



Dokumentation

Bürgerinformationsveranstaltung Radroute Plus Bad Bramstedt-Hamburg (Hamburger Gebiet), Abschnitt N26

Dienstag, 12. März 2024

18–20 Uhr

Bugenhagenschule Alsterdorf

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 südlichen Abschnitt N26 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 N26 zu informieren und Hinweise zu geben.

Frau Meißner stellt die Mitwirkenden vor:

Projekträger:

- Bezirksamt Hamburg-Nord
Dr. Philip Engler, Saskia Bratsch, Kilian Lober, Jochen Heuser, Fachamt Management des Öffentlichen Raumes, Abteilung Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität

Projektsteuerung:

- Drees & Sommer SE
Sven Kaluzny

Planung:

- M+O Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft
Michael Hohmann, Michael Hamm

Moderation:

- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Karina Meißner, Sebastian Unger, Federico Garrone, Kathrin Frank

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 N26
- Vertiefung der Planung in Gruppen
- Austausch im Plenum und Ausblick

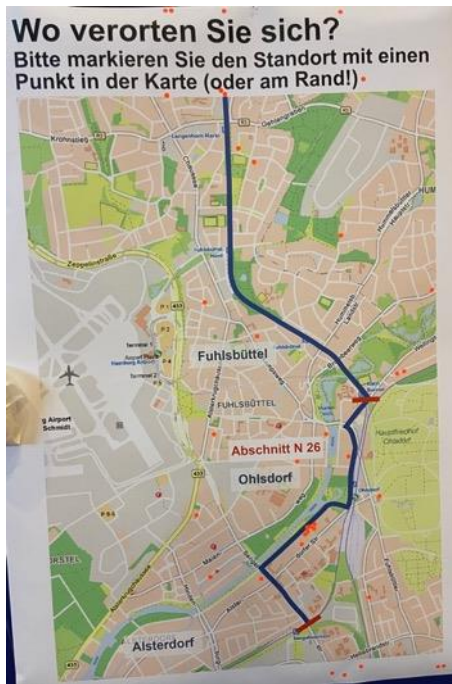


Foto: Ergebnisse der Standortabfrage

▪ Abfrage: Wo verorten Sie sich im Gebiet?

Es fällt auf, dass sich zahlreiche Befragte in der Rathenaustraße, durch die die Route im Abschnitt N26 führen soll, verorten. Weitere Teilnehmende kommen aus dem weiteren Umfeld des Abschnitts N26, aus den Einzugsbereichen der Abschnitte N25 und N24 sowie südlich des Trassenverlaufs der Radroute Plus.

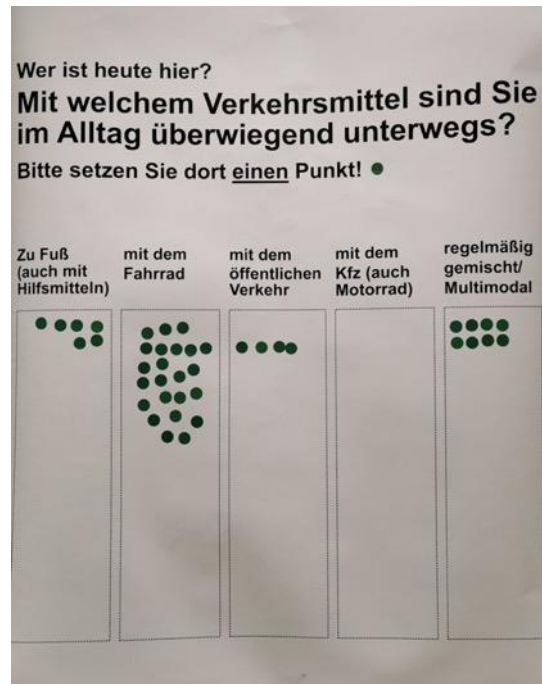


Foto: Ergebnis der Abfrage zum überwiegenden im Alltag genutzten Verkehrsmittel

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

Im Alltag nutzen mehr als die Hälfte der an der Abfrage Teilnehmenden überwiegend das Fahrrad (23 Angaben). Etwa ein Fünftel der Teilnehmenden ist regelmäßig mit mehreren Verkehrsmitteln (8 Angaben) unterwegs. Sechs Befragte gehen im Alltag hauptsächlich zu Fuß und vier Befragte nutzen öffentliche Verkehrsmittel. Niemand ist hauptsächlich mit dem Auto im Alltag unterwegs. Die Verkehrsmittelwahl der Beteiligten entspricht somit nicht dem durchschnittlichen Modal-Split.

Im Anschluss begrüßt Dr. Philip Engler, Bezirksamt Hamburg-Nord, als Vertreter des Projektträgers die rund 40 Teilnehmenden und steigt in den inhaltlichen Teil der Veranstaltung ein.

2. Information: Radroute Plus Bad Bramstedt-Hamburg mit Planungsstand Abschnitt N26

Herr Dr. Engler berichtet zu Beginn 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 (das heißt zu Fuß, mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel) abgewickelt werden 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 Dr. Engler 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.

Im Anschluss präsentiert Herr Dr. Engler den Planungsstand der Radroute Plus mit einem Schwerpunkt auf dem südlichen Abschnitt N26.

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 Sitzung des zuständigen bezirklichen Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (KUM) vorgestellt. Im zweiten Quartal 2023 wurde mit der Detailplanung der Strecke begonnen. Der Planungsstand des ersten Abschnitts N24 wurde am 07.07.2023 in die behördliche Abstimmung gegeben (sog. „Erstverschickung“), am 12.07.2023 im KUM und am 17.07.2023 auf einer öffentlichen Infoveranstaltung vorgestellt. Derzeit wird die Planung dieses Abschnittes, nach Eingang und Auswertung der Stellungnahmen und Rückmeldung aus Politik und Öffentlichkeit, überarbeitet. Voraussichtlich wird im März 2024 eine erneute Verschickung stattfinden. Der zweite Abschnitt N25 wurde am 12.12.2023 „erstverschickt“ und am 19.12.2023 im KUM sowie anschließend am 25.01.2024 auf einer öffentlichen Infoveranstaltung vorgestellt. Aktuell werden die Stellungnahmen ausgewertet und die Planung gemäß angepasst. Der Abschnitt N26 wurde am 31.01.2024 im KUM vorgestellt und die „Erstverschickung“ wurde am 08.03.2024 durchgeführt.

Die Detailplanung des Abschnittes N26 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.

Teilnehmende haben die Möglichkeit während des Vortrags des Planungsteams ihre Rückfragen auf Notizenkarten zu notieren.

Michael Hohmann vom Planungsbüro Masuch + Olbrisch übernimmt die Vorstellung der Planung und der Planungsunterlagen des südlichen Abschnitts N26. Im ersten Teil geht Herr Hohmann 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. Regelstandard für Radroute Plus: 3,00 Meter
- 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
- Zweirichtungsradweg: Kann als selbstständiger Weg oder begleitend zur Straße angelegt werden, Regelstandard: 4,00 Meter, reduziert: 3,00 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

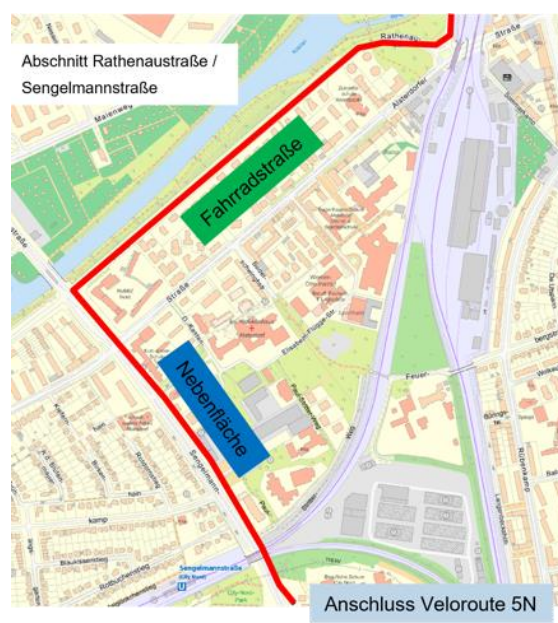
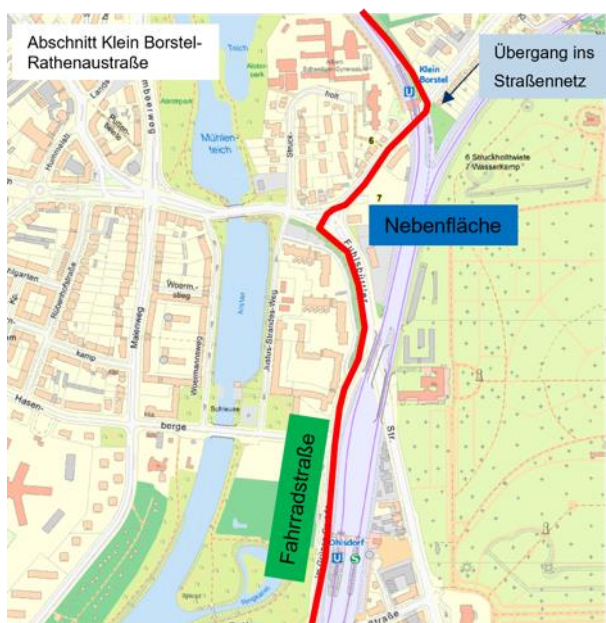
Der Abschnitt N26 knüpft in der Wellingsbütteler Landstraße an den Endpunkt von Abschnitt N25 an. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) übernimmt bei den Planungen für die Sanierung der Wellingsbütteler Landstraße die Anforderungen der Radroute Plus. In der Fuhlsbüttler Straße ist ein Zweirichtungsradweg vorgesehen. In den Bereichen der Straße Im Grünen Grunde und der Rathenaustraße sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden. In der Sengelmanstraße ist eine beidseitige Führung der Radroute Plus geplant.

Im zweiten Teil stellt Herr Hohmann die Detailplanung an sieben Detailbereichen vor. Hierbei ist zu beachten, dass es sich um den aktuellen Planungsstand nach Abschluss der ersten Planungsphase handelt und einige Änderungen an den Planungen zu erwarten sind, wenn die Stellungnahmen der zu beteiligenden Behörden eingegangen sind.

- **Wellingsbütteler Landstraße – Fuhlsbüttler Straße:** Die Radroute Plus wird in der Wellingsbütteler Landstraße als Zweirichtungsradweg auf den nördlichen Nebenflächen geführt. Die Überquerungsbereiche der Fuhlsbüttler Straße sollen durch rote Bodenmarkierungen auffällig gekennzeichnet werden. In der Fuhlsbüttler Straße wird die Radroute Plus als Zweirichtungsradweg mit einer maximalen Breite von 4,10 Metern in den westlichen Nebenflächen fortgesetzt. Hier ist ein Wechsel der Führung von Fuß- und Radweg erforderlich, um den Baumbestand nicht zu beeinträchtigen: Der Radweg wird „innenliegend“, der Fußweg parallel zur Fuhlsbüttler Straße geführt. Zusätzlich soll die Taktung der Ampelphasen für den allgemeinen Verkehr angepasst werden.
- **Fuhlsbüttler Straße – Im Grünen Grunde:** Der Zweirichtungsradweg auf den Nebenflächen der Fuhlsbüttler Straße wird auf die Fahrbahn der Straße Im Grünen Grunde

übergeleitet. Für die Straße Im Grünen Grunde ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen, wodurch der Kfz-Verkehr eine geringere Gewichtung erhalten wird.

- **Im Grünen Grunde – Rathenaustraße:** Im Zufahrtsbereich zu Alsterdorfer und Rathenaustraße sind Im Grünen Grunde rote Bodenmarkierungen, Fahrrad-Piktogramme und Richtungspfeile auf der Fahrbahn vorhergesehen, um die Fahrradstraße zu kennzeichnen. Der Übergang von Im Grünen Grunde in die Rathenaustraße wird Richtung Innenstadt nur noch für den Radverkehr möglich sein. Durch die Ausweisung der Rathenaustraße als Fahrradstraße soll eine allgemeine Beruhigung des Verkehrs erreicht werden, womit auch eine Reduzierung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum einhergeht.
- **Rathenaustraße – Sengelmanstraße:** Rote Bodenmarkierungen und Piktogramme weisen den Radfahrenden den Übergang von Fahrradstraße (Rathenaustraße) zu beidseitig geführtem Radweg auf den Nebenflächen der Sengelmanstraße.
- **Sengelmanstraße – Alsterdorfer Straße:** Um die für den Kfz-Verkehr erforderliche Straßenraumbreite weiter gewährleisten zu können, muss die Bushaltestelle Sengelmanstraße (Mitte) nach Norden versetzt werden. Dies erfordert auch das Fällen eines Baumes.
- **Sengelmanstraße:** In der Sengelmanstraße wird der Radverkehr in Richtung Süden auf die separate, entlang der Schallschutzwand verlaufende Fahrbahn geleitet und diese als Zweirichtungsradschulter freigegeben. In nördliche Richtung ist ein 2,50 Meter breiter Radweg auf den Nebenflächen der Sengelmanstraße geplant.
- **Sengelmanstraße – Anschluss Veloroute:** Auf Höhe von Heilholtkamp und Alsterdorfer Markt schließt die Radroute Plus auf beiden Seiten der Sengelmanstraße an die Veloroute 5 an.



Karten: Überblick über die Führungsformen im Abschnitt N26

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

- Frage: Warum braucht es eine neue Streckenführung für die Radroute Plus, wenn parallel zur Rathenaustraße der Alsterwanderweg, der auch für Fahrräder nutzbar ist, verläuft?

Antwort Frau Meißner: Bei der Radroute Plus handelt es sich um eine andere Kategorie von Radweg als es die Freizeitroute Alsterwanderweg ist. Ziel der Radroute Plus ist es, möglichst zügig und mit wenigen Unterbrechungen mit dem Fahrrad voranzukommen.

- Frage: Warum wird der bereits vorhandene und asphaltierte Radweg entlang der Alster nicht saniert?

Antwort Herr Hohmann: Aufgrund der begrenzten räumlichen Gegebenheiten entlang der Alster kann der Alsterwanderweg nicht auf die geforderte Mindestbreite einer Radroute Plus ausgebaut werden. Die Radroute Plus soll in ihrer Gesamtheit, d.h. mit ihrem kompletten Streckenverlauf dazu beitragen, dass dem Fahrrad eine größere Gewichtung im Straßenverkehr zukommt.

- Frage: Wieviel Prozent beträgt die Neigung der Aufleitung Wellingsbütteler Landstraße in Klein Borstel?

Antwort Herr Hohmann: Alle sechs Rampen, die auf oder von der Gütergleisstrasse führen, besitzen eine maximale Neigung von sechs Prozent. Die Neigung der Rampe in Richtung Wellingsbüttler Straße wird schrittweise reduziert, um die Geschwindigkeit der Radfahrer:innen zu verringern.

- Frage: Ist auch eine Beleuchtung der geplanten Fahrradstraßen vorgesehen?

Antwort Herr Hohmann: Die gesetzlichen Anforderungen für die Beleuchtung einer Fahrradstraße und Verkehrsstraßen mit herkömmlichem Kfz-Verkehr sind identisch. Während der Bauphase wird die bestehende Beleuchtung durch neue ersetzt.

- Frage: Wie sollen Parkplätze für Anwohner:innen bereitgestellt werden?

Antwort Herr Hohmann: Der Landesbetrieb Verkehr plant für den Stadtteil Alsterdorf die Einrichtung von Bewohnerparkzonen, die Einführung ist jedoch derzeit ausgesetzt.

Ergänzung Herr Dr. Engler: Die Zuständigkeit für die Anwohnerparkzonen liegt beim Landesbetrieb Verkehr, nicht beim Planungsteam oder beim Bezirksamt Hamburg-Nord.

- Frage: Wann soll die Radroute Plus eröffnet werden?

Antwort Herr Dr. Engler: Der Umbau soll im Zeitraum von 2025 bis 2030 erfolgen. Die Schlussverschiebung der Planung von allen drei Abschnitten soll im Sommer 2024 erfolgen. Daraufaufgehend soll bis Ende 2024 eine Haushaltsunterlage erarbeitet werden. Es ist geplant, dass die Hamburgische Bürgerschaft Ende 2024 die Haushaltsunterlage beschließt und 2025 erste Baumaßnahmen starten können.

- Frage: Wird die Wurzelbildung von Bäumen unterhalb von Radwegen und damit einhergehende Unebenheiten und Schäden berücksichtigt?

Antwort Herr Hohmann: Aufgrund der Tatsache, dass Baumwurzeln den Asphalt durch Hochdrücken oder Aufbrechen beschädigen und diese Reparaturen sehr aufwendig sind, wird bei der Erneuerung von Radwegen heutzutage ein Belag mit Großpflaster (25 x 25 Zentimeter) verwendet. Bei großen Bäumen werden Wurzelbrücken eingerichtet, die eine schnellere Erneuerung und Reparatur des Radweges ermöglichen.

- Frage: Wie werden Begegnungsverkehre zwischen Rad- und Fußverkehr wie an der Kreuzung Wellingsbüttler Landstraße – Fuhlsbüttler Straße geregelt?

