



7. Mobilitätsforum Eimsbüttel: Von autoarmen Quartieren und der Mobilitätswende in den äußeren Stadtteilen

Dokumentation

Mittwoch, 2. März 2022

18:00 bis 21:00 Uhr

Digitale Veranstaltung (Zoom-Konferenz) mit Livestream über Youtube

Veranstalter: Bezirksamt Eimsbüttel

Organisation und Moderation: Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer

Technische Unterstützung (Zoom-Konferenz): SUPERURBAN

Livestream: avt plus media service

Ablauf

Begrüßung und Einstimmung

Inputphase mit Inputs aus Eimsbüttel, Altona und Bergedorf

Interaktiver Austausch in fünf Themengruppen:

- Radverkehr plus (Abstellanlagen, Aktivierung u.a.)
- Fußverkehr, Nah- und Schulmobilität
- Autoarme Quartiere
- Kommunikation und Beteiligung
- Anbindung der äußeren Stadtteile

Zusammenfassung der Themen

Abschlussdiskussion und Feedback

Teilnehmende: Insgesamt 71 Personen:

Mitglieder der Bezirksversammlung Eimsbüttel (Mobilitätsausschuss und weitere)

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bezirksamtes Eimsbüttel sowie der Bezirksämter Altona, Bergedorf und Harburg

Akteurinnen und Akteure aus dem Bereich Mobilität (Behörden, Mobilitäts- und Serviceanbieter, Wohnungsbau, Wissenschaft, Verbände und Initiativen) sowie weitere Interessierte

1. Begrüßung und Einleitung

Markus Birzer (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg) begrüßt die Teilnehmenden der Zoom-Konferenz. Er führt aus, dass die Veranstaltung als Präsenzveranstaltung Anfang Dezember vergangenen Jahres geplant gewesen sei. Aufgrund der Coronalage wurde diese kurzfristig abgesagt und werde nun als rein digitale Veranstaltung durchgeführt.

Herr Birzer gibt einige technische Hinweise zur Zoom-Konferenz und weist darauf hin, dass die Plenumsteile der Veranstaltung (Vorträge zu Beginn und die Zusammenfassungen der Gruppenphase sowie die Abschlussdiskussion) als Livestream auf dem Youtube-Kanal der Stadtwerkstatt gesendet werden. Dieser ist bis auf weiteres abrufbar unter www.hamburg.de/eimsbuette/mobilitaetsforum. Anschließend stellt Herr Birzer das Programm vor.

Herr Falk Schmidt-Tobler (Vorsitzender der Bezirksversammlung Eimsbüttel) begrüßt die Teilnehmenden. Er freue sich darauf, sich bald wieder analog zu treffen, aber er habe auch gute Erfahrungen mit digitalen Formaten gemacht. Er dankt der Bezirksverwaltung, vor allem den an den Vorbereitungen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Er dankt auch den Beteiligten aus anderen Bezirken.

Er verweist auf die Situation in der Ukraine und das Leid dort. Es falle daher nicht leicht, sich dem Thema Mobilität zu widmen. Man habe sich aber entschieden, das Mobilitätsforum nicht abzusagen, sondern die demokratische Kultur des Austausches zu leben. Die demokratische Debattenkultur sei ein Gegengewicht zum Regime Putin.

Die Mobilitätswende sei nicht nur ein Faktor der Ökologie. Es sei wichtig, das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Mobilität sei auch eine geostrategische Frage. Regime wie das von Putin lebten davon, dass sie Gas, Kohle und Öl verkaufen können. Man brauche daher die Mobilitätswende mit emissionsarmer oder emissionsfreier Mobilität, um aus dieser Abhängigkeit heraus zu kommen. Alle fünf Schwerpunkte des heutigen Abends würden sich mit diesem Thema beschäftigen. Er freue sich auf einen produktiven Abend.

Herr Kay Gätgens (Bezirksamtsleiter Eimsbüttel) heißt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer willkommen. Er freue sich auf den Abend. Er bittet um Verständnis für die Verschiebung und Durchführung im digitalen Raum. Er verweist ebenfalls auf die herausfordernde Situation und erzählt vom im Januar stattgefundenen 86. Geburtstag seines Vaters, der von den großen Bombenangriffen auf Hamburg und den Flüchtlingsströmen aus der Innenstadt durch Schnelsen berichtet habe. Er habe damals nicht gedacht, dass wir diese Bilder 70 Jahre später wieder erleben würden. Auch das Bezirksamt bereite sich auf Geflüchtete aus der Ukraine vor.

Das Mobilitätsforum gebe es seit 2015, damals noch unter dem Titel Fahrradforum. Es habe sich seitdem verändert und sei professionalisiert und erweitert worden. Es sei nun eingebunden in das Gesamtformat „Eimsbüttel 2040 – Zukunft lebenswert gestalten“. Dort gebe es auch ein Klimaschutzkonzept, das im Januar 2022 beschlossen worden sei. Ein wichtiges Handlungsfeld sei darin auch Mobilität. Es gebe 60 Maßnahmen, von denen ein Drittel einen Mobilitätsbezug habe. Das zeige die Bedeutung der Mobilität. Als ein Beispiel nennt er die Erweiterung des E-Fuhrparks des Bezirksamtes mit E-Fahrrädern, E-Autos und bald E-LKWs. Er bedankt sich beim Team des Abschnittes Mobilität für die bisher geleistete Arbeit. Er freue sich auf die Impulse aus den anderen Bezirken.

2. Vorstellungsrunden

Damit die Teilnehmenden sich gegenseitig bekannt machen können, folgen zwei Vorstellungsrunden mit jeweils vier Personen. Dafür werden die Teilnehmenden in der Zoom-Konferenz zufällig in Breakout-Rooms geschaltet.

3. Inputs aus drei Bezirken

Im Anschluss an die Begrüßung und Vorstellung folgen drei Inputs aus den Bezirken Eimsbüttel, Altona und Bergedorf, zu den die Teilnehmenden im Chat Fragen stellen können.

3.1. Eimsbüttel: Maßnahmen und Projekte

Anne Ganter (Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Leitung Abschnitt Mobilität) führt zum Einstieg ihres Vortrags aus, dass sie vertraut sei mit der drängenden Situation für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer in der Innenstadt, da sie vor ihrer jetzigen Stelle viereinhalb Jahre im Bezirk Hamburg-Mitte zum Thema gearbeitet habe. Vorher sei sie 28 Jahre im Amt „Nachhaltiges Norderstedt“ beschäftigt gewesen.

Sie stellt Projekte und Maßnahmen in Eimsbüttel vor (für Details s. Präsentation).

- Beim Radverkehrsausbau seien seit 2015 gut 34 Kilometer Radverkehrsinfrastruktur im Bezirk geschaffen worden.
- Von 2016 bis 2021 seien ca. 35 Mio. € für Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr ausgegeben worden. Sie zeigt dazu abgeschlossene, im Bau befindliche und geplante Maßnahmen für 2022 und folgende.
- Sie präsentiert den Stand des geplanten Veloroutenausbaus über den LSBG (Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer).
- Das „Bezirksroutenkonzept Eimsbüttel 2022“ sei unter Einbeziehung der Öffentlichkeit im vergangenen Jahr weiterentwickelt worden und befinde sich nun in der Abstimmung mit der Politik.
- Im Verkehrslabor Grelckstraße befinde man sich Phase 1. Es gebe eine Einbahnstraßenregelung wochentags und eine Durchfahrtsperre am Wochenende. Es haben Workshops, Infostände und Befragungen stattgefunden, die zur Evaluation und Information fortgesetzt werden. Die Phase 2 werde zur Zeit vorbereitet.
- Die Infrastruktur rund um das Fahrradfahren werde ebenfalls ausgebaut. Seit 2015 seien mehr als 2.000 neue Fahrradbügel aufgestellt worden. Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder würden ebenfalls gebaut.
- Für die Fußverkehrsförderung wurde ein Fußwegekonzept für Eidelstedt erstellt.
- Das Thema Schulmobilität liege dem Bezirk sehr am Herzen. Es gehe z.B. um Sichtbeziehungen und sichere Schulwege (Leitfaden für die Eltern). Ab diesem Jahr sollen weitere Projekte durchgeführt werden.

Silke Edelhoff (Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Mobilitätsmanagerin im Abschnitt Mobilität) berichtet darüber hinaus über das abgeschlossene EU-Projekt „GreenSAM – Green Silver Age Mobility“ und stellt den Bezug des Themas Mobilität zum Integrierten Klimaschutzkonzept des Bezirkes Eimsbüttel und den darin enthaltenen Maßnahmen her.

Frage aus dem Plenum: Ein Teilnehmer fragt nach einem Antrag für ein weiteres autoarmes Quartier.

Antwort: Frau Ganter verweist auf den Prüfauftrag zu SUPERBÜTTEL. Auch dort würden Umwandlungen des Straßenraumes geprüft.

3.2. Altona: Ottensen macht Platz – Herausforderungen und Erfolgsfaktoren

Viola Koch (Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abschnitt Verkehrsprojekte) erklärt, dass sie u.a. das Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ betreue, über das sie heute berichten werde.

Frau Koch benennt zu Beginn ihres Vortrags die Ziele des Projekts. Der Name sei Programm. Ziel sei gewesen, Platz für den Fuß- und Radverkehr, für Kinder, Familien und Ältere, nachbarschaftliche Begegnungen, entspanntes Flanieren und Verweilen, für alternative Flächennutzungen und neue Mobilitätsperspektiven zu schaffen. Weitere Ziele seien die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Ermittlung der Akzeptanz sowie die Auswirkungen von Flächenumverteilungen in innerstädtischen Bestandquartieren gewesen.

Sie stellt die Rahmendaten des Projektes vor (für Details s. Folien). Es sei eine temporäre Fußgängerzone im Zentrum von Ottensen geschaffen worden. In das Projektgebiet durften nur Radfahrende (in Schrittgeschwindigkeit), Taxen, gehbehinderte Menschen oder Personen mit Ausnahmegenehmigungen einfahren. Be- und Entladen war zwischen 23:00 und 11:00 Uhr erlaubt.

Sie geht anschließend auf die Herausforderungen ein. Eine der Hauptschwierigkeiten seien dienststellenübergreifende Abstimmungsprozesse in der Verwaltung gewesen. Es habe zudem hohe Erwartungen an die Beteiligung und Mitsprache, die zum Teil an den gesetzlichen Vorgaben scheiterten (z.B. bei der Beschilderung), gegeben.

Bei den Erfolgsfaktoren und Erkenntnissen verweist sie auf die regelmäßigen Kontrollen der Zufahrtsbeschränkungen, ohne die das Projekt womöglich gescheitert wäre. Sie verweist zudem auf die Diskrepanz der überwiegend kritischen Berichterstattung und der durchaus positiven Umfrageergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung. Kommunikation und Beteiligung sei ein wichtiger Baustein in einem solchem Prozess. Kritik müsse dabei ausgehalten werden, vor allem, da das Thema Mobilität polarisiere. Für die Verkehrsplanung habe das Projekt einen großen Erkenntnisgewinn gehabt, habe aber auch zu einem hohen Aufwand für die Verwaltung geführt.

Frage aus dem Plenum: Ein Teilnehmer sieht Parallelitäten zum Verkehrslabor Grelckstraße. Er fragt, wie sich der hohe Verwaltungsaufwand bei der Gestaltung von autoarmen Quartieren minimieren lasse.

Antwort: Frau Koch glaubt, dass sich der Verwaltungsaufwand durch Wiederholungen reduzieren lasse. Allerdings habe jedes Quartier Besonderheiten. Daher könne es keine Standardlösungen geben.

3.3. Bergedorf: Bergedorf bewegt sich – Perspektiven nachhaltiger Mobilität

Annika Hanke (Bezirksamt Bergedorf, Mobilitätsmanagerin in der Stabsstelle Klimaschutz) stellt Bergedorf als Außenbezirk der Stadt Hamburg dar. Es teile sich in einen Kern- und einen eher ländlich geprägten Bereich.

Grundsätzlich, so eröffnet Frau Hanke ihren Vortrag, stelle sich die Frage, wie den Menschen Mobilität ermöglicht werden könne, ohne dass sie sich aus ihrem direkten Umfeld heraus bewegen müssen, dass sie also in Bergedorf bleiben können. Es würden daher Mobilitätskonzepte erstellt werden, die die Nahmobilität stärken, z.B. mit dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“. Die Menschen sollen sicher und gut die täglichen Wege bestreiten können. Man versuche daher, die Mobilitätsplanung in die anderen Planungen, z.B. Stadtplanung oder Sozialraumplanung, zu integrieren. Dazu gehöre auch die Aufenthaltsqualität. Menschen in den Außenbezirken wohnten entweder schon lange dort oder zögen ganz bewusst dorthin. Es gebe also grundsätzlich eine gute Identifikation mit dem Ort.

Des Weiteren werde versucht, Mobilitätsangebote jenseits des Autos zu schaffen. Aufgrund geringerer Siedlungsdichte seien Außenbezirke für alternative Mobilitätsanbieter wie z.B. Moia weniger attraktiv. Eine Alternative seien sog. „Mobility Hubs“ z.B. im geplanten neuen Stadtteil Oberbillwerder. Diese würden verschiedene Mobilitätsangebote bündeln. Bei Außenbezirken müssten auch die Pendelverkehre in die Hamburger Innenstadt und wieder zurück berücksichtigt werden. Dabei solle an Mobilitätsknotenpunkten das Umsteigen erleichtert werden, z.B. durch gute Informationen. Für die erste und die letzte Meile käme zum Beispiel ein On-Demand-Mobilitäts-Modell in Frage.

Den Themenbereich Logistik habe sie in ihrem Vortrag nicht berücksichtigt; dieser solle aber grundsätzlich nicht übersehen werden.

Frage aus dem Plenum: Ca. 1974 gab es die Idee „Meine Straße soll schöner werden“. Durch die damit verbundene Verbesserung der Wohnqualität werden einfache Wohnquartiere zu gehobenen Wohnquartieren. Es muss auch überlegt werden, wie man extreme Mieterhöhung verhindern kann. Haben Sie dazu Ideen?

Antwort: Frau Hanke antwortet, dass die Planung vernetzt stattfinden sollte, z.B. mit der Sozialraumplanung. Es müsse immer überlegt werden, welche besonderen Bedürfnisse die Menschen in den jeweiligen Quartieren haben.

Frage aus dem Plenum: Was leistet ein Mobilitäts-Hub?

Antwort: Frau Hanke erklärt, dass ein Mobilitäts-Hub die verschiedenen Mobilitätsangebote zu bündeln versuche. Z.B. gebe es dort Fahrradreparaturmöglichkeiten, Luftpumpen, Car-Sharing-Angebote, Ausleihe von Lastenrädern, Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder oder auch Parkplätze. Es gehe darum, Verkehre anders zu denken.

Nachfrage: Gibt es Erfahrungen, inwieweit dies genutzt wird?

Antwort: Das ist alles noch in der Entwicklung bzw. Planung.

4. Austausch in fünf Themengruppen

Nach der Pause besteht die Möglichkeit, sich in Themengruppen zu fünf verschiedenen Schwerpunktthemen zum Thema Mobilität im Kontext des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Eimsbüttel 30 Minuten lang auszutauschen. Die Teilnehmenden hatten dazu bei der Anmeldung eine Erst- und eine Zweitpriorität genannt. Bei fast allen konnte der Erstwunsch berücksichtigt werden, bei einigen wurde auf den Zweitwunsch zurückgegriffen. Die Gruppen wurden jeweils von zwei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern der Bezirksämter betreut bzw. moderiert. Zur Dokumentation standen sogenannte Miroboards als digitale Pinnwände zur Verfügung, die im Anhang zu finden sind.

Die Leitfragen in den Arbeitsgruppen waren jeweils:

- Welche Aspekte sollten bei der Konkretisierung beachtet werden?
- Welche Hindernisse gibt es bei der Konzeption, Planung und Umsetzung? Wie können diese überwunden werden?
- Was gibt es bereits an guten Beispielen – was kann man daraus lernen?

4.1. Themengruppe „Radverkehr Plus“

Moderation: Malte Lawrenz und Peer Lütgens, Bezirksamt Eimsbüttel

In der Themengruppe liegt der Fokus auf Radabstellanlagen. Herr Lawrenz erläutert dazu, dass der Bezirk das Thema Fahrradparken im Rahmen der Straßenplanung, auf Anregung von politischen Drucksachen, auf Anfragen der PKs und auf Anfragen von Bürgerinnen und Bürger sowie Schulen bearbeitet. Dazu kommen Bike+Ride-Anlagen und Stadtradstationen, bei denen der Bezirk beteiligt wird.

Ein wichtiger Punkt in der Gruppe ist das sichere Abschließen von Fahrrädern, das in Zukunft zunehmend über die Bike+Ride-Kleingaragen abgedeckt werden soll. Der öffentliche Raum ist dicht besiedelt und es gibt wenige Fahrradabstellmöglichkeiten, vor allem wenige „Ottenser Fahrradhäuschen“. Mietbare Fahrradboxen oder -bügel könnten eine Lösung sein. Dazu