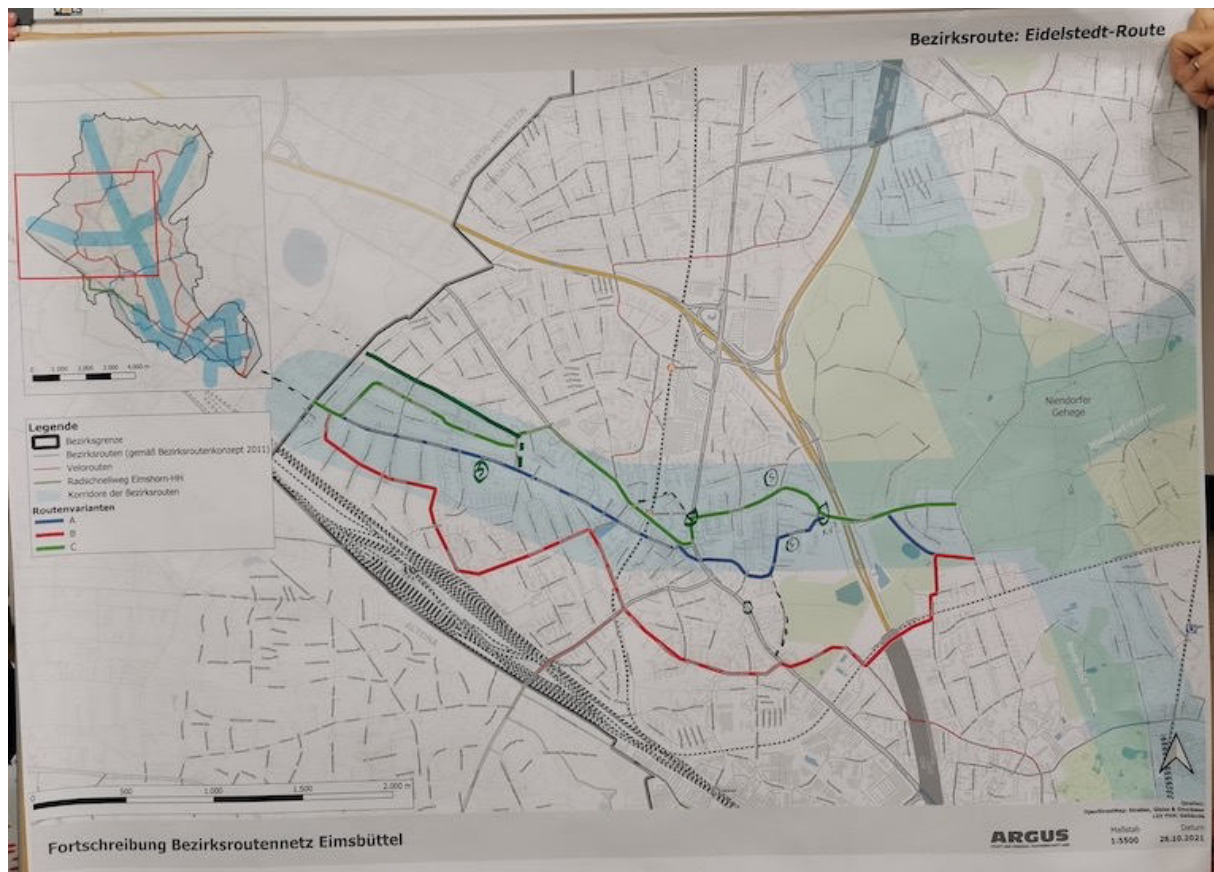
Abschrift

(+) = positiv

(-) = negativ

↗ = Konflikt

Variante A	Variante B	Variante C
<ul style="list-style-type: none"> ▪ (-) Verlängerung nach Nord, großer Umbauebedarf ▪ (-) Autoverkehr ▪ (+) „hier fahren die lang“ (Schulkinder) ▪ Potenzial Veloroute ▪ (+) südlicher Abschnitt im Vergleich zu C, aber ↗ rechts vor links → Fahrradstraße! ▪ Eidelstedt-Zentrum anfahren! Direkte Führung! ▪ Ziele: Busbahnhof Eidelstedter Platz, AKN ▪ Bedarf an Abstellanlagen ▪ Umgestaltung Eidelstedter Platz → Konsequenzen berücksichtigen ▪ Verknüpfung nach Süden (Kieler Str.) berücksichtigen/ Gabelung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) schönere Strecke 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (+) Anschluss nach Halstenbek ▪ (+) derzeit im südlichen Abschnitt schneller



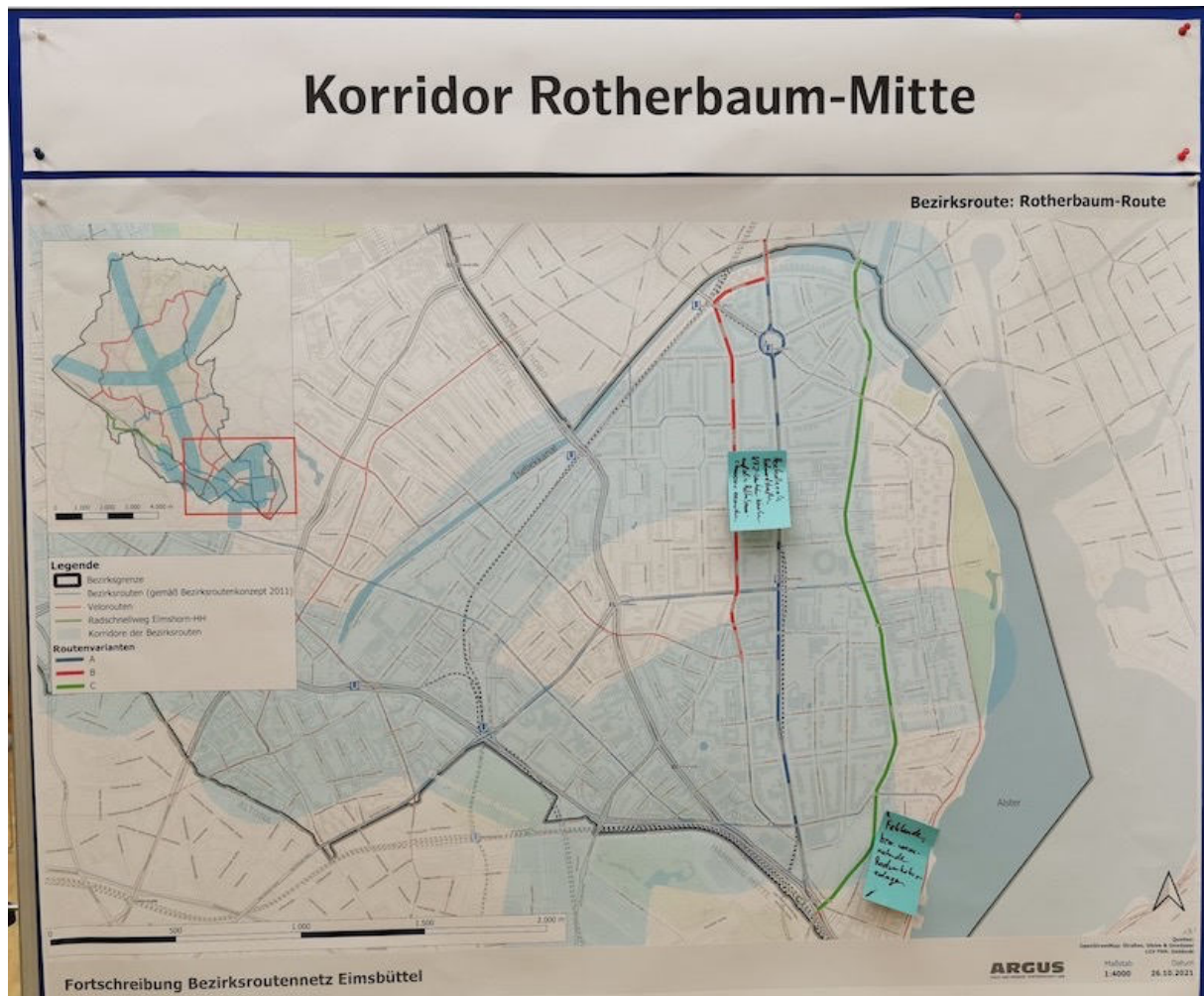
5. Abschluss

Die Regionalveranstaltungen stellten die zweite Beteiligungsphase im Planungsprozess für das neue Bezirksroutennetz dar, welche somit nun abgeschlossen ist. Die Hinweise aus den drei Dialogveranstaltungen in den Regionalbereichen werden vom Planungsteam ausgewertet. Für jeden Korridor der obersten Priorität wird eine Vorzugsvariante ermittelt. Daraus ergibt sich ein Netz an Vorzugsvarianten, das auf der öffentlichen Sitzung des Mobilitätsausschusses der Bezirksversammlung Eimsbüttel im ersten Quartal 2022 vorgestellt werden soll. Nach Bestätigung der ausgewählten Vorzugstrassen für das Bezirksroutennetz durch die Politik beginnt das Planungsteam damit, die Routen in Planungsabschnitte zu gliedern, diese mit Prioritäten zu versehen und Umsetzungshorizonte festzulegen.

Herr Lawrenz bedankt sich als Vertreter des Bezirksamts Eimsbüttel bei allen Teilnehmer*innen für die produktive Mitarbeit am Bezirksroutennetz für den Fahrradverkehr.

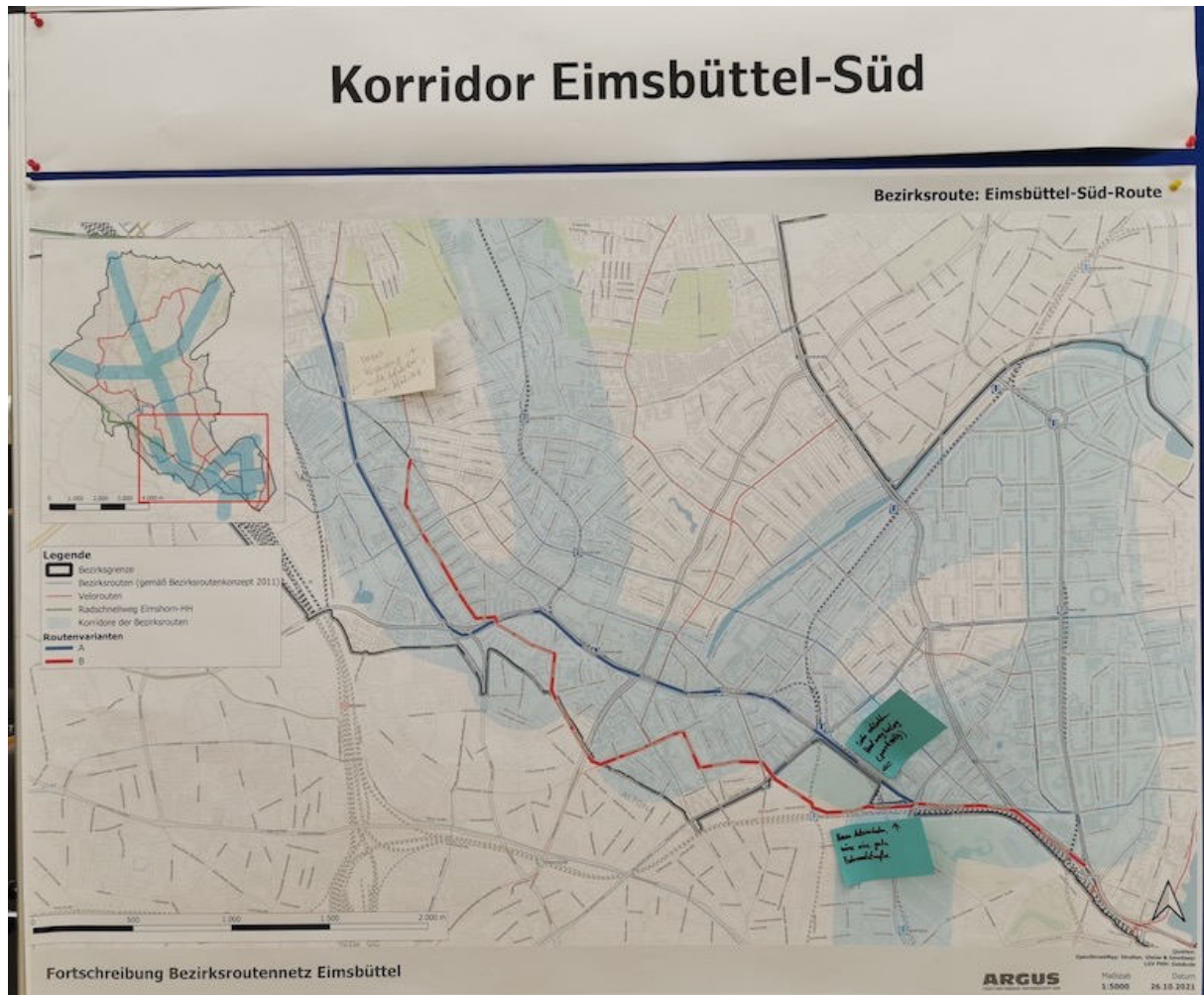
Die Präsentation der Verkehrsplaner sowie alle Pläne zu den Korridoren sind online einsehbar unter: www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksrouten/.

Anhang 1: Weitere Hinweise aus der Veranstaltung zum Regionalbereich Rotherbaum/Harvestehude/Eimsbüttel/Hoheluft-West



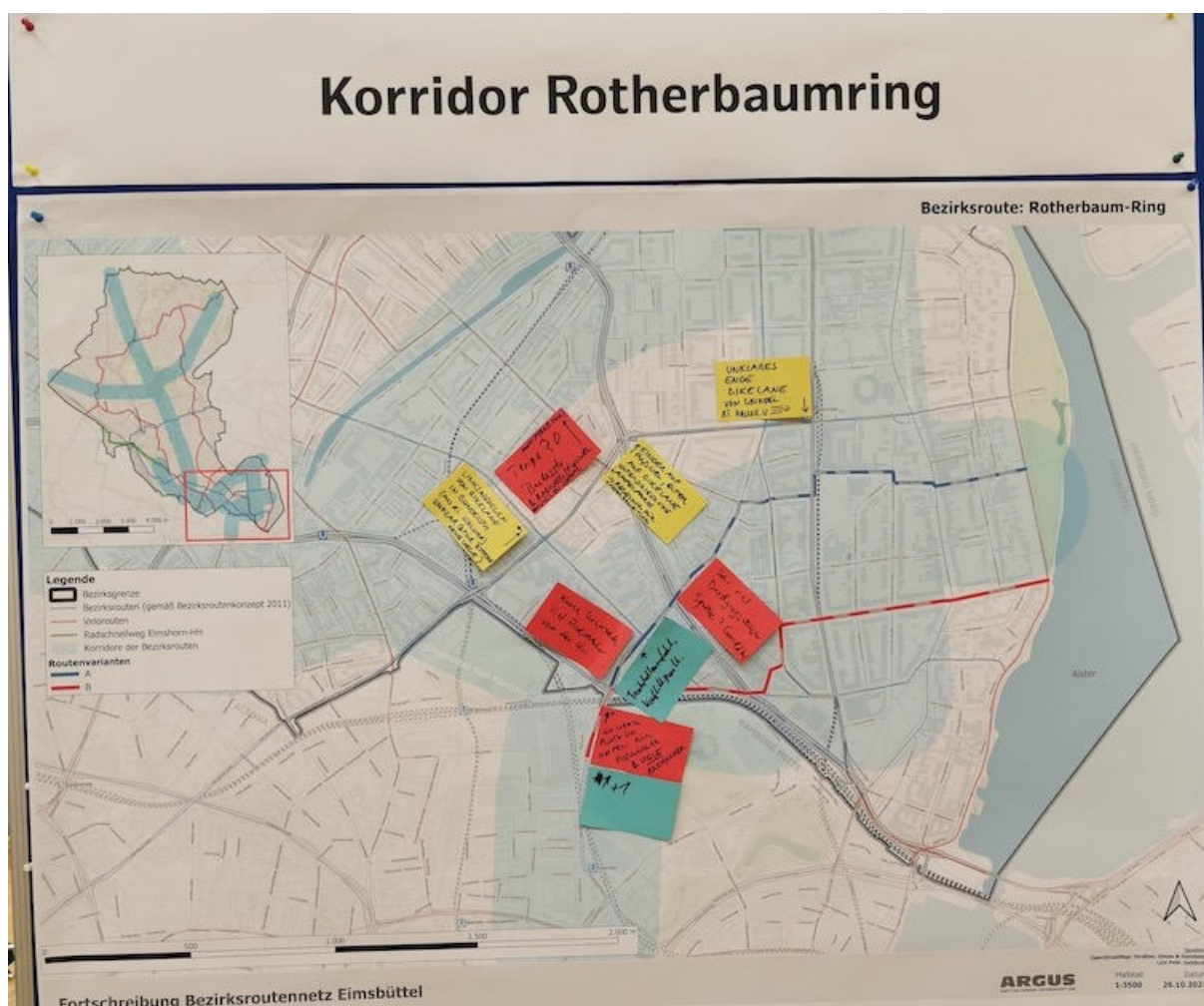
Abschrift Plan Ergebniskorridor Rotherbaum-Mitte

- Hochallee als Fahrradstraße, KFZ-Verkehr könnte auf die Rothenbaumchaussee ausweichen (hellblauer Klebezettel)
- Fehlende, bzw. unzureichende Radverkehrsanlagen (hellblauer Klebezettel)



Abschrift Plan Ergebniskorridor Eimsbüttel-Süd

- Derzeit: Kreuzung ist nicht befahrbar ohne Gefährdung (weißer Klebezettel)
- Sehr schlechter Radwegbelag (parkseitig) (hellblauer Klebezettel)
- Kaum Autoverkehr, wäre eine gute Fahrradstraße (hellblauer Klebezettel)



Abschrift Plan Ergebniskorridor Rotherbaumring

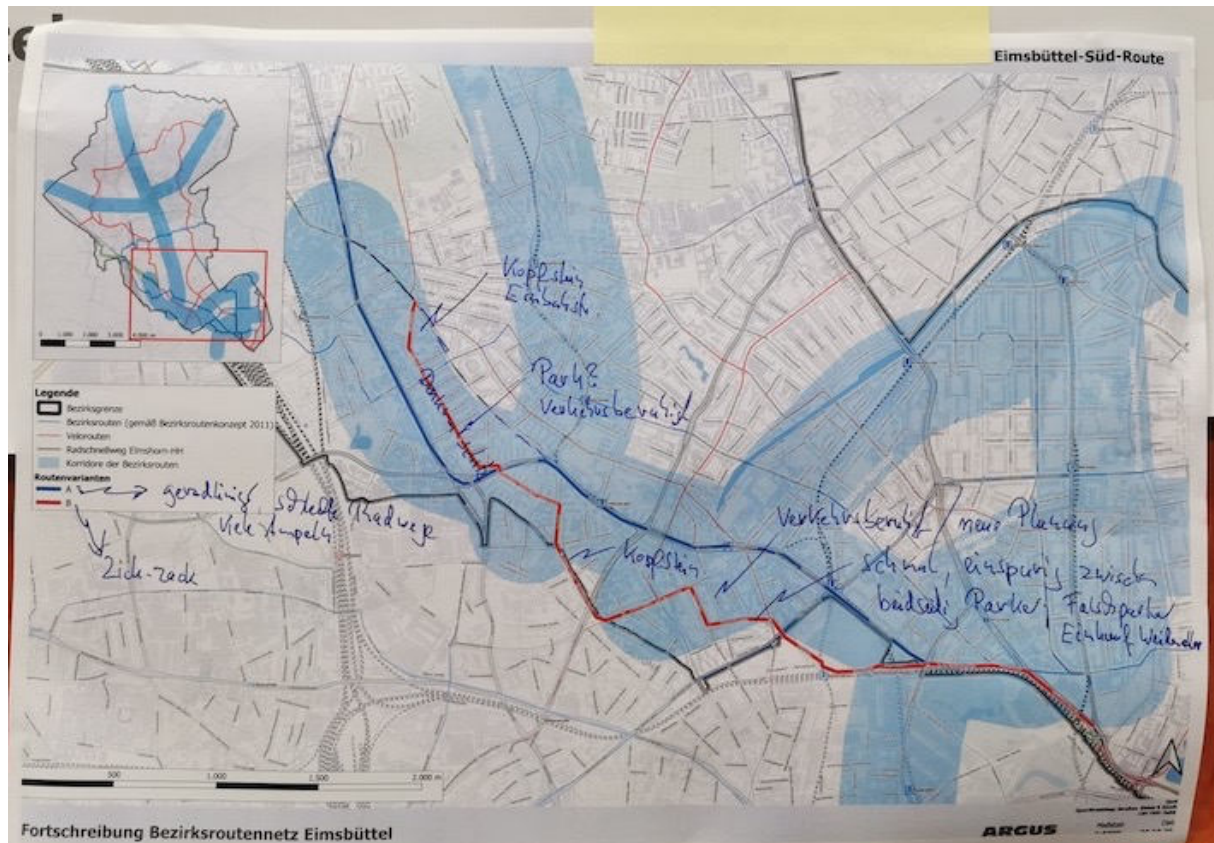
- Linksabbiegen von Bikelane in Bundesstr. (aus Richtung Schlump) unklar (für Kinder keine Wege) (gelber Klebezettel)
- Kinder auf Fußweg, Eltern auf Bikelane unterschiedliche Ampelphase → Regelung für Kinderbegleitung (gelber Klebezettel)
- Unklares Ende Bikelane von Grindel Richtung U Hallerstraße (gelber Klebezettel)
- kurze Grünzeiten, viel Radverkehr von der Uni (roter Klebezettel)
- sehr viel Durchgangsverkehr, Sperre? Grindelhof (roter Klebezettel)
- Zu wenig Platz an Ampel für Fußgänger & viele Radfahrer (roter Klebezettel)
- +1 (hellblauer Klebezettel)
- Tempo 30 Bundesstraße & Radweg/Fußweg viel zu schmal → Autosperremöglichkeit? (roter Klebezettel)
- Tankstellenzufahrt Konfliktpunkt (hellblauer Klebezettel)

Anhang 2: Weitere Hinweise aus der Veranstaltung zum Regionalbereich Stellingen/Eidelstedt



Abschrift Plan Ergebniskorridor Eimsbüttel-Süd

- Anschluss an Verkehrskonzept Rahmenplan Diebsteich



Ergänzende Hinweise zum Korridor Eimsbüttel-Süd

Variante A	Variante B
<ul style="list-style-type: none"> geradliniger, schlechte Radwege, viele Ampeln 	<ul style="list-style-type: none"> zick-zack Kopfstein Einbahnstraße Denkmalschutz (Rellinger Straße) Park? verkehrsberuhigt Kopfstein (Eimsbütteler Straße) Verkehrsberuhigt / Neue Planung, schmal, einspurig zwischen beidseitig Parker, Falschparker (Margaretenstraße), Einkauf Weidenallee

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

Fachplanung

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg

Ansprechpartner:

Markus Franke, Dr. Philip Engler, Marius Kemper
Telefon: 040 3097 090
Homepage: www.argus-hh.de

Konzept, Moderation und Dokumentation:

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

Ansprechpartnerinnen:

Mone Böcker und Karina Meißner
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen