



**FOKUSGRUPPE**

**STRASSENRAUMGESTALTUNG**

**IM WEIDENSTIEG UND IN DER**

**TORNQUISTSTRASSE**

**05. Dezember 2016**

**Veranstalter**

Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt MR  
Grindelberg 62-66  
20144 Hamburg

**Veranstaltungsort**

Gymnasium Kaiser-Friedrich-Ufer  
Kaiser-Friedrich-Ufer 6  
20259 Hamburg



## Personen

Seitens des Bezirksamts Eimsbüttel sowie der beauftragten Planer nehmen teil:

- **Benjamin Lehmann**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Thorsten Rösch**, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes
- **Tanja Windhorst**, SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH
- **Anja Behmer**, SCHMECK · JUNKER Ingenieurgesellschaft mbH
- **Stefan Osternack**, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt
- **Michael Meyn**, LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH für Bauen und Umwelt

Moderation:

- **Barbara Kayser, Eva Koch, Linda Lichtenstein** und **Jan Seeringer**, steg Hamburg

## Ablauf

Eingangs wird eine kurze Präsentation gehalten. Danach werden die ersten Entwurfsideen getrennt nach den zwei Planungsabschnitten vorgestellt:

- Abschnitt Weidenstieg und Tornquiststraße zwischen Fruchttalée und Doormannsweg
- Abschnitt Tornquiststraße zwischen Doormannsweg und Heußweg

Der erste Abschnitt wurde in zwei Gruppen diskutiert. Die Dokumentation erfolgt entsprechend der Arbeitsgruppen.

## Dokumentation Weidenstieg und Tornquiststraße zwischen Fruchttalée und Doormannsweg – Gruppe 1

Die in der Arbeitsgruppe erörterten Themen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

### Einbahnstraße und Zweirichtungsverkehr in den Teilabschnitten

Die vorgeschlagene Planung wird befürwortet. Besonders positiv wird die Einrichtung einer Einbahnstraße im östlichen Bereich des Weidenstiegs zwischen Bismarckstraße und Kaiser-Friedrich-Ufer gesehen, da so kein „Durchgangsverkehr“ von der Fruchttalée entstehen kann.

Es wird nach der Aufhebung des 2-Richtungsverkehrs im Abschnitt Henriettenweg zwischen Tornquiststraße und Eppendorfer Weg gefragt. Der Abschnitt soll früher zur Einbahnstraße gehört haben.

### Straßenraumgestaltung und Parken – Parken für PKW

Die Erhebung eines Meinungsbilds in der Gruppe zu den vorgeschlagenen Varianten im Bereich südlich des KAIFU-Bads ergibt, dass 9 Personen die Variante mit der horizontalen Längsanordnung der Stellplätze und 2 Personen die Variante mit der schrägen Anordnung der Stellplätze (inkl. dem separaten Radweg mit zwei Richtungen) bevorzugen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden sollte und noch diverse Details zur Verkehrsführung zu klären sind, da hier verschiedene Verkehrsteilnehmende direkt aufeinander treffen.

Insgesamt wäre eine Markierung der Parkplätze, u.a. im Weidenstieg, wünschenswert.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Überfahrt in Richtung des Schlachters (Weidenstieg 15) für eine Anlieferung weiter gewährleistet werden muss.

### **Straßenraumgestaltung und Parken – Fahrradparken**

Bei den Teilnehmenden besteht Uneinigkeit über die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze im Weidenstieg. Die momentan dort oftmals abgestellten „Schrotträder“ stellen für einige Teilnehmende ein großes Problem dar. Frau Windhorst erläutert, dass diese bei Beginn der Umsetzung der Baumaßnahme entfernt werden.

Bei einigen Teilnehmenden besteht die Sorge, dass viele der neu hinzukommenden Fahrradabstellplätze nur für „Schrotträder“ genutzt werden, daher wird die Idee entwickelt im ersten Schritt weniger Fahrradstellplätze einzurichten (und anstatt dessen Beete / Grünbereiche) und nach zwei Jahren ggf. nachzurüsten (Uneinigkeit in der Gruppe).

Insgesamt besteht in der Gruppe Uneinigkeit zur Bedeutung und (Neu-)einrichtung von Fahrradstellplätzen und PKW-Stellplätzen. Es stehen konträre Vorstellungen zur Wegnahme von Fahrradstellplätzen zu Gunsten der Einrichtung von weiteren PKW-Stellplätzen (z.B. im östlichen Bereich zwischen Fruchttallee und Isebek-Grünzug) und umgekehrt im Raum. Wenn es möglich ist, sollte am Fahrbahnrand Längsparken vorgesehen werden.

### **Bäume**

Die Teilnehmenden befürworten die Anzahl der geplanten Bäume.

Es wird angeregt, anstatt Linden eher Ahorn / Weiden / Kirschen zu pflanzen. Ein konkreter Standort für eine Kirsche wird im Plan festgehalten. Im Einmündungsbereich Weidenstieg / Eschenstieg sollte wieder eine Kirsche gepflanzt werden.

### **Mögliche Platzsituation an der Ecke zum Kaiser-Friedrich-Ufer und Situation an der Christuskirche**

Die Teilnehmenden regen an, die Mitte der neu entstehenden Platzfläche mit „Grün“ / Kunst / Wasser (Springbrunnen) zu gestalten.

Zudem wird von einem Teilnehmer angeregt einen Zugang zum Wasser mit Einrichtung eines Bootshauses und Hausbooten zu schaffen.

### **Weitere Anmerkungen / Sonstiges**

Bereich Ecke Henriettenweg / Tornquiststraße / Eppendorfer Weg:

- Der kleine „Platz“ sollte nicht mit einem Radweg durchkreuzt, sondern erhalten und durch folgende Gestaltung ergänzt werden: Die Telefonzelle kann entfallen, Bänke ergänzt und zusätzliche Fahrradstellplätze eingerichtet werden.
- Die Führung des Radwegs wird modifiziert und durch Frau Windhorst im Plan eingetragen. Durch die gradlinige Führung muss ein weiterer Baum gefällt werden. Die große Kastanie ist davon nicht betroffen.
- Es wird angeregt, dass die Ampelschaltungen am Eppendorfer Weg / Weidenstieg (neu) koordiniert werden sollten. Derzeit ist es so, dass die Ampel für den Fußgänger nur dort auf Grün springt, wo sie angefordert wird. Früher war es so, dass dann beide Ampeln auf Grün geschaltet haben.
- Zudem ist in diesem Bereich die Anlieferung der Geschäfte mit einzuplanen.
- Es wird berichtet, dass an der Ecke Eppendorfer Weg / Weidenstieg die Stadtreinigung dort ihre Wägen wäscht (nach deren Auskunft geht das nicht auf dem Betriebsgelände), das hat Schäden an der dortigen Bank und den Gehwegplatten zur Folge. Die Thematik sollte bei der Stadtreinigung angesprochen werden.

Hinsichtlich der von den Teilnehmenden geschilderten angespannten Parksituation wird angeregt zu prüfen, ob der Parkplatzbereich im Henriettenweg reaktiviert werden kann. Zudem wird von einigen Teilnehmenden die Einrichtung einer Anwohnerparkzone für den Weidenstieg und die angrenzenden Straßen gefordert.

Von einem Teilnehmer wird darauf hingewiesen, dass die Neubebauung an Stelle des Bunkers (Höhe Isebek-Grünzug) und damit der Anstieg der benötigten Parkplätze mit berücksichtigt werden sollte.

## **Dokumentation Weidenstieg und Tornquiststraße zwischen Fruchttallee und Doormannsweg – Gruppe 2**

Die in der Arbeitsgruppe erörterten Themen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

### **Einbahnstraße**

Die Einbahnstraßenregelung zwischen Bismarckstraße und Kaiser-Friedrich-Ufer wird begrüßt, da so keine Ausweichverkehre aus der Fruchttallee ins Quartier kommen. Dies führt zu einer Beruhigung im Quartier – auch wenn die Parkplatzsuche aus dem Quartier heraus dann schwieriger wird.

Es sollte überlegt werden, ob ab der Fruchttallee bis zum Kaiser-Friedrich-Ufer „Anlieger frei“ beschildert wird.

Es wird vorgeschlagen, ob die Einbahnstraßenregelung bereits ab Eppendorfer Weg gelten soll. Das Meinungsbild ist hierzu indifferent. Es wird als negativ bewertet, dass in einer Einbahnstraße häufig schneller gefahren wird.

Es wird die Frage gestellt, ob der Eingang zu Bäderland verlegt werden soll und ob dies Auswirkungen auf die Planungen hätte. Dies ist noch nicht abschließend geklärt. Das Thema wird im weiteren Planungsverlauf behandelt.

## **Straßenraumgestaltung und Parken**

Die parallele Anordnung der Längsparkplätze zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße wird grundsätzlich positiv bewertet, auch weil hierdurch kaum legale Parkplätze entfallen. Allerdings könnten nach Ansicht einiger Teilnehmer durch falsches Parken mit zu großen Abständen real weniger PKW parken.

In der Mitte des o.g. Abschnitts sollte es eine Querung mit einer Fahrbahnverengung geben. Diese bremst den Durchgangsverkehr und hilft beim Queren der Straße.

Es gibt eine Zufahrt vor dem Schlachter, die bei der Anordnung der Parkplätze mit berücksichtigt werden muss.

Im Abschnitt an der Fruchttallee wird die zweite Planungsvariante mit den parallel angeordneten Längsparkplätzen bevorzugt. Diese habe auch Vorteile für Radfahrer und Fußgänger, da beide getrennt von einander geführt werden. Bei der Gestaltung müssen die Bordkanten so hoch sein, dass sie nicht überfahren werden können (Querparken vermeiden).

Zwischen dem Eschenweg und Kaiser-Friedrich-Ufer sollte geprüft werden, ob auf der südlichen Seite Schrägparken mit einem Rangierstreifen möglich ist.

An der Ecke zum Eschenweg ist in der heutigen Bordkante eine Ecke zur Fahrbahnverengung. Diese wird von vielen als Parkbucht missverstanden, weshalb viele PKW hier parken. Das sollte im Zuge der Maßnahme geändert werden.

Bei der Anordnung der parallelen PKW muss geprüft werden, ob die Radfahrer von der Straße zu den Fahrradstellplätzen kommen.

Im Straßenverlauf sollte es einige Bänke geben – ggf. auch als Unterbrechung der vielen Fahrradbügel, die als Schutz vor falsch parkenden PKW neben den parallelen Parkplätzen vorgesehen sind.

Es wird berichtet, dass die neue Ampelschaltung am Eppendorfer Weg / Weidenstieg zum häufigen Überfahren der roten Ampel führt.

## **Radverkehr**

An der Ecke Tornquiststraße / Henriettenweg / Eppendorfer Weg wird die Variante mit der entschärften Kurve am Henriettenweg bevorzugt, obwohl hierfür ein Baum neben der großen Kastanie entfallen müsste. Die Variante mit dem gesonderten Radweg wird als problematisch angesehen, da der Gehweg eingengt wird und es zu Kollisionen beim Getränkemarkt kommen kann. Auch könnten dessen Anlieferung / Abholungen sich mit dem Radverkehr behindern.

Die Planer prüfen, ob die Spielfläche an der Ecke Henriettenweg eine öffentliche / offizielle Spielfläche ist, die erhalten bleiben muss. Die Anwohner berichten, dass diese stark genutzt wird.

Es müssen passende Maßnahmen gefunden werden, um das Radfahren auf dem Gehweg zu unterbinden.

Die Planer prüfen, ob die eingezeichneten Abstände zwischen dem parallelen PKW-Parken und den Fahrradbügeln korrekt eingezeichnet sind.

Die Abstände zwischen den Fahrradbügeln sollen an einigen Stellen größer sein, so dass man an einigen Stellen zwischen den Fahrrädern auch noch bequem queren kann.

Es wird vorgeschlagen, an der Ecke Fruchttallee vor der Schule für die Lehrerfortbildung mehr Fahrradstellplätze vorzusehen, da an dieser Ecke stets sehr viele Fahrräder abgestellt werden. Gleiches gilt für das Kaifu-Bad.

## **Bäume | Grün**

Die eingezeichneten Standorte sowie die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume werden grds. begrüßt.

Eine Teilnehmerin findet es positiv, dass die Bismarckstraße durch die Baumfällungen der letzten Jahre lichter und heller geworden ist, da die Straße zuvor sehr dunkel war.

Vorgeschlagene Baumarten sind z.B.: Rubinen, Ahorn. An der Ecke zur Bismarckstraße stand früher eine Zierkirsche. Nicht gewünscht sind Linden und Eichen.

Es sollte geprüft werden, ob unterschiedliche Baumarten gepflanzt werden können.

An der Kreuzung zum Eschenweg besteht heute eine große Grünfläche. Diese sollte in der Neuplanung erhalten bleiben, ein diagonales Queren der Straße sollte nicht vorgesehen werden. Die Fläche wird von Anliegern und den Kindern der Kita Tobekatzen gepflegt. Auch an den anderen Ecken dieser Kreuzung sollte geprüft werden, ob die Grünflächen vergrößert werden können.

## **Mögliche Platzsituation an der Ecke zum Kaiser-Friedrich-Ufer**

Es wird grds. begrüßt, wenn hier eine Platzsituation entsteht, die nicht nur als Wendemöglichkeit für PKW vorgesehen ist.

Die Fläche kann sich ggf. durch ein anderes Pflaster / einen anderen Bodenbelag von der Umgebung etwas absetzen, wodurch erkenntlich würde, dass sich hier mehrere Wege kreuzen.

Denkbar ist eine terrassierte Grünfläche.

## **Dokumentation Tornquiststraße zwischen Doormannsweg und Heußweg**

Die in der Arbeitsgruppe erörterten Themen werden im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

### **Einbahnstraße oder Zweirichtungsverkehr**

Die Planer vom Büro Lehne geben eingangs folgende Hinweise:

- Die als Diskussionsgrundlage vorgelegten Pläne stellen keine fertige Verkehrsplanung dar - sie dienen als Planungshilfe.
- Durch den Ausbau der Veloroute wird das von der Politik definierte Ziel der Stärkung des Radverkehrs verfolgt.
- Im Streckenabschnitt sind drei Feuerwehrezufahrten zu den Anliegergrundstücken. Bei einer Umplanung muss die Anfahrbarkeit für das Feuerwehrfahrzeug berücksichtigt werden. Bei Zweirichtungsverkehr ist die Anfahrbarkeit aus beiden, bei Einbahnstraßenregelung aus einer Richtung zu gewährleisten, was sich dementsprechend auf die Anzahl der möglichen Parkstände auswirkt.
- Der vorhandene Straßenquerschnitt kann nicht verbreitert werden, da eine Inanspruchnahme von Anliegergrund nicht vorgesehen ist. Eine Neuordnung des Straßenraums ist daher nur sehr begrenzt, eine Fahrbahnverbreiterung nicht möglich. Gegenüber der Schule besteht die Aussicht, den Straßenraum um 2 m zu Lasten der angrenzenden Grünanlage zu verbreitern. Ein Baum müsste dafür gefällt werden.

- Die Bordkanten haben eine Höhe von ca. 10 cm. Heute wird meist neben dem Fahrbahnrand geparkt, wodurch die Fahrbahn eng wird. Für "Parken halb auf Gehwegen", wie es durch Beschilderung bereichsweise angeordnet ist, müssten die Bordkante auf mind. 5 cm Höhe reduziert werden. Für Begegnungsverkehr Pkw/Rad sind mind. 3,80 m erforderlich.
- Bei Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Doormannsweg kann die Straße für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Zufahrt für Kfz wäre vom Doormannsweg bis zum Stichweg Tornquiststraße 21 frei, d.h. die Einbahnstraße würde zwischen Emilienstraße und Tornquiststraße 21 eingerichtet.
- Die Kreuzung Tornquiststraße/Doormannsweg wird ebenfalls überplant, gehört aber zu dem anderen Planungsabschnitt, welcher vom Ingenieurbüro Schmeck Junker bearbeitet wird.
- Die heute angedachten/ geplanten Änderungen an der Verkehrsführung und der Straßenraumgestaltung müssen mit der Polizei, der Feuerwehr und weiteren Behörden („Träger öffentlicher Belange“) abgestimmt werden.

Die Teilnehmer/innen sprechen sich für die Einrichtung einer Einbahnstraße aus, für die es zwei Varianten gibt: echte und unechte Einbahnstraße.

1. Bei Einrichtung einer echten Einbahnstraße in Richtung Doormannsweg sollte eine Linksabbiegemöglichkeit aus der Tornquiststraße in den Doormannsweg geschaffen werden, um unnötige Umwege in Richtung Osterstraße zu vermeiden.
2. Für den Fall, dass sich der o.g. Linksabbieger nicht einrichten lässt, soll die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße angestrebt werden, damit Kfz/Anlieger weiterhin über die Emilienstraße in Richtung Osterstraße fahren können.

Es wird vorgeschlagen, durch die Festlegung als Fahrradstraße, die in Richtung Doormannsweg nur für Anlieger freigegeben wird, eine „unechte“ Einbahnstraße zu schaffen. Anlieger dürfen mit dem Kfz dann in die Fahrradstraße fahren und dort auch wenden.

Es wird abgestimmt, ob eine echte oder eine unechte Einbahnstraße präferiert wird:

- Echte Einbahnstraße: 11 Stimmen
- „Unehchte“ Einbahnstraße: 9 Stimmen
- Enthaltungen: 4

Es wird vorgeschlagen, eine mögliche Einbahnstraße in Richtung Weidenstieg fortzusetzen.

Für die Kreuzung Doormannsweg wird eine Verbesserung der Querungssituation für Radfahrer, die aus der Tornquiststraße kommen, gefordert.

## **Fahrradstraße**

Die Planer vom Büro Lehne geben eingangs folgende Hinweise:

- Eine Fahrradstraße wäre sowohl im gesamten Planungsabschnitt zwischen Heußweg und Doormannsweg denkbar, als auch nur begrenzt auf Teilstrecken. Die Polizei hat im Vorwege Bedenken gegen eine Fahrradstraße im Bereich der Schule aufgrund des leichten Längsgefälles und der schlechten Sicht an der Kreuzung Emilienstraße geäußert.

- Wenn die Fahrradstraße über die Kreuzung mit der Emilienstraße verlaufen soll, müsste hier die Vorfahrtsregelung zugunsten der Tornquiststraße / der Radfahrer auf der Veloroute 2 geändert werden. Dieses kann durch einen Wechsel im Straßenbelag (Aufpflasterung in den Einmündungsbereichen Emilienstraße) optisch hervorgehoben werden. Die Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich müssten dazu verbessert werden.
- Das bestehende Kleinpflaster ist nicht unbedingt ein Ausschlusskriterium für die Fahrradstraße.

Die Teilnehmer sind sich einig, dass sich die Situation für Fußgänger durch die Ausweisung als Fahrradstraße deutlich verbessern würde, da Radfahrer dann nicht mehr auf den Gehwegen fahren.

Es wird abgestimmt, ob eine Ausweisung der Tornquiststraße als Fahrradstraße auf der gesamten Länge zwischen Heußweg und Doormannsweg gewünscht wird:

- 20 Personen stimmen dafür.
- 4 Personen enthalten sich.
- Es gibt keine Gegenstimmen.

Es soll geprüft werden, ob auch die Henrietten- und die Emilienstraße mit in die Planung (als Einbahnstraße/Fahrradstraße) einbezogen werden können.

Die Vertreter des Bezirksamts Eimsbüttel merken an, dass dies derzeit nicht vorgesehen ist. Bei der Umgestaltung der Tornquiststraße werden jedoch auch das Zusammenwirken mit und die Auswirkungen auf die Nebenstraßen betrachtet.

### **Straßenraumgestaltung und Parken**

Die Planer vom Büro Lehne geben eingangs folgende Hinweise:

- Gehwege und Querungsstellen sind barrierefrei zu gestalten. D.h., die Gehwege sollen i.d.R. mind. 2,0 m breit sein und die Querungen sind mit Leiteinrichtungen (Noppen- u. Rippenplatten) auszustatten.
- Derzeit stehen zwischen der Kehre bei der Schule und dem Doormannsweg knapp 80 PKW-Stellplätze zur Verfügung (rein rechnerisch, bei einer Parkplatzlänge von 5,20 m). Wie zu beobachten ist, parken jedoch deutlich mehr PKW in der Tornquiststraße. Das angeordnete "Parken halb auf Gehwegen" wird z.T. nicht angenommen (s.o.).
- Bei einer Umgestaltung sollen möglichst viele Stellplätze erhalten werden. Angaben zur Anzahl können erst nach Aufstellen der Planung gemacht werden.
- Die Planung wird nicht davon ausgehen, dass im Zuge der Umgestaltung Bäume für Parkflächen weichen müssen. Im Einzelfall sollte jedoch abgewogen werden, ob ein Erhalt sinnvoll ist. Die Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts prüft dazu derzeit den Zustand der Bäume. Sollten Bäume krank sein und müssen gefällt werden, wird dies in die Planung einbezogen.

#### *Thema Parken:*

Das Parken soll umorganisiert werden, damit ein geordnetes Straßenbild entsteht.



Der geradlinige Alleecharakter soll erhalten und gestärkt werden. Es wird vorgeschlagen, das Parken auf beiden Straßenseiten parallel zu gestalten und in Parkbuchten zu verlegen, die zwischen den Bäumen eingerichtet werden.

Es wird vorgeschlagen, das Parken nur auf einer Straßenseite zu gestatten.

Die Anlage der Parkbuchten soll auf den Baumbestand abgestimmt werden.

Die Kantsteine sollen möglichst hoch sein, damit nicht schräg geparkt wird.

Die Stellplätze sollen optisch stärker markiert werden.

#### *Thema Laufwege und Querungen für Fußgänger:*

Der Zugang zum Sportplatz von der Kehre bei der Schule muss erhalten werden. Die Teilnehmer weisen auf eine Spielplatzplanung in diesem Bereich hin (s. u.).

Die Zuwegung zur Kita (bei der Kehre an der Schule) sollte durch einen umlaufenden Gehweg gesichert werden.

Es soll geprüft werden, wie Querungssituationen unter Erhalt der Bäume verbessert werden können.

#### *Thema Bäume:*

Der Alleecharakter der Straße muss erhalten bleiben.

Ziel sollte der Erhalt möglichst aller Bäume sein. Im Einzelfall kann über eine Fällung und anschließende Ersatzpflanzung nachgedacht werden.

### **Kreuzung am Heußweg**

Die Planer vom Büro Lehne geben eingangs folgende Hinweise:

- Folgende Umgestaltungsmöglichkeiten sind vorab mit der Polizei besprochen worden: Die Kreuzung kann kompakter und barrierefrei gestaltet werden, um kurze sichere Laufwege für Fußgänger zu schaffen und die Verbindung für Radfahrer in die Sillemstraße zu verbessern. Auf der Nordseite der Kreuzung ist eine Sprunginsel für Fußgänger, die ggf. etwas in Richtung Kreuzung verschoben werden sollte. Die im Heußweg vorhandenen baulichen Radwege sollen bis zur Überplanung des Heußwegs erhalten bleiben.
- Das Bezirksamt beabsichtigt eine Umplanung der Radverkehrsanlagen im Heußweg, zwischen Fruchtallee und Henriettenstraße. Sehr wahrscheinlich werden im Heußweg Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn markiert.

Es wird vorgeschlagen, die Sprunginsel auf die Südseite der Kreuzung zu verlegen, um die Querungssituation für Fußgänger aus der Sillemstraße zu verbessern. Die Planer erläutern, dass dadurch das Rechtsabbiegen aus der Sillemstraße für LKW erschwert bzw. verhindert würde.

Es wird vorgeschlagen, die Querungsstelle/ Sprunginsel als Zebrastreifen zu markieren. Sinnvoller erscheint den Teilnehmern auch, die Fußgängerampel an der Kreuzung zur Henriettenstraße an die Tornquiststraße zu verlegen. An der Henriettenstraße sei diese nicht so nötig wie an der Tornquiststraße.

Es wird vorgeschlagen, an der Kreuzung des Heußweg mit der Tornquiststraße/Sillemstraße die Vorfahrtsregelung zu ändern (= Vorfahrt für die Veloroute). Dies ist aufgrund der übergeordneten Bedeutung des Heußweges jedoch unwahrscheinlich.

### **Situation vor der Schule**

Die Planer vom Büro Lehne geben eingangs folgende Hinweise:

- Morgens und mittags werden viele Kinder mit dem Pkw gebracht / abgeholt.
- Im Bereich der Kehre ist kein durchgehender Gehweg vorhanden. Ein Baum müsste dafür gefällt werden.
- Die Einrichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit für Fußgänger (von südlichem Gehweg aus der Grünanlage zur Schule) ist zu überlegen.
- Angedacht ist eine Straßenverbreiterung um rd. 2 Meter nach Süden zu Lasten der Grünanlage, um Raum für einen barrierefreien Gehweg, Parkflächen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Ein Baum müsste gefällt werden.

Die Teilnehmer sind der Auffassung, dass viele Kinder in der Emilienstraße (südlich und nördlich der Tornquiststraße) abgesetzt werden. Sowohl die Schule als auch die Polizei wünschen eine Änderung der Bringsituation. Es wird angeregt, dass die Kinder am Heußweg bzw. an der Kehre vor der Grünanlage abgesetzt werden, und durch die Grünanlage den Rest zu Fuß zur Schule gehen sollten.

Es wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit in der Tornquiststraße auf 20 km/h zu beschränken, um eine größere Sicherheit für die Schulkinder herzustellen.

Von einem Teilnehmer wird angeregt, Parkflächen in der Grünanlage zu schaffen.

Es wird darauf hingewiesen, dass am Sportplatz bei der Kita ein Spielplatz geplant ist, der eine Zuwegung benötigt.

### **Sonstiges**

Aufgrund des hohen Parkdruckes im Gebiet wird vorgeschlagen, Anwohnerparken einzurichten. Der Parkdruck hat sich durch die Umgestaltung der Osterstraße, bei der Stellplätze entfallen sind erhöht. Bei Veranstaltungen im Hamburg-Haus ist der Parkdruck besonders hoch. Das Bezirksamt wird gebeten, gemeinsam mit dem Landbetrieb Verkehr (LBV) zu prüfen, ob eine solche Zone eingerichtet werden kann. Dies kollidiert nicht mit der Einrichtung einer Einbahn- oder Fahrradstraße.

Es wird vorgeschlagen, das Hamburg-Haus bei der Planung der PKW-Stellplätze einzubeziehen und z.B. eine neue Anlieferungsmöglichkeit für das Hamburg-Haus zu prüfen, damit nicht mehr über die Tornquiststraße angeliefert werden muss.