Antwort Herr Hohmann: Bei der Planung der Radwegeführung stellen Kreuzungen oft die größte Herausforderung dar. Auf der westlichen Fahrbahnseite der Fuhlsbüttler Straße ist hier aus Gründen des Baumschutzes und der erforderlichen Mindestbreite des Radweges ein Wechsel zwischen der Führung des Fuß- und Radweges und somit auch ein Queren der Wege notwendig. An dieser Stelle ist es erforderlich, dass alle Verkehrsteilnehmenden aufeinander Rücksicht nehmen.

- Frage: Ist eine Bebauung der für den damaligen Bau der S-Bahn-Trasse zum Hamburger Flughafen festgesetzten Ausgleichsflächen möglich?

Antwort Herr Hohmann: Beim Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur lassen sich Konflikte zwischen Natur und Mensch bzw. den Nutzenden nicht vermeiden. Werden Ausgleichsflächen bebaut, so müssen auch für diese Flächen Ausgleichsmaßnahmen erfolgen.

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 19:25 Uhr bittet Frau Meißner die Teilnehmenden, wieder im Saal Platz zu nehmen. Sie haben abschließend die Möglichkeit, im Plenum offene Fragen zu klären und auch 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

Welche weiteren Informationen benötigen Sie zum Planungsstand?

- Frage: Wann wird die Kosten-Nutzen-Analyse für die gesamte Radroute Plus der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Antwort Herr Dr. Engler: Die von der Metropolregion in Auftrag gegebene Kosten-Nutzen-Analyse ist noch in Arbeit, es gibt keinen konkreten Zeitplan für die Veröffentlichung.

Was ist besonders gelungen? Was ist noch verbesserungsbedürftig?

- Lob: Es besteht Freude über die Umsetzung der Radroute Plus, dass durch die geplante Ausweisung der Fahrradstraße eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation in der Rathenastraße zu erwarten ist und dadurch der Wert der dortigen Immobilien steigen könnte.
- Kritik: Die Streckenführung der Radroute Plus weist viele Kreuzungs- und Querungsstellen auf, verläuft nicht auf direktem Wege zwischen Bad Bramstedt und Hamburg und es ist unklar, ob diese die schnellste Wegeverbindung ist.

Antwort Herr Dr. Engler: Die Kritik an der Streckenführung ist bekannt. Ein Verlauf entlang der Langenhorner Chaussee wäre zwar kürzer, jedoch nicht schneller. Auf der Trasse der Radroute Plus kommen Radfahrende deutlich schneller voran. In diesem Bereich gibt es keine angemessene Alternative. Der gewählte Routenverlauf bindet die entlang der Strecke liegenden Zentren an und ermöglicht damit auch die Erschließung von Quartieren.

- Hinweis: Um ein zügiges Durchfahren insbesondere während der Wintermonate zu ermöglichen, sollten Ampelanlagen entlang der Streckenführung der Radroute Plus vermieden werden. Dieser Umstand würde dazu beitragen, dass die Radroute Plus trotz der nun längeren Streckenführung zukünftig gut von Radfahrenden angenommen und genutzt wird.

Welche Anliegen haben Sie für den weiteren Prozess?

- Frage: Führt die Radroute Plus bis in die Hamburger Innenstadt?

Antwort Herr Dr. Engler: Vom Ende der Radroute Plus in der Sengelmannstraße gibt es bereits zahlreiche Radwegeverbindungen in Richtung Innenstadt, u.a. die Velorouten 4 und 5. Aufgabe einer Radroute Plus ist es nicht, überall neue Wegeverbindungen zu schaffen. Dort, d.h. im verdichteten Bereich, wo es bereits ein dichtes Radwegenetz gibt, knüpft sie an bestehende Radwegeverbindungen an.

Ergänzung Frau Meißner: Einen Überblick über das Hamburger Radnetz gibt diese [Webseite der Hansestadt Hamburg](#). Diese [Webseite des Geoportals Hamburg](#) unterstützt bei der Routenplanung mit dem Fahrrad.

- Frage: Mit der geplanten Ausweisung der Rathenaustraße als Fahrradstraße wird sich der Kfz-Verkehr auf die Alsterdorfer Straße und andere umliegenden Straßen verlagern. Wurde dies bei der Planung berücksichtigt?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs im Zuge der geplanten Ausweisung von Rathenaustraße und Im Grünen Grunde als Fahrradstraßen wird detailliert untersucht. Untersuchungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr in den letzten Jahren in diesen Bereichen deutlich zurückgegangen ist, sodass angenommen wird, dass die parallel verlaufenden Straßen und Kreuzungen den sich verlagernden Kfz-Verkehr abwickeln können.

5. Abschluss

Frau Meißner bittet Herrn Hohmann um ein Fazit zur Frage, was das Planungsteam aus der Veranstaltung mitnehmen würde. Herr Hohmann bedankt sich zunächst für die rege Beteiligung und die konstruktiven, teils auch kritischen Fragen und Hinweise. Jeder Beitrag werde ernst genommen und durch das Planungsteam geprüft. Herr Hohmann betont, dass nicht-fachliche Hinweise, insbesondere die Wahrnehmung der Einzelnen, wichtig seien. Das Ziel, eine neue Gewichtung zwischen den Verkehrsmitteln zu erreichen, bringe Konflikte mit sich, wie zum Beispiel an Kreuzungsbereichen oder bei Parksituationen.

Frau Meißner verweist auf die Internetseite des Bezirksamts Hamburg-Nord. Dort werden alle Informationen sowie zukünftig auch die Dokumentation und Präsentation der Veranstaltung zu finden sein. Die Webseite lautet: www.hamburg.de/hamburg-nord/radroute-plus. Sie bittet die Teilnehmenden um ein abschließendes Feedback auf einer Stellwand am Ausgang.

Herr Dr. Engler bedankt sich und beendet die Veranstaltung.

6. Anhang

Notizen an den Stellwänden

Stellwand Wellingsbütteler Straße – Fuhlsbüttler Straße



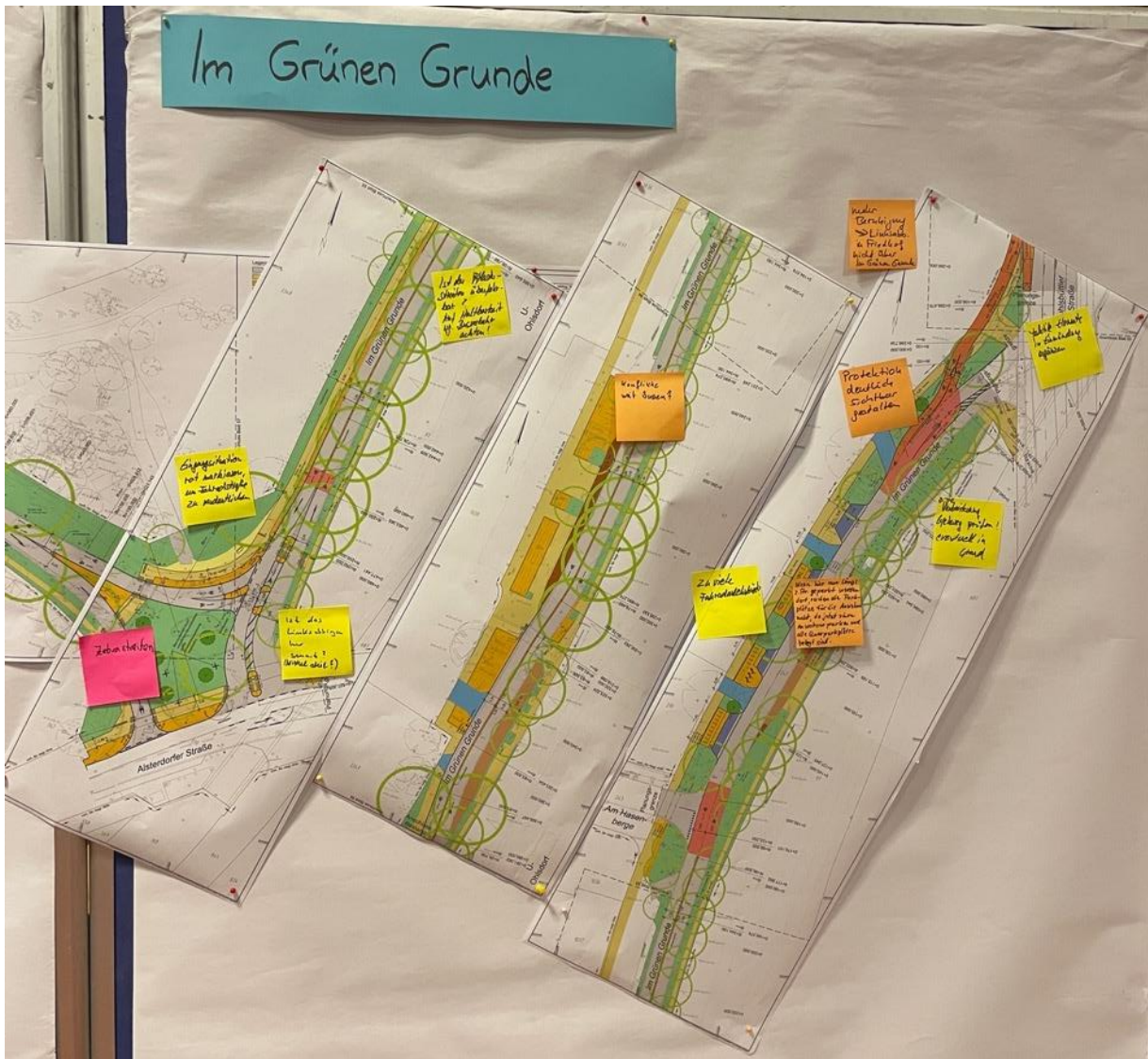
Abschnitt Fuhlsbüttler Straße:

- Konflikt mit Fußgängern. „Schräge“ Querung ist für Sichtbeziehungen äußerst ungünstig
- Taktile Führung über „schrägen“ Radweg für sehbehinderte Menschen
- Wie viele Parkplätze fallen weg? – FDP
- Radweg zu schmal
- Schnellradwege kreuzen Fußweg → gefährdet Fußgänger 2x – FDP

Abschnitt Wellingsbütteler Straße:

- Benutzungspflicht nicht begründbar → Radverkehr auch auf Fahrbahn leiten
- Wellingsbütteler Landstraße wird ab 8/24 Dauerbaustelle → Koordinieren!

Stellwand Im Grünen Grunde



Abschnitt links:

- Zebrastreifen
- Eingangssituation rot markieren, um Fahrradstraße zu verdeutlichen
- Ist das Linksabbiegen hier smart? (Winkel steil?)
- Ist der Pflanzstreifen überfahrbar? Auf Haltbarkeit wegen Busverkehr achten!

Abschnitt Mitte:

- Konflikte mit Bussen?

Abschnitt rechts:

- Zu viele Fahrradanhänger?
- Wenn hier nur längs zur Straße geparkt werden darf, reichen die Parkplätze für die Anwohner nicht, da jetzt schon Anwohner parken und alle Querparkplätze belegt sind.
- Bitte Verbreiterung Gehweg prüfen! Eventuell in Grund
- Protektion deutlich sichtbar gestalten
- Taktile Elemente in Einmündung ergänzen
- Mehr Beruhigung → Linksabbiegen in Friedhof nicht über Im Grünen Grunde

Stellwand Rathenaustraße (1)



- Wenn Fahrradbügel, dann auf andere Seite um Sichtbereich zu verbessern, oder beidseitig
- Anbindung Weg von Grünanlage beachten beziehungsweise anpassen

Stellwand Rathenaustraße (2)



- Ausreichende Parkplätze während der Bauzeit für die Anwohner:innen
- Ausweichverkehr, Umwegfahrten Alsterdorfer Straße bedenken, beurteilen und bewerten
- Rathenaustraße 206/204: Den Parkplatz „Lieferverkehr“ bitte verlegen. Der Parkstreifen ist mit dem Fahrradständer der kürzeste für die Anwohner
- Fahrradbügel auch schon im Bestand vorhanden
- Zu viele Fahrradabstellbügel an dieser Stelle, fehlender Bedarf?

Stellwand Sengelmannstraße – Rathenaustraße



Abschnitt Sengelmannstraße:

- Kurzzeit-Parkbuchten für Behindertentransporter? Höhe Kurt-Juster-Schule! – FDP
- Fahrradinsel sollte bestimmte Personenbeschränkung haben, sonst Problematik wie überfüllte Insel Langenhorner Chaussee Höhe Lidl! – FDP
- Standort Sitzbank ist in Feuerwehraufstellfläche

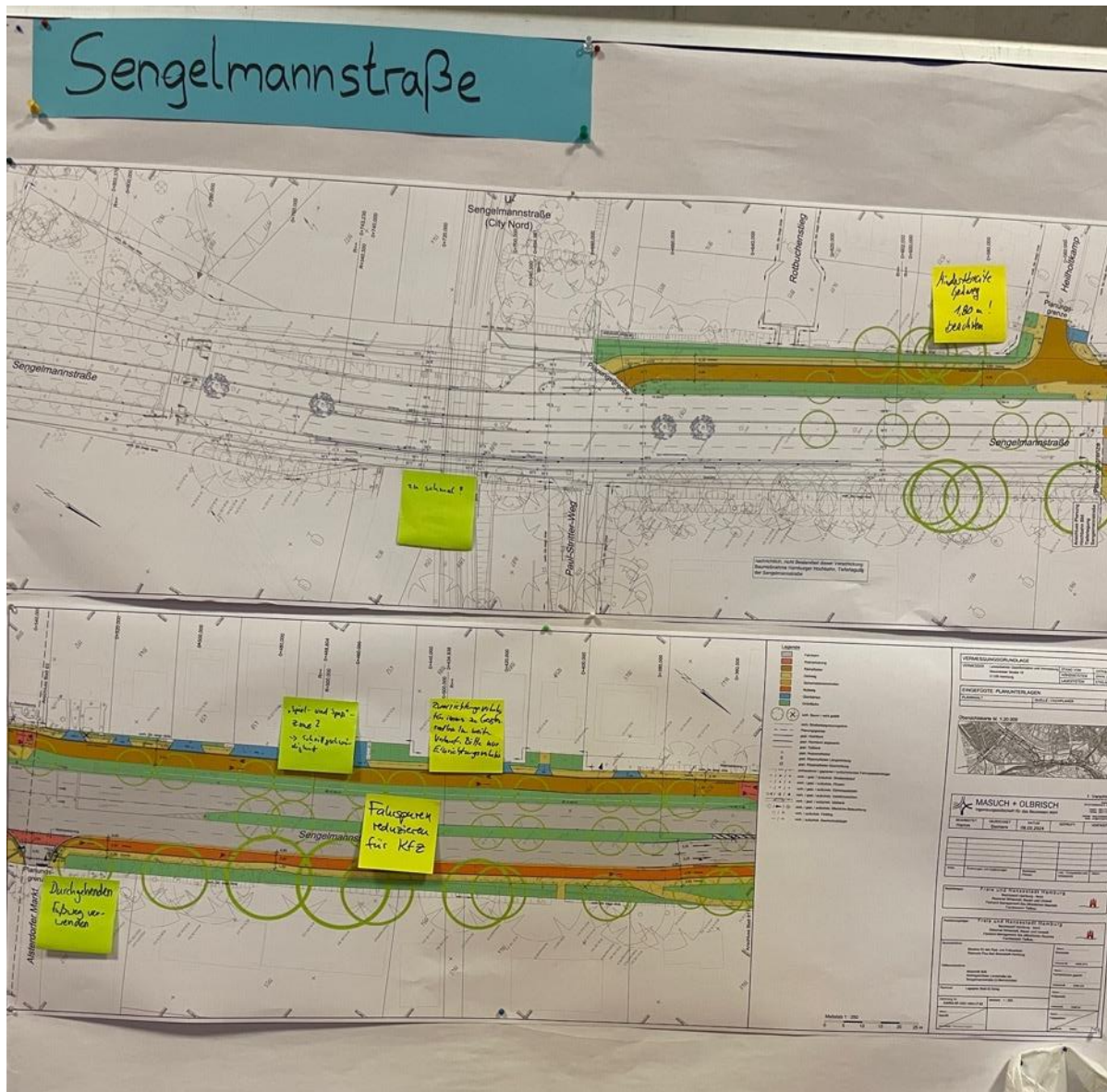
Abschnitt Rathenaustraße (links):

- Rathenau auch Richtung Innenstadt weiter Fahrradstraße
- Ich glaube als links abbiegender Radler fühle ich mich hier ← unsicher
- ← zu geringe Aufstellfläche für Fußgänger
- Markierung für Linksabbieger fehlt
- Vorherige Sitzbank fehlt im Plan →
- Durchgängigkeit Gehweg, befestigte Fläche mit Sitzbank

Abschnitt Rathenaustraße (rechts):

- Anwohnergerechte, rechtzeitige Bauabschnittsankündigungen! – FDP
- Wie viele Parkplätze fallen weg? – FDP
- Bedarf von soviel Fahrradanhlenbügeln an dieser Stelle nicht gegeben

Stellwand Sengelmannstraße



Abschnitt oben:

- Zu schmal!
- Mindestbreite Gehweg 1,80 m! beachten

Abschnitt unten:

- Durchgehenden Fußweg verwenden
- „Spiel- und Spaß“-Zone? → Schrittgeschwindigkeit
- Fahrspuren reduzieren für Kfz
- Zweirichtungsverkehr führt immer zu Geisterradler im weiteren Verlauf. Bitte nur Einrichtungsverkehr.

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, Sebastian Unger
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Aufgestellt: Meißner/Garrone, 17.07.2024

Bildnachweis:

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen