



Dokumentation

Bürgerinformationsveranstaltung Radroute Plus Bad Bramstedt-Hamburg (Hamburger Gebiet), Abschnitt N25

Donnerstag, 25. Januar 2024

18–20 Uhr

Fritz-Schumacher-Schule

Veranstalter:

Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Management des Öffentlichen Raumes
Abteilung Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität

Konzept und Moderation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen

1. Begrüßung

Karina Meißner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, eröffnet den Abend als Moderatorin. Ziel der Veranstaltung ist es, die Teilnehmenden über den Planungsstand der Radroute Plus (bisher als „Radschnellweg“ betitelt) Bad Barmstedt-Hamburg im mittleren Abschnitt N25 zu informieren, offene Fragen zu klären und Hinweise der Beteiligten aufzunehmen.

Frau Meißner erläutert den Ablauf des Abends. Die Teilnehmenden haben die Gelegenheit, sich nach einführenden Informationen in einer Gruppenphase an Stellwänden im Detail über den Verlauf der Radroute Plus im Abschnitt N25 zu informieren und Hinweise zu geben.

Frau Meißner stellt die Mitwirkenden vor:

Projekträger:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Felix Lichtenstein, Sachgebietsleitung Netzentwicklung und -ausbau, Abteilung Rad- und Fußverkehr, Amt Mobilitätswende
- Bezirksamt Hamburg-Nord
Dr. Philip Engler, Saskia Bratsch, Kilian Lober, Jochen Heuser, Fachamt Management des Öffentlichen Raumes, Abteilung Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer:
Katja Bippen, Petra Pasdzior

Projektsteuerung:

- Drees & Sommer SE
Sven Kaluzny, Lena Hülsmann-Pretory

Planung:

- M+O Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft
Christopher Kühner, Dirk Hamann

Moderation:

- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Karina Meißner, Mone Böcker, Finja Deppe, Federico Garrone

Frau Meißner weist darauf hin, dass für die Dokumentation Fotos erstellt werden, die ggf. im Internet erscheinen. Wer nicht fotografiert werden möchte, signalisiert dies per Handzeichen. Eine von TOLLERORT verfasste Dokumentation der Veranstaltung wird auf der Projektseite des Bezirks Hamburg-Nord im Internet eingestellt und kann dort abgerufen werden.

Beim Einlass waren die Teilnehmenden eingeladen, anhand von zwei Abfragen ihren Bezug zur Planung zu vermitteln. Frau Meißner stellt die Ergebnisse vor:

Ablauf 18–20 Uhr

- Begrüßung, Vorstellung und Organisatorisches
- Einstieg: Perspektiven, Herausforderungen und Chancen
- Information zum Planungsstand: Radroute Plus Hamburg-Bad Bramstedt, Hamburger Gebiet, Abschnitt N25
- Vertiefung der Planung in Gruppen
- Austausch im Plenum und Ausblick

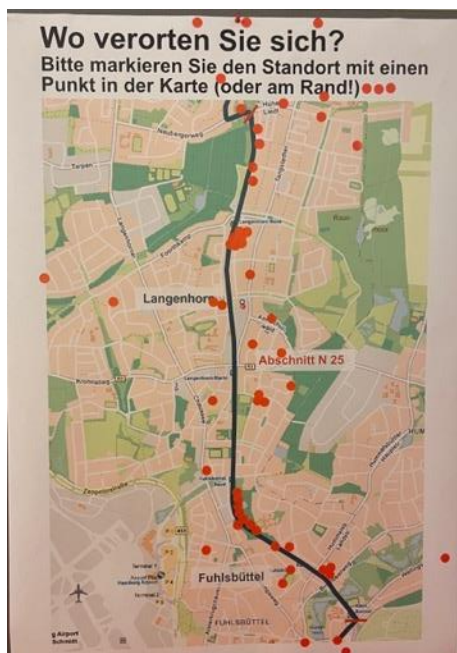


Foto: Ergebnisse der Standortabfrage

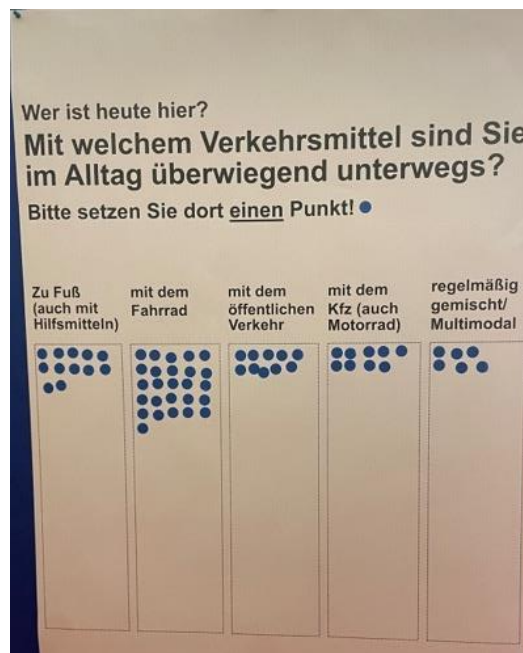


Foto: Ergebnis der Abfrage zum überwiegenden im Alltag genutzten Verkehrsmittel

▪ Abfrage: Wo verorten Sie sich im Gebiet?

Die Mehrheit der Beteiligten, die auf diese Frage geantwortet haben, verortet sich direkt entlang des Routenverlaufs des Abschnitts N25 oder in unmittelbarer Nähe. Einige Teilnehmende wohnen auch im Einzugsgebiet der Abschnitte N24 und N26.

▪ Abfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?

Mehr als ein Drittel der an dieser Abfrage Teilnehmenden nutzen im Alltag überwiegend das Fahrrad. Knapp ein Viertel der Beteiligten ist überwiegend zu Fuß unterwegs. 10 bzw. 9 Teilnehmende greifen im Alltag hauptsächlich auf den öffentlichen Personennahverkehr oder das Kraftfahrzeug zurück. 6 Beteiligte nutzen im Alltag regelmäßig mehrere Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl der Beteiligten entspricht somit nicht dem durchschnittlichen Modal-Split.

Im Anschluss begrüßen die Vertreter der Projektträger, Felix Lichtenstein, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), und Dr. Philip Engler, Bezirksamt Hamburg-Nord, die rund 60 Teilnehmenden und steigen in den inhaltlichen Teil der Veranstaltung ein.

2. Information: Radroute Plus Bad Bramstedt-Hamburg mit Planungsstand Abschnitt N25

Herr Lichtenstein, BVM, berichtet in einem Impulsvortrag über den politischen Auftrag für die Planung und Realisierung von Radrouten Plus in der Metropolregion Hamburg.

Der politische Auftrag für die Realisierung der Hamburger Abschnitte ist im Koalitionsvertrag festgehalten und im Zuge einer Einigung mit der Volksinitiative „Radentscheid Hamburg“ konkretisiert worden (Bürgerschaftsdrucksache 22/106). Ziel der Mobilitätswende ist es, dass im Jahr 2030 80 Prozent aller Wege in Hamburg über den Umweltverbund (d.h. zu Fuß, mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel) abgewickelt und 25 Prozent dieser Wege auf dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Mai 2022 ist ein Bündnis für den Rad- und Fußverkehr gegründet worden, über das die entsprechenden Maßnahmen vereinbart, unterstützt und finanziert werden.

Herr Lichtenstein stellt wesentliche Merkmale einer Radroute Plus vor. Radrouten Plus ...

- sind komfortable und sichere Routen für Alltagswege, Freizeitausflüge und Pendlerverkehre.
- bieten genug Platz, damit jeder und jede in seinem und ihrem Tempo zum Ziel kommt. Überholvorgänge sollen also problemlos und konfliktfrei möglich sein.
- verfügen über einen Winterdienst und sind umgebungsfreundlich beleuchtet.
- erhöhen die Lebensqualität für alle Verkehrsteilnehmenden und sind ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende.
- verbinden meist baulich abgetrennt vom sonstigen Verkehr – auch der Fußverkehr wird separat geführt – Ballungszentren, Siedlungen, Wohngebiete und Gewerbegebiete.
- fördern die Fahrradnutzung besonders auf mittellangen Strecken (7-15 Kilometer). Hier bestehen große Potenziale für die Verlagerung von Verkehren vom Kfz auf das Fahrrad.

Herr Dr. Engler, Bezirksamt Hamburg-Nord, präsentiert in seinem Vortrag den Planungsstand der Radroute Plus mit einem Schwerpunkt auf dem mittleren Abschnitt N25.

Grundlage der Planungen der Radrouten Plus in der Metropolregion Hamburg sind die Ergebnisse von Machbarkeitsstudien, die seit 2018 im Auftrag der Metropolregion Hamburg für neun Trassen erarbeitet wurden. Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat die Planung für die Radroute Plus Bad Bramstedt–Hamburg auf dem Hamburger Gebiet ab 2021/2022 übernommen und für die Detailplanung das Planungsbüro Masuch + Olbrisch beauftragt. Das Planungsteam hat im ersten Quartal 2023 die Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie überprüft und den finalen Trassenverlauf am 29. März 2023 bei einer bezirklichen Sitzung des zuständigen Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (KUM) vorgestellt. Im zweiten Quartal 2023 wurde mit der Detailplanung der Strecke begonnen, deren Stand für den ersten Abschnitt N24 am 17.07.2023 vorgestellt wurde. Derzeit wird die Planung dieses Abschnittes, nach Eingang und Auswertung der Stellungnahmen und Rückmeldung aus Politik und Öffentlichkeit, überarbeitet. Voraussichtlich wird im Februar 2024 eine erneute Verschickung stattfinden. Der zweite Abschnitt N25 wurde am 12.12.2023 „erstverschickt“ und am 19.12.2023 im KUM vorgestellt. Heute wird die Öffentlichkeit über diesen Abschnitt informiert. Der Abschnitt N26 wurde am 31.01.2024 im KUM vorgestellt und die „Erstverschickung“ wurde am 09.02.2024 durchgeführt.

Die Detailplanung des Abschnittes N25 ist an acht Stellwänden im Veranstaltungsraum ausgehängt und kann nach der Präsentation ausführlich in Gruppen besprochen werden.

Abschließend stellt Herr Dr. Engler die Planungsziele der Radroute Plus vor:

- Eine großzügige Radverkehrsinfrastruktur für unterschiedliche Zielgruppen (u.a. Pendler:innen)
- Querungen und Wartezeiten sollen größtmöglich reduziert werden
- Mit dem Fußverkehr sollen mögliche Konflikte vermieden werden
- Konkurrierende Flächenansprüche (Baumerhalt, Fuß- und Kfz-Verkehr) werden berücksichtigt
- Die allgemeinen Ziele der Straßenplanung werden mit den Radrouten Plus verknüpft und diese orientieren sich wenn möglich am Bestand.

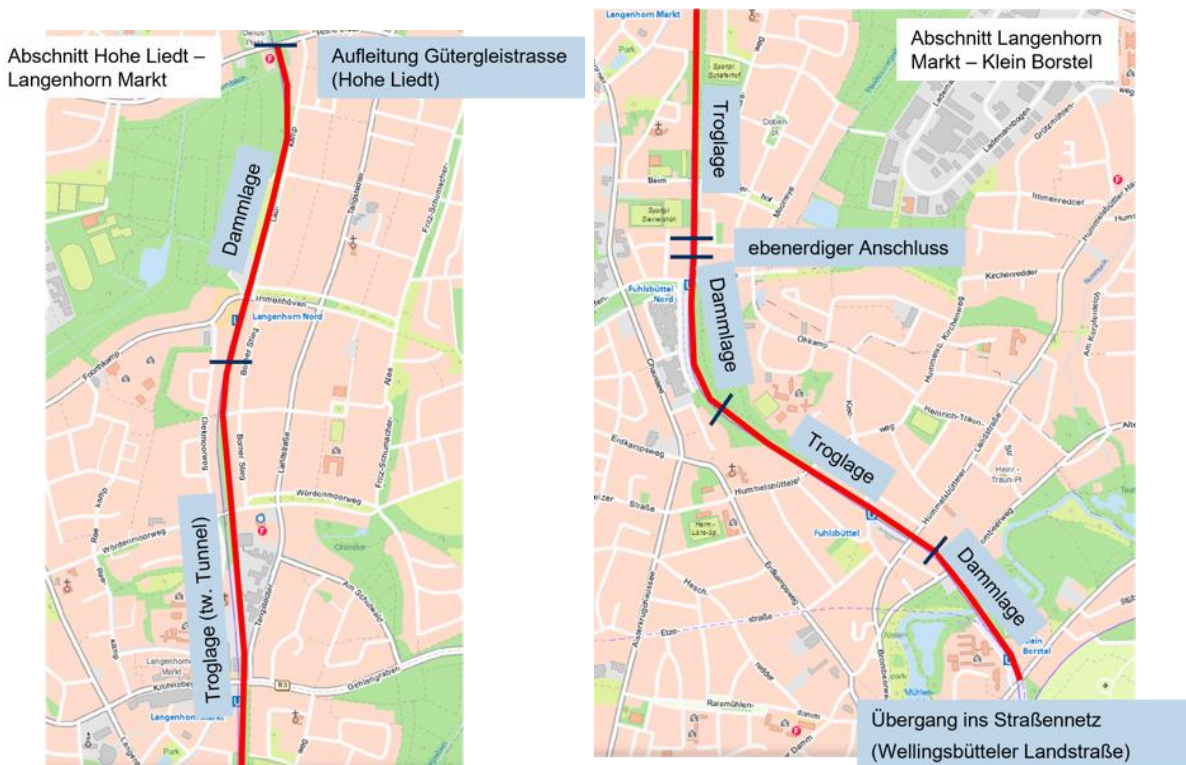
Christopher Kühner vom Planungsbüro Masuch + Olbrisch übernimmt die Vorstellung der Planung und der Planungsunterlagen des Abschnittes N25. Im ersten Teil geht Herr Kühner auf unterschiedliche mögliche Führungsformen einer Radroute Plus ein:

- Radweg: Getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr, Regelbreite: 2,50 Meter; Mindestbreite: 1,60 Meter, nur bei geringer Radverkehrsstärke zu empfehlen.
- Protected Bike-Lane: Durch Borde von Kraftfahrzeugverkehr und Fußverkehr getrennt, in der Regel auf Fahrbahnniveau, Regelbreite: 2,60–3,00 Meter; Mindestbreite: 1,85 Meter
- Radfahrstreifen: Auf Fahrbahnniveau vom Kfz-Verkehr durch Markierung abgetrennter Bereich, darf nicht von Kfz befahren werden, Regelbreite: 2,75 Meter; Mindestbreite: 1,85 Meter
- Schutzstreifen: Auf Fahrbahnniveau vom Kfz-Verkehr durch Markierung abgetrennter Bereich, darf im Ausnahmefall, z. B. von breiten Kfz mitbefahren werden, Regelbreite: 1,50 Meter; Mindestbreite: 1,25 Meter
- Fahrradstraße: Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Vorrang für das Fahrrad, Kfz-Verkehr je nach Beschilderung frei oder nur für Anlieger:innen frei, Regelbreite: 4,00 + 0,50 Meter

Im Abschnitt N25 wird die Radroute auf der vorhandenen, parallel zur U-Bahnlinie 1 verlaufenden Gütergleisstrasse geführt, sodass keine Kreuzungsbereiche gequert werden müssen. Es ist eine Breite von vier Metern für den Zweirichtungsverkehr vorgesehen mit zusätzlichen beidseitigen Randstreifen von jeweils einem halben Meter Breite. Die Radroute wird über Rampen an das Verkehrsnetz angebunden.

Im zweiten Teil stellt Herr Kühner die Detailplanung für den Abschnitt N25 und für die insgesamt sechs Rampen vor. Zwischen der Aufleitung Hohe Liedt und der Ableitung Wellingsbütteler Landstraße wird die Strecke abwechselnd in Damm- (Aufbau) und Troglage (Einschnitt) geführt. Die Steigungen im Streckenverlauf werden durch die parallel vorhandenen U-Bahn-Gleise und Brückenbauwerke sowie einen möglichst minimierten Böschungseingriff und größtmöglichen Baumerhalt festgelegt.

Die Machbarkeitsstudie schlug neun Anbindungen vor, von denen nach einer Variantenuntersuchung sechs Rampen weiterverfolgt werden: Aufleitung Hohe Liedt, Rampe Laukamp, Rampe Höpen/Am Ohlmoorgraben, Rampe/Zufahrt Kielstück, Rampe Hummelsbütteler Kirchenweg und Ableitung Wellingsbütteler Landstraße. Die Rampen sind in ihrer Breite so bemessen, dass eine Zufahrt von Rettungs-, Feuerwehr- und Räumfahrzeuge und Betriebsfahrzeugen für die Reinigung der Kanalisation möglich ist.



Karten: Überblick über die Führungsformen im Abschnitt N25

Nachfolgend informiert Herr Dr. Engler über Ingenieurbauwerke entlang des Streckenverlaufs der Radroute Plus im Abschnitt N25. Die Zuständigkeit liegt hier bei der BVM, während die Umsetzung durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) erfolgt. Planungsziel ist es, die Kosten für die Haushaltsunterlage zum finalen Beschluss der Hamburgischen Bürgerschaft im vierten Quartal 2024 zuzuliefern. Eine erste detaillierte Kostenschätzung wird im ersten Quartal 2024 erwartet. Mit Blick auf die Bauphasen erläutert Herr Dr. Engler, dass sich alle Maßnahmen – mit Ausnahme der Brücke Brombeerweg und der Rampen – in den Planungsstadien zwischen Ende der Vorplanung und Anfang der Entwurfsplanung befinden.

Jochen Heuser, Bezirksamt Nord, gibt einen Überblick über die mit der Radroute Plus einhergehenden Eingriffe in die Natur und deren Ausgleichsmaßnahmen. Herr Heuser erklärt, dass sich im Abschnitt N25 entlang der ehemaligen Güterbahntrasse insbesondere im Böschungsbereich ein nahezu durchgehender Gehölzbestand befindet, der aus überwiegend heimischen Gehölzen besteht. Abgesehen von Maßnahmen der Verkehrssicherung findet keine baumpflegerische Unterhaltung statt. Der offenere Bereich im ehemaligen Gleisbett ist zumeist großflächig mit Brombeeren bewachsen. Vereinzelt, vorwiegend im Bereich der Brückenbauwerke, ist dort eine sogenannte Ruderalvegetation entstanden. Der Routenverlauf im Abschnitt N25 geht mit Eingriffen in die Landschaftsschutzgebiete Langenhorn, Fuhlsbüttel, Klein Borstel im Bereich der Alsterquerung, in den Bereich der Gewässer II. Ordnung Ohlmoorgraben und Bornbach, (letzterer zudem nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetz [BNatSchG] geschützt), in Grünanlagen und Gartendenkmälern, in festgesetzten Ausgleichsflächen für den Bau der Flughafen-S-Bahn sowie in Fauna-Flora-Habitat-Lebensraumtypen im Bereich der Alster einher. Gemäß § 13ff BNatSchG müssen für Eingriffe in Natur und Landschaft Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgen. Auch die Vorschriften zum besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG sind zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund wurde eine Bestandsaufnahme von Natur und Landschaft im Einwirkungsraum durchgeführt. Der Planungsprozess wird baumgutachterlich begleitet, um eine möglichst baumschonende Trassenführung abzuleiten.

Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in vier Schritten festgelegt:

- Bewertung der Auswirkungen des Eingriffs
- Bilanzierung des erforderlichen Umfangs an Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen
- Festlegung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen und -flächen
- Darstellung/Abarbeitung im Landschaftspflegerischen Begleitplan inkl. Artenschutzbeitrag

Frau Meißner gibt den Teilnehmenden im Anschluss Gelegenheit, Verständnisfragen zu stellen, bevor die Gruppenphase beginnt.

- Frage: Wie hoch werden die Zäune entlang der U-Bahn-Trasse sein?

Antwort Herr Dr. Engler: Der vorgestellte Regelquerschnitt zeigt eine Standardhöhe von 1,30 Metern der Zäune auf, die für individuelle Bereiche erneut geprüft und angepasst werden.

- Frage: Ist die vorgesehene Breite der Radroute von vier Metern für den Begegnungsverkehr nicht zu knapp bemessen?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Breite von vier Metern ermöglicht ein Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrenden in jeweils beide Richtungen.

- Frage: Im Bereich Höpen ist der Verlauf der Güterbahntrasse zu schmal für die vorgesehene Regelbreite der Radroute Plus von vier Metern. Werden an dieser Stelle Aufschüttungen notwendig sein? Werden diese Aufschüttungen private Grundstücke betreffen?

Antwort Herr Dr. Engler: Hier sind Aufschüttungen notwendig, diese werden aber keine privaten Grundstücke betreffen.

- Frage: In einem Teilbereich des Abschnitts N25 verläuft bereits die Veloroute 4. Wieso wird statt der Radroute Plus nicht die Veloroute weiter ausgebaut?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Radroute Plus verlangt hohe Qualitätsmerkmale. Diese können im genannten Abschnitt der Veloroute 4 mittels Ausbaus nicht umgesetzt werden.

- Frage: Wird die Streckenführung der Radroute Plus bei Dunkelheit beleuchtet sein?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Route soll in der Dunkelheit beleuchtet sein. Es werden unterschiedliche technische Lösungen geprüft, damit diese nicht Anlieger:innen privater Grundstücken und Tiere beeinträchtigen.

- Frage: Was passiert mit dem Baumbestand auf der festgesetzten Ausgleichsfläche für den Bau der S-Bahn-Trasse zum Hamburger Flughafen?

Antwort Herr Heuser: Im Rahmen der Bestandsaufnahme von Natur und Landschaft wurde festgestellt, welche Bäume von dem Ausbau betroffen sein werden. Eine detaillierte Baumpflanzung ist noch in Erarbeitung. Es ist möglich, dass die Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort stattfinden.

- Frage: Wie soll der Ausgleich der für den Bau der Flughafen-S-Bahn festgesetzten Ausgleichsflächen, welche für die Radroute Plus genutzt werden sollen, erfolgen?

Antwort Herr Heuser: Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) prüft die dafür notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und -flächen.

- Frage: Seit dieser Veranstaltung wird der Begriff Radroute Plus statt Radschnellweg genutzt. Wann wird die Bezeichnung endgültig festgelegt?

Antwort Herr Dr. Engler: Im September 2023 wurde bekannt gegeben, dass alle Strecken im Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg zukünftig einheitlich als Radroute Plus bezeichnet werden.

- Frage: Wann soll die Radroute Plus umgesetzt werden?

Antwort Herr Dr. Engler: Der Umbau soll im Zeitraum von 2025 bis 2030 erfolgen. Ende 2024 soll die Hamburgische Bürgerschaft die erforderliche Haushaltsunterlage verabschieden und 2025 sollen ersten Baumaßnahmen starten.

- Hinweis: Mit der Entscheidung für eine Umnutzung und Ausbau der aktuell stillgelegten Gütergleisstrasse für den Radverkehr geht die Option verloren, diese Trasse wieder für den Güterverkehr zu nutzen und damit auch die Verlagerung von Lkw-Lieferverkehren auf die Schiene.

3. Vertiefung der Planung an Stellwänden

Frau Meißner leitet im Anschluss in die Vertiefung der Planung an Stellwänden ein.

Der Austausch in Gruppen dauert 30 Minuten. Die Teilnehmenden haben Gelegenheit zu einem intensiven Austausch mit den anwesenden Vertreter:innen der Planungsteams und der Verwaltung. Sie hinterlassen Hinweise als Notizen auf den Stellwänden. Ein kleines Snackangebot sorgt für eine Stärkung zwischendurch.



Fotos: Eindrücke aus der Vertiefungsphase der Planung an Stellwänden und an der Bodenplane

4. Austausch im Plenum

Um 19:35 Uhr bittet Frau Meißner die Teilnehmenden, wieder im Saal Platz zu nehmen. Sie haben Gelegenheit abschließend im Plenum offene Fragen zu klären und auch ein Feedback zur Planung zu geben – anhand von drei Leitfragen:

- Welche weiteren Informationen benötigen Sie zum Planungsstand?
- Was ist besonders gelungen? Was ist noch verbesserungsbedürftig?
- Welche Anliegen haben Sie für den weiteren Prozess?



Fotos: Eindrücke vom Austausch im Plenum

- Frage: Wird die Radroute Plus in das Netzwerk der bestehenden Radwege eingebunden?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Radroute Plus endet in der Sengelmannstraße und schließt hier an die Veloroute 4 an. Zudem wird es im Bereich Langenhorn Markt einen Anschluss an die Veloroute 14 geben.

- Frage: Wie wird die Radroute Plus beschildert?

Antwort Herr Lichtenstein: Mittelfristig sollen alle Rad- und Velorouten, darunter auch die Radroute Plus mittels einer durchgehenden Wegweisung mit neuer Gestaltung und Farbgebung einfacher und erkenntlicher werden.

- Frage: Aktuell laufen im Bereich rund um den Abschnitt N25 mehrere Planungen für Radwege parallel. Werden diese Planungen zusammengeführt?

Antwort Herr Dr. Engler: Ziel ist es, die unterschiedlichen Strecken in einem einheitlichen Konzept zusammenzuführen, um Kosten zu reduzieren.

- Frage: Wie wird die Radroute Plus in das bestehende Radnetz der Hansestadt Hamburg eingebettet?

Antwort Herr Lichtenstein: Einen Überblick über das Hamburger Radnetz gibt diese Webseite der Hansestadt Hamburg. Diese Webseite des Geoportals Hamburg unterstützt bei der Routtenplanung mit dem Fahrrad.

- Frage: Wann wird die Kosten-Nutzung-Rechnung der Radroute Plus öffentlich einsehbar sein?

Antwort Herr Lichtenstein: Die Kosten-Nutzen-Rechnung für die Radroute Plus Bad Bramstedt–Hamburg ist noch nicht veröffentlicht. Sobald dies der Fall ist, wird sie online auf der Seite der Metropolregion zur Verfügung gestellt.

- Frage: Was passiert mit den Anmerkungen der heutigen Veranstaltung?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Anmerkungen werden in die Dokumentation der heutigen Veranstaltung aufgenommen und vom Planungsteam geprüft.

- Frage: Kann die Planung der Radroute Plus noch verändert werden?

Antwort Herr Dr. Engler: Eine öffentliche Auslegung der Planungen zur Radroute Plus ist nicht vorhergesehen. Im Informationssystem der Bezirksversammlung Hamburg-Nord werden die Entscheidungen bzw. Beschlüsse der Bezirkspolitik zur Planung der Radroute Plus veröffentlicht.

- Frage: Welche Rolle spielt die Bezirkspolitik bei der Umsetzung der Radroute Plus?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Bezirksversammlung Hamburg-Nord hat das letzte Wort und entscheidet letztlich, ob die Planung für die Radroute Plus umgesetzt wird. Das Bezirksamt Hamburg-Nord und die Ausschüsse der Bezirksversammlung stehen fortlaufend im engen Austausch zum Planungsstand und Hinweise der Bezirkspolitik werden in der Planung berücksichtigt.

- Frage: Wäre ein Anschluss an die Radroute Plus am Langenhorner Markt möglich?

Antwort Herr Dr. Engler: Zwischen Langenhorn Markt und dem Bahndamm besteht ein Höhenunterschied von fünf Metern, der überbrückt werden müsste. Eine Rampe könnte Richtung Norden sinnvoll sein.

- Frage: Nach welchen Kriterien wurden die Abstände zwischen den Rampen für die Auffahrt auf die Radroute Plus festgelegt?

Antwort Herr Kühner: Wünschenswert wären regelmäßige Abstände zwischen den Rampen. Bei der Planung ist es jedoch notwendig, dass die vorherrschenden Gegebenheiten berücksichtigt und daran angepasst werden. Daher besteht zwischen den Rampen Höpen und Laukamp ein größerer Abstand.

- Frage: Lädt die Breite der Rampen nicht zu hohen Geschwindigkeiten beim Radfahren ein?

Antwort Herr Kühner: Die Breite der Rampen von vier Metern ist vorgeben, um die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen usw. zu gewährleisten. Die Breite bietet gleichzeitig genügend Platz für ein komfortables Fahrradfahren.

5. Abschluss

Frau Meißner bittet Herrn Kühner um ein Fazit zur Frage, was das Planungsteam aus der Veranstaltung mitnehmen würde. Herr Kühner bedankt sich zunächst für die Hinweise der Beteiligten. Viele Beiträge hätten sich auf Grünbelange, Rampen, Anschlusspunkte und Anschluss an das bestehende Netz sowie auf Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung mit den Aspekten Blickschutz und Beleuchtung bezogen.

Frau Meißner weist auf die Internetseite des Bezirksamts Hamburg-Nord hin, auf der alle Informationen und künftig auch die Dokumentation und Präsentation der Veranstaltung zu finden sein werden: <https://www.hamburg.de/hamburg-nord/radroute-plus>

Herr Dr. Engler schließt die Veranstaltungen und informiert, dass die nächste Veranstaltung, in der die Planung für den Abschnitt N26 mit Stand der Erstverschickung vorgestellt wird, voraussichtlich im März 2024 stattfinden wird.

Anhang

Notizen an den Stellwänden

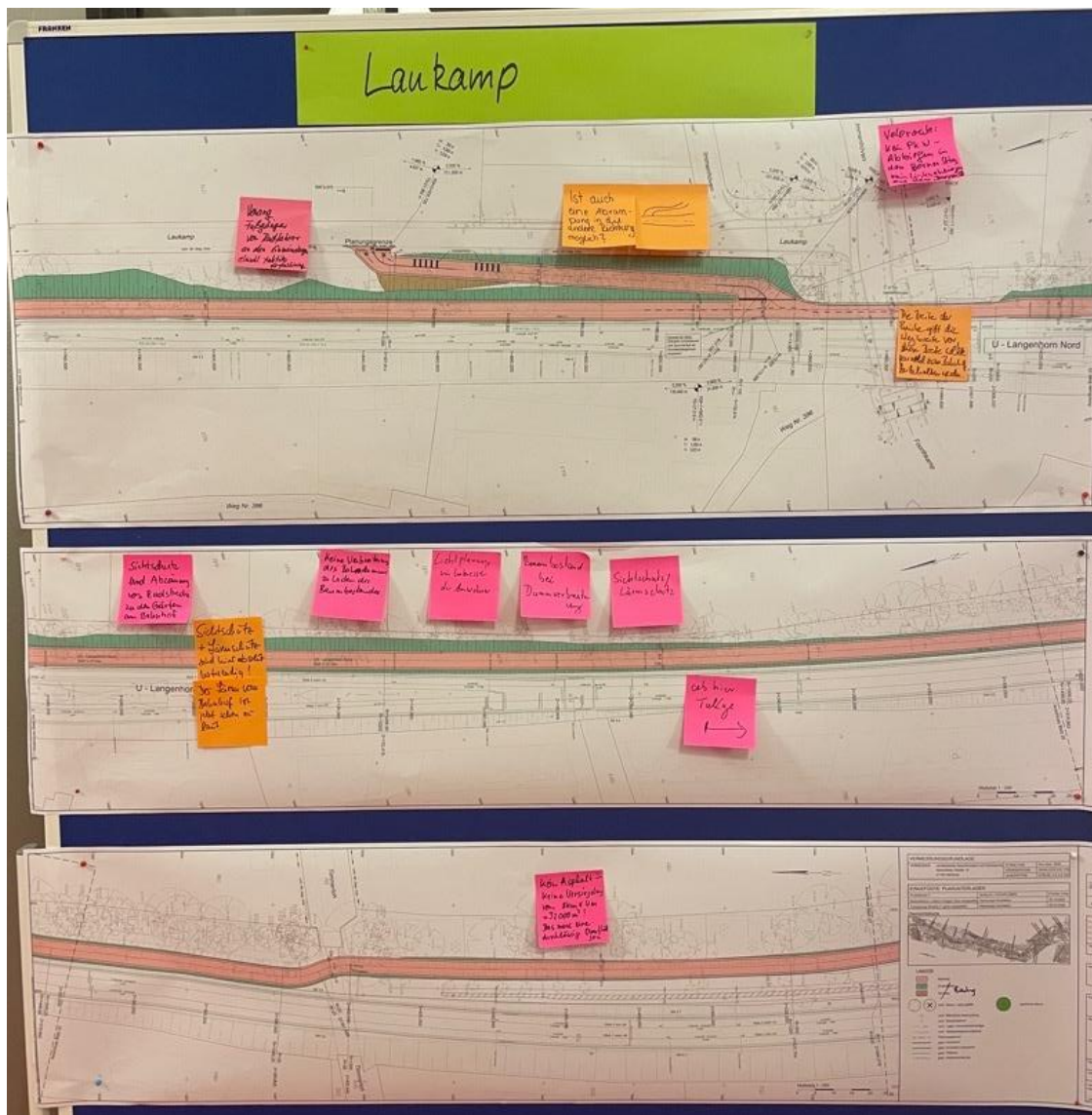
Stellwand Hohe Liedt



Abschnitt oben:

- Lichtverschmutzung klären (Beleuchtung); Sichtschutz; Sicherstellung unbefugter Zutritt

Stellwand Laukamp



Abschnitt oben:

- Vorrang Fußgänger vor Radfahrer an den Einmündungen einschließlich taktiler Erfassung
- Ist eine Abrampung in die andere Richtung möglich?
- Veloroute: kein Pkw-Abbiegen in den Borner Stieg, kein Linksabbiegen aus den Immenhöven
- Die Breite der Brücke gibt die Wegbreite vor, diese Breite sollte parallel zum Bahnhof beibehalten werden.

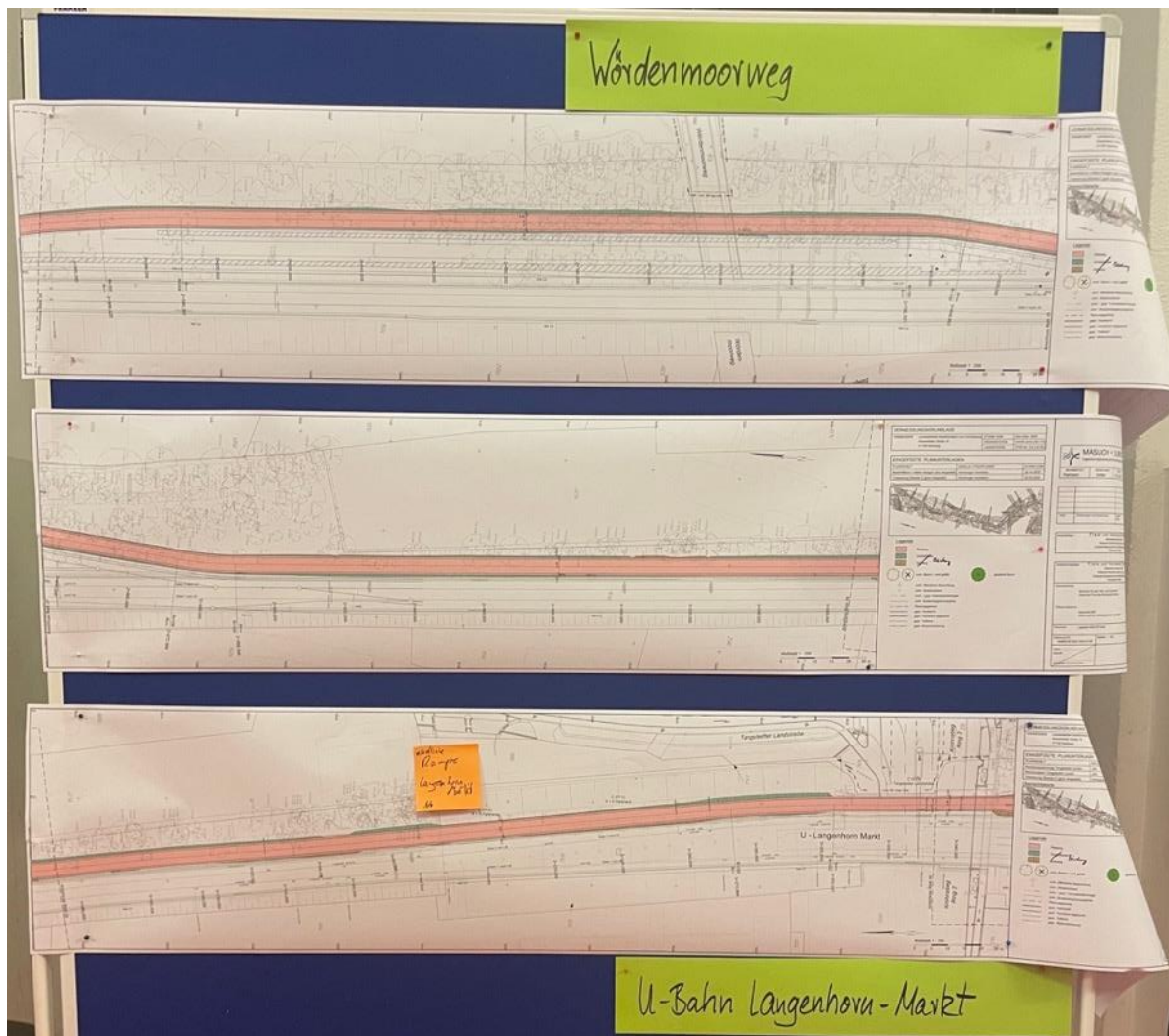
Abschnitt Mitte:

- Sichtschutz und Abzäunung von Radstrecke zu den Gärten am Bahnhof
- Sichtschutz + Lärmschutz sind hier absolut notwendig. Der Lärm vom Bahnhof ist jetzt schon zu laut.
- Keine Verbreiterung des Bahndamms zu Kosten des Baumbestandes
- Lichtplanung im Interesse der Anwohner
- Baumbestand bei Dammverbreiterung
- Sichtschutz/Lärmschutz
- Ab hier Troglage →

Abschnitt unten:

- Kein Asphalt = keine Versiegelung von 8 km x 4 m: 32.000 m²! Das muss eine durchlässige Oberfläche sein

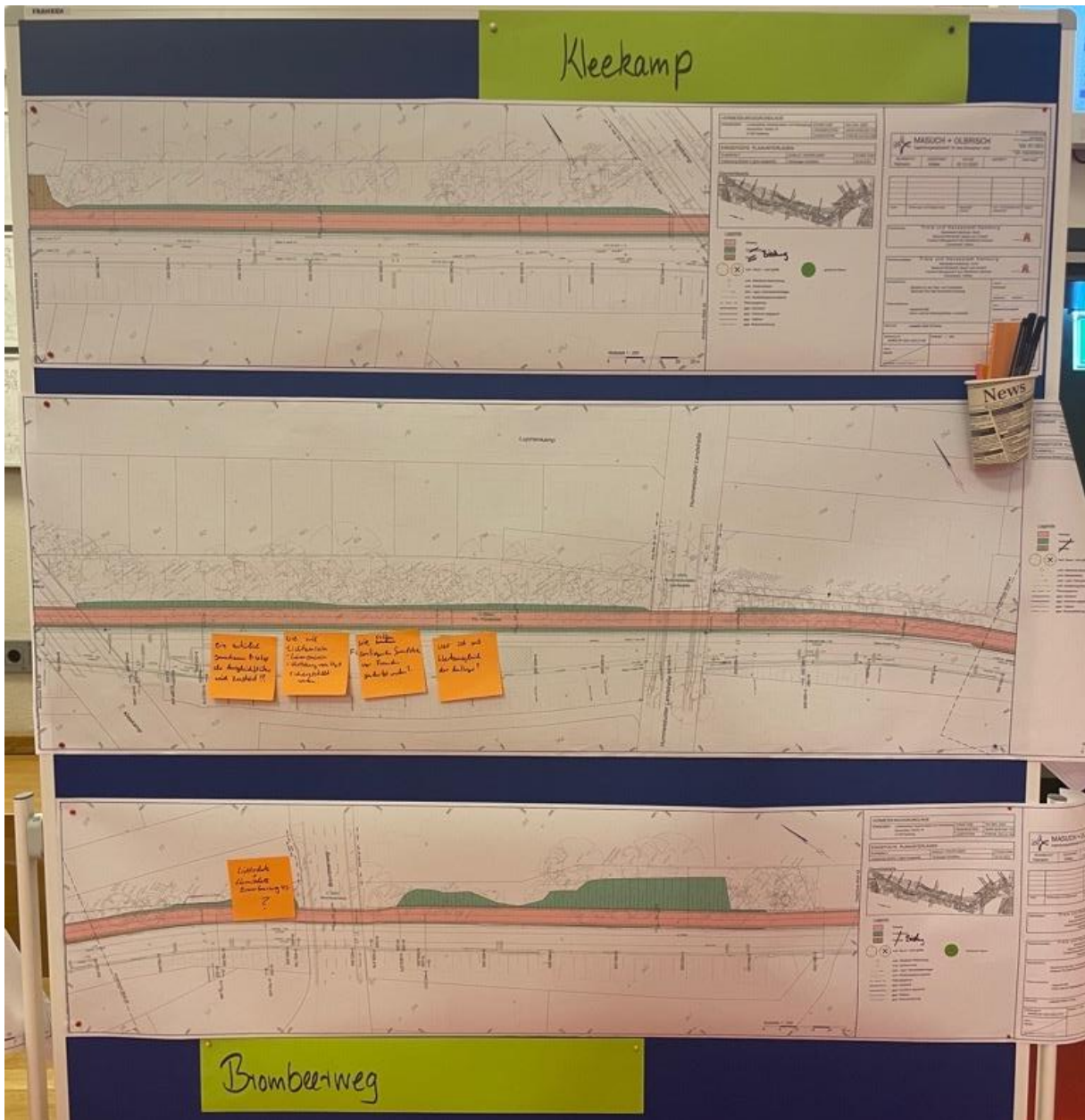
Stellwand Wördenmoorweg und U-Bahn Langenhorn-Markt



Abschnitt unten:

- Nördliche Rampe Langenhorner Markt

Stellwand Kleekamp und Brombeerweg



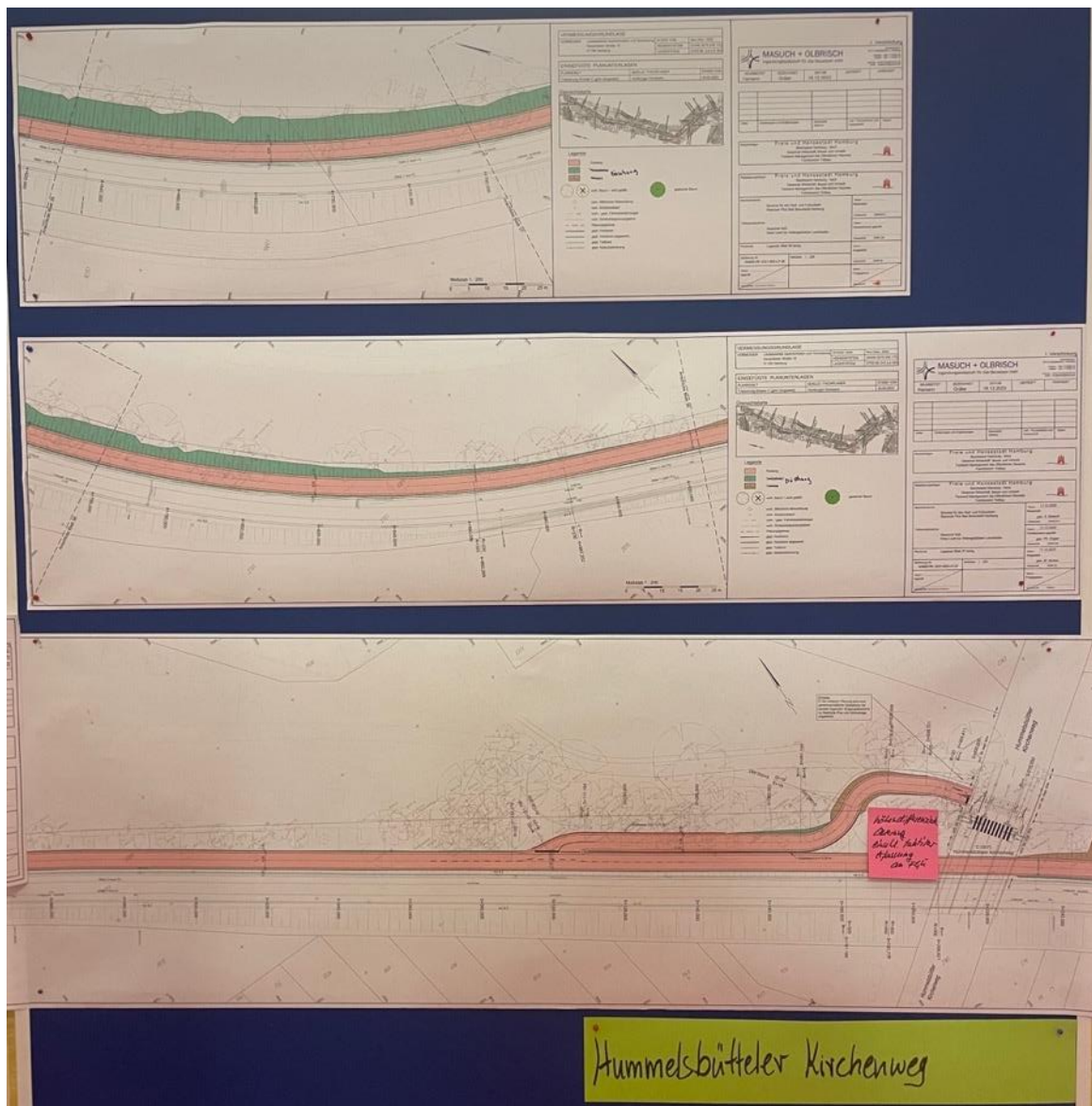
Abschnitt Mitte:

- ein natürlich gewachsenenes Biotop als Ausgleichsfläche wird zerstört!?
- Wie soll Lichtemission, Lärmemission, Versickerung von H₂O sichergestellt werden
- Wie sollen anliegende Grundstücke vor Fremden geschützt werden?
- Was ist mit Wertausgleich der Anlieger?

Abschnitt unten:

- Lichtschutz + Lärmschutz Brombeerweg 49?

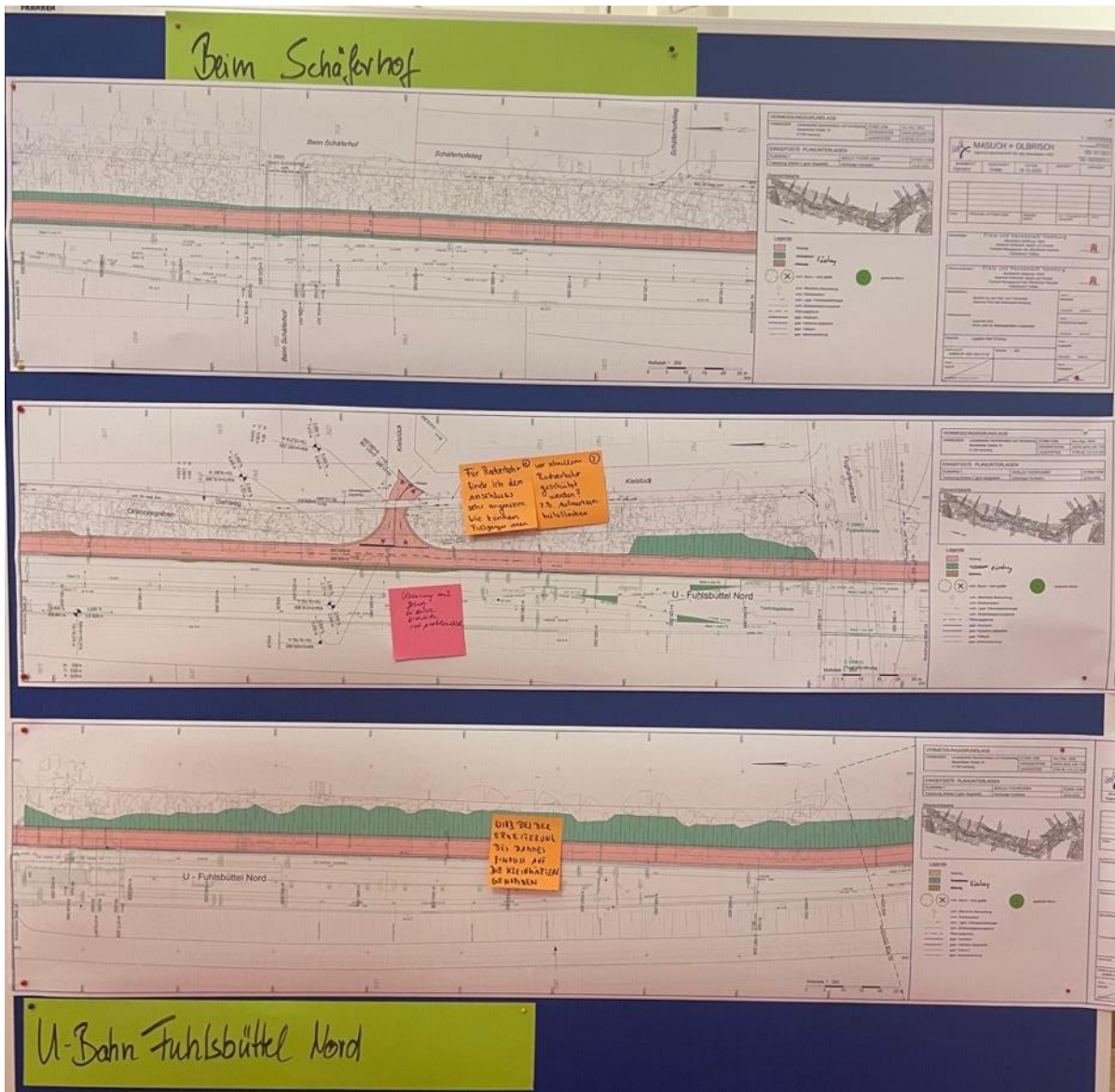
Stellwand Hummelsbütteler Kirchenweg



Abschnitt unten:

- Höhendifferenzierte Querung einschließlich taktiler Erfassung am FGU [Fahrgastunterstand]

Stellwand Beim Schäferhof und U-Bahn Fuhlsbüttel Nord



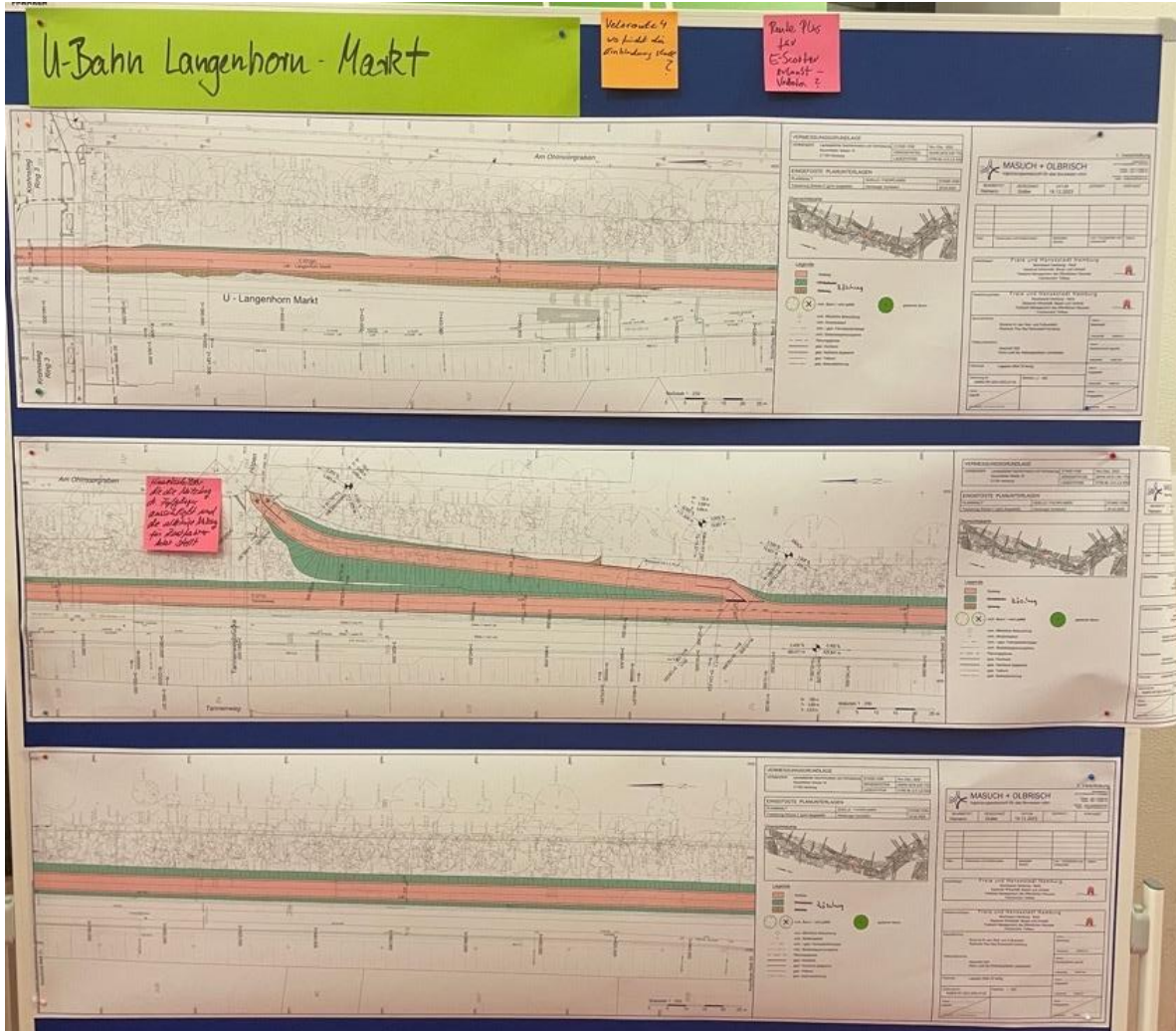
Abschnitt Mitte:

- Kreuzung zum Gehweg bei Kurve Kielstück ist problematisch.
- Für Radverkehr finde ich den Anschluss sehr angenehm. Wie können Fußgänger:innen vor schnellem Radverkehr geschützt werden? Z.B. Aufmerksamkeitsflächen

Abschnitt unten:

- Wird bei der Erweiterung des Dammes Einfluss auf die Kleingärten genommen?

Stellwand U-Bahn Langehorn-Markt



Abschnitt oben:

- Veloroute 4 – wo findet die Einbindung statt?
- Route Plus für E-Scooter erlaubt – verboten?

Abschnitt Mitte:

- Hinweisschilder, die die Nutzung der Fußgänger ausschließt und die alleinige Nutzung für Radfahrer klarstellt

Stellwand U-Bahn Klein Borstel



- Bitte Anschluss an den Friedhof Ohlsdorf mitdenken

Impressum

Veranstalter / Ansprechpartner:innen:

Bezirksamt Hamburg-Nord
Fachamt Management des Öffentlichen Raumes
Abteilung Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität
Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg

Dr. Philip Engler, Tel. 040 42804-6109
Saskia Bratsch, Tel. 040 42804-6146
E-Mail: mobilitaet@hamburg-nord.hamburg.de

Moderation und Dokumentation:

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

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

Aufgestellt: Meißner/Garrone, 17.07.2024

Bildnachweis:

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen