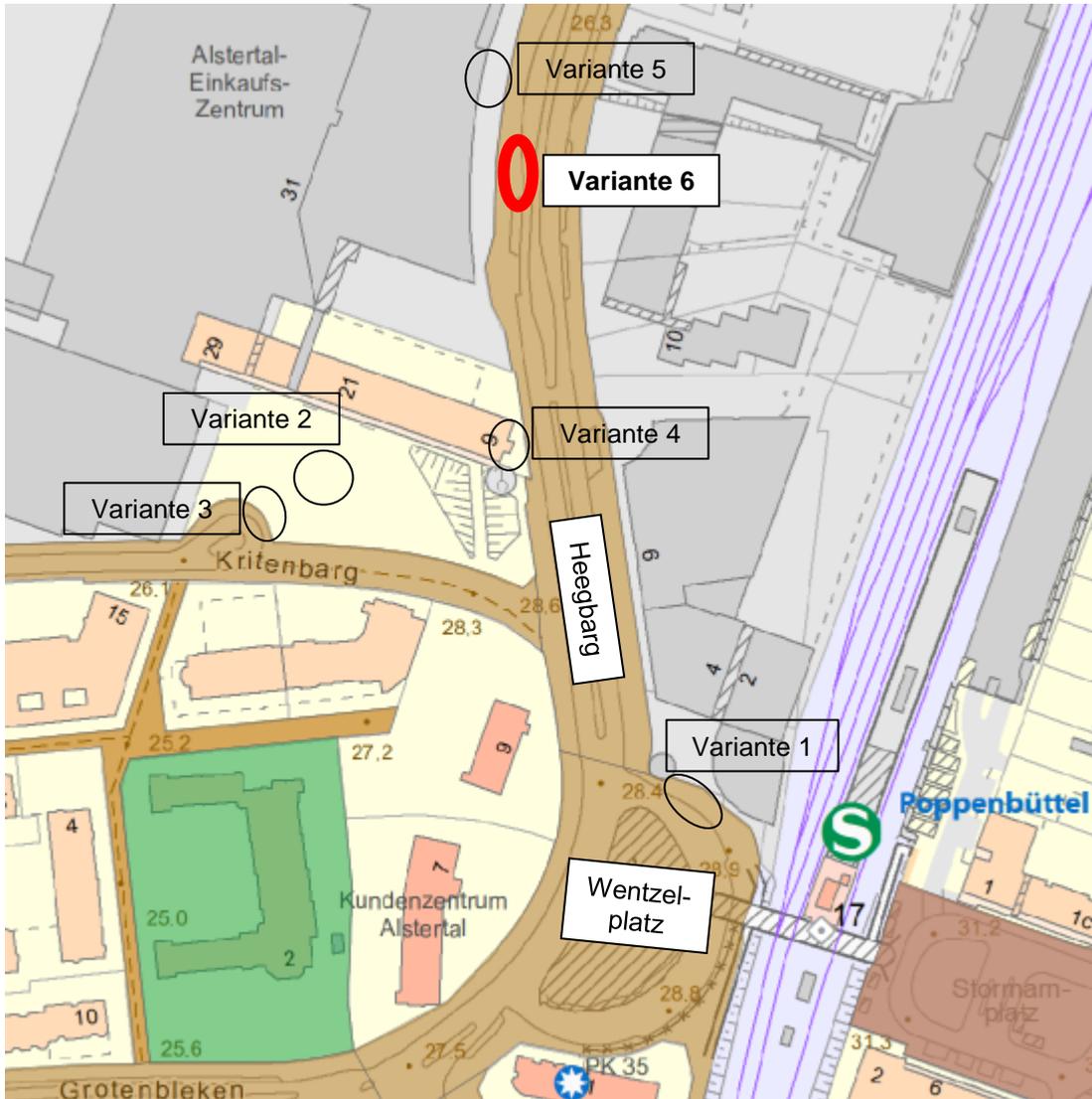


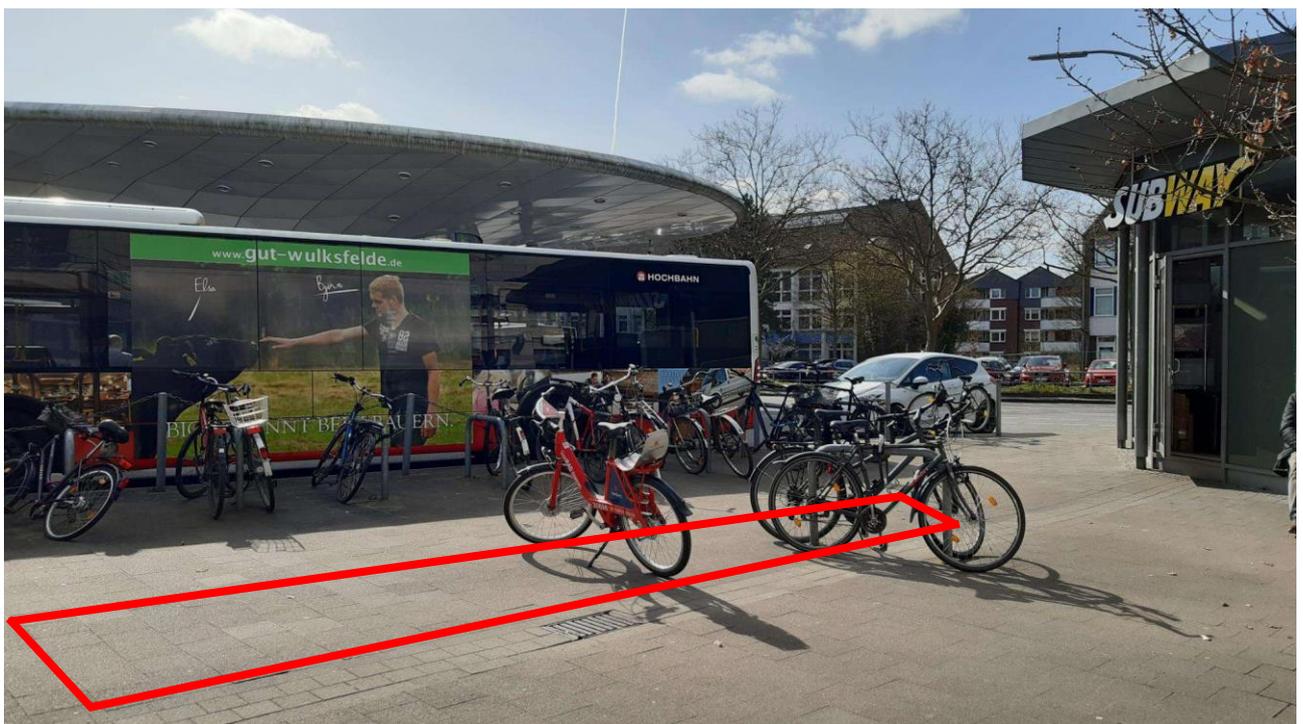
StadtRAD Hamburg
Heegbarg / AEZ / S Poppenbüttel
ca. 16 Plätze + Lastenrad



Ausschnitt aus dem Landesgrundbesitzverzeichnis



Variante 1: S Poppenbüttel / Wentzelplatz



Variante 1: S Poppenbüttel / Wentzelplatz

Vorteile:

- + sehr gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel
- + Überlaufläche ausreichend

Nachteile:

- Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug schwierig

- einzelnen Fahrradbügel versetzen
- ggf. Konflikt mit saisonalem Obststand
- Platz für Lastenrad im Rahmen der Detailplanung prüfen

Ausscheiden der Variante 1: sehr beengte Verhältnisse in Kombination mit den B+R-Bügeln, Gehwegverbindung stark eingeschränkt



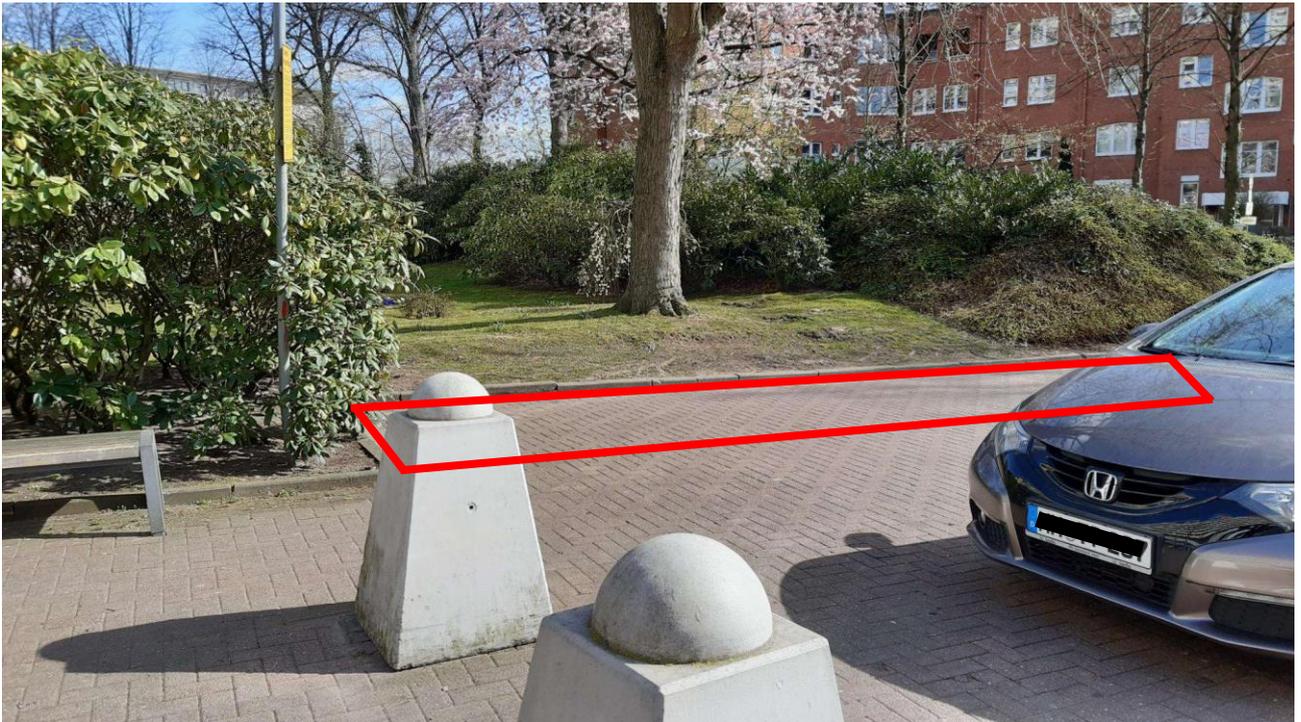
Variante 2: Kritenbarg, Platz AEZ

Vorteile:

- + sehr gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug gegeben
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel
- + Überlauffläche ausreichend
- + Duo-Anordnung möglich

Nachteile:

- Verschmutzung durch Bäume
- keine direkte Nähe zu S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel
- Sitzbänke versetzen
- Platz für Lastenrad im Rahmen der Detailplanung prüfen
- Kooperation mit Grundeigentümer zu klären



Variante 3: Krittenbarg, am Kreisel

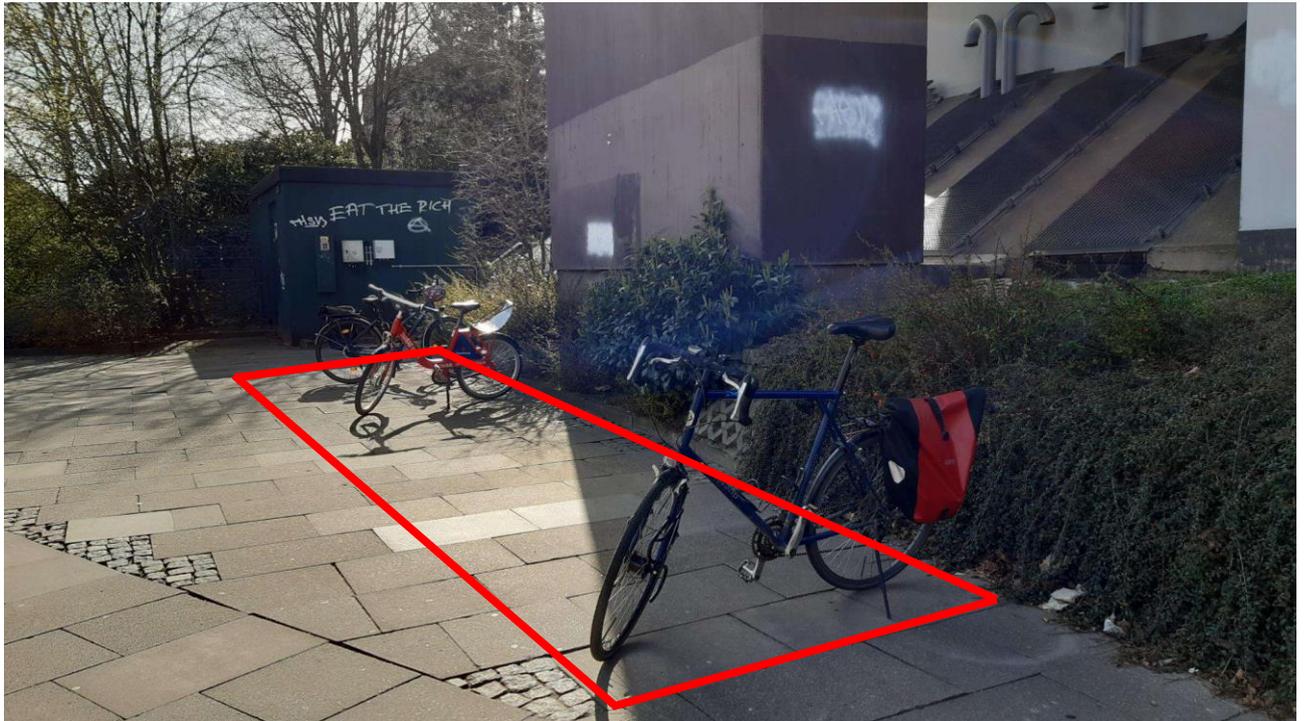
Vorteile:

- + gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug gegeben
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel
- + Überlaufläche ausreichend
- + Fläche ausreichen für ein Lastenrad

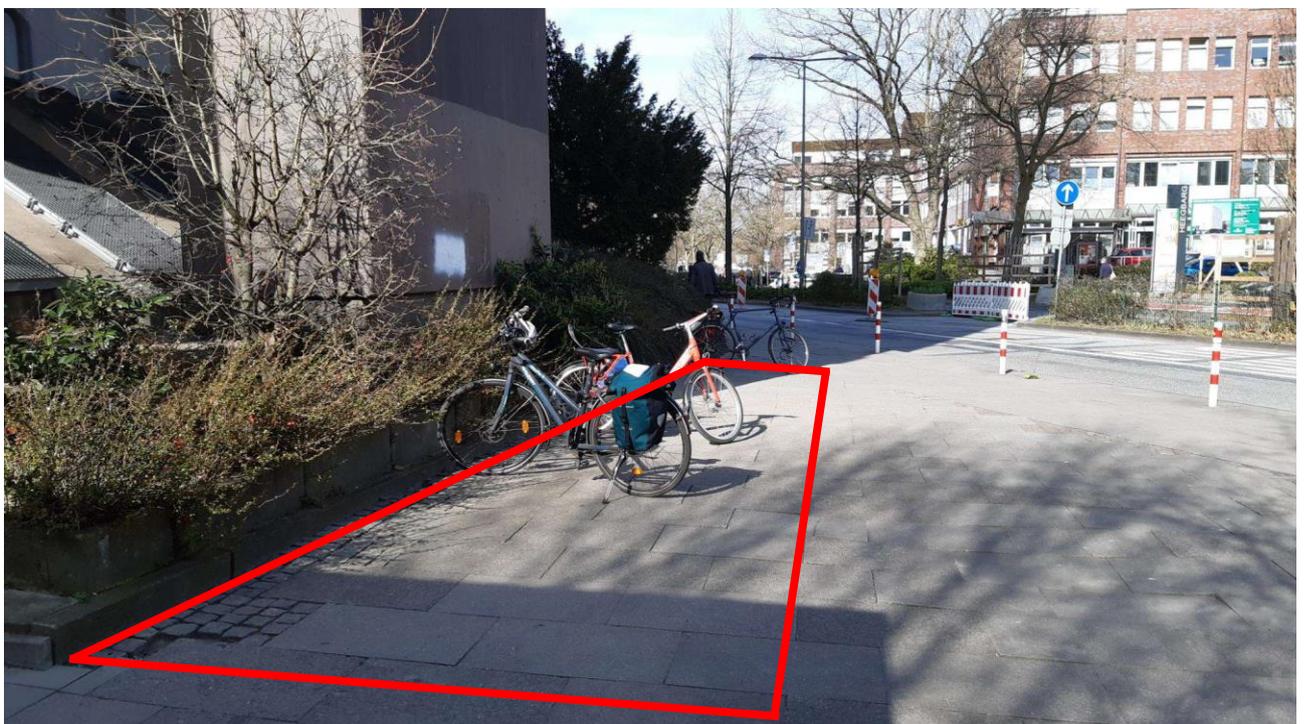
Nachteile:

- Verschmutzung durch Bäume
- keine direkte Nähe zur S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel
- Kooperation mit Grundeigentümer zu klären

Ausscheiden der Variante 3: Ladezone



Variante 4: Heegbarg, Ärztehaus



Variante 4: Heegbarg, Ärztehaus

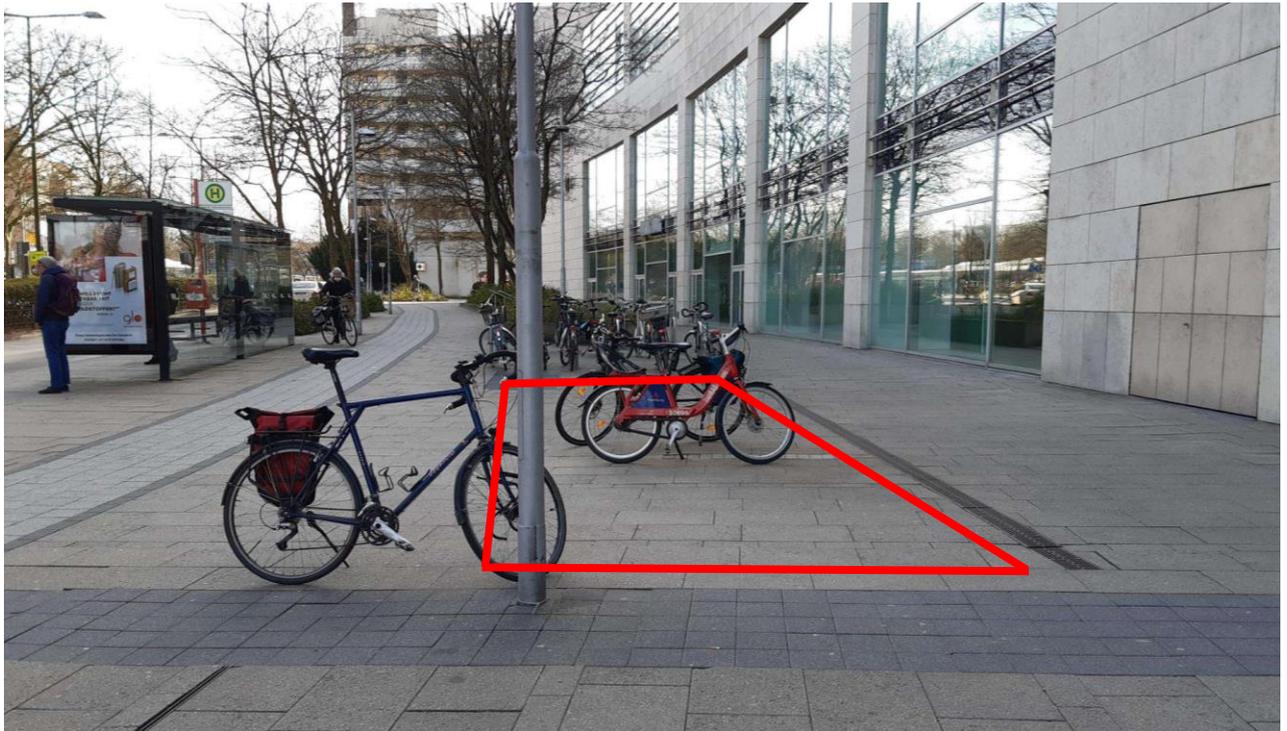
Vorteile:

- + sehr gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug gegeben
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel, Ärztehaus

- + Überlaufläche ausreichend
- + Fläche ausreichen für ein Lastenrad

Nachteile:

- keine direkte Nähe zu S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel
- Kooperation mit Grundeigentümer zu klären



Variante 5: Heegbarg, AEZ Haupteingang

Vorteile:

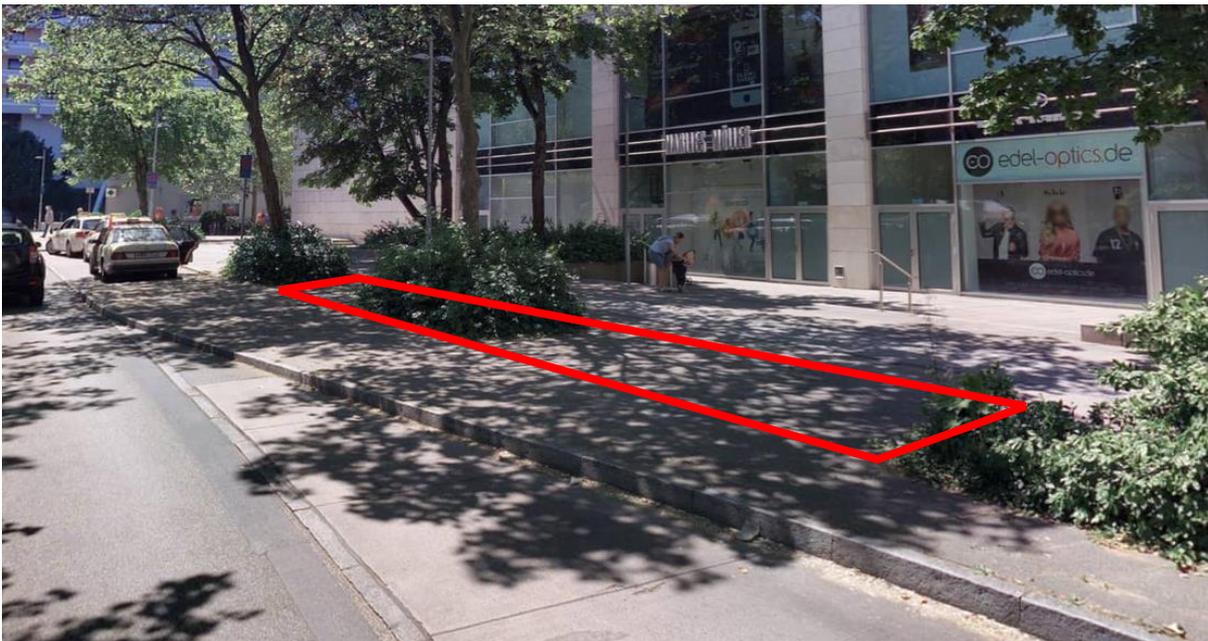
- + sehr gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug gegeben
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel
- + Überlaufläche ausreichend
- + Fläche ausreichen für ein Lastenrad

Nachteile:

- keine direkte Nähe zu S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel
- Kooperation mit Grundeigentümer zu klären



Variante 6: Heegbarg / AEZ



Variante 6: Heegbarg / AEZ

Vorteile:

- + sehr gute Sichtbarkeit
- + Lage unweit der Velorouten 5 und 14
- + Stromversorgung gesichert
- + Anfahrbarkeit für Betriebsfahrzeug gegeben
- + zusätzliches Nutzerpotenzial durch angrenzenden Einzelhandel
- + Überlaufläche ausreichend
- + Fläche ausreichen für ein Lastenrad

Nachteile:

- keine direkte Nähe zu S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel

Eingegangene Stellungnahmen

Bezirksamt Wandsbek

Varianten 2, 3, 4 und 5 befinden sich alle auf Privatgrund. Hiervon wären die Varianten 3 (eine Beeinträchtigung der Ladezone wäre auszuschließen), 4 und 5 vorstellbar, wenn der Eigentümer einverstanden ist.

Variante 1 schafft beengte Verhältnisse im öffentlichen Gehwegbereich. Hier ist eine freie öffentliche Gehwegbreite von mind. 2,5 m sicherzustellen, was bedeuten würde, dass die Station auf Privatgrund verschoben werden müsste.

Variante 6:

- MR (Hr. ██████): sofern bezüglich der Abstände zum öffentlichen Grün keine Bedenken von Herrn ██████ bestehen, wird dem Standort zugestimmt.
- MR (Hr. ██████): Das Management des öffentlichen Raumes, MR313, ist mit der Planung einverstanden. Bitte beachten Sie die Auflagen im Anhang.
- SL: Ich schließe mich dem Votum von Herrn ██████ an.

P+R Betriebsgesellschaft mbH

Variante 1: Die Umsetzung des zweiten Bauabschnitts der B+R-Anlage Poppenbüttel läuft derzeit. Im Zuge dessen werden die Fahrradbügel entlang des Busbahnhofs am Wentzelplatz erneuert. Diese Arbeiten beginnen voraussichtlich in KW30/2022. Der einzelne Fahrradbügel auf der geplanten StadtRAD-Station ist dann nicht mehr vorhanden. Wir bitten darum, bei der Planung darauf zu achten, dass die Zugänglichkeit unserer Fahrradbügel gewährleistet ist und genügend Abstand/ Sicherheitsraum eingehalten wird.

Gegen die Varianten 2-5 bestehen unsererseits keine Bedenken.

PK 35

Variante 1 + 2 + 5 sind sinnvoll und durchführbar.

Variante 3 ist sehr kritisch zu sehen, da hier eine Ladezone ist.

Variante 4 ist zu beachten, dass hier anscheinend ein Anfahrtsweg für die Feuerwehr ist und es wäre zu klären, ob dort eine Feuerwehraufstellfläche ist.

Variante 6: die Straßenverkehrsbehörde des PK 35 stimmt der Stadtrad-Stationsplanung am dargestellten Standort zu.

HVV-Haltestellenumfeld-Koordination

Wir schließen uns der Empfehlung der BVM an und befürworten aufgrund der Nähe zum Zugang der S-Bahn-Station, der Sichtbarkeit von dort sowie der Möglichkeit, Angebote der komplementären Mobilität zu bündeln, die Umsetzung der Standortvariante 1. Mit dieser Variante ist vorgesehen, die StadtRAD-Station in zweiter Reihe neben dem bereits vorhandenen B+R-Angebot zu installieren.

Daher ist sicherzustellen, dass auch bei Überfließen der Station die vorhandenen Gehwegeverbindungen nicht eingeschränkt werden. Alternativ erscheinen uns die Varianten 4 und 5 umsetzbar, auch wenn sie keinen räumlichen Bezug zur S-Bahn-Station mehr haben.

HOCHBAHN

Hier sind wir der Meinung, dass P&R hier gerade eine Bike & Ride Station baut. P&R ist aber separat angeschrieben und wird sich äußern.

Variante 6: aus Sicht der Hamburger Hochbahn AG, Busverkehr bestehen keine Bedenken gegen diesen Standort.

Ergebnis der Abstimmungen:

Nach mehrmaligen Abstimmungsrunden mussten die Varianten 1 (beengte Verhältnisse) und 3 (Ladezone) ausscheiden. Die Varianten 3 und 5 wurden zurückgestellt, da eine öffentliche Fläche bevorzugt wird. Variante 2 kam aus gestalterischen Gründen nicht in Betracht.

Variante 6 wurde nach erneuter Ortsbesichtigung mit dem PK und dem Bezirksamt als umsetzbar betrachtet. Der Variante 6 wurde unter Einhaltung von Baumschutzaufgaben seitens des Bezirksamtes zugestimmt. Diese liegen dem Betreiber DB Connect bereits vor. Die Planung wurde im Abstimmungsverfahren hinsichtlich der Anzahl der Räder und damit einhergehend der Abstände zum Baumbestand angepasst, sodass das Wurzelwerk und das öffentliche Grün nicht gefährdet werden. Der final abgestimmte Lageplan ist der Mail an den Regionalausschuss angehängt.

Weiteres Vorgehen

Da sich die politischen Gremien im Bezirk Wandsbek die Entscheidung über die StadtRAD-Stationsflächen vorbehalten haben, erfolgt eine Beteiligung des Regionalausschusses zur mit allen Beteiligten abgestimmten Variante 6. Im Anschluss wird die Sondernutzung beantragt. Die StadtRAD-Station soll 2023 in Betrieb genommen werden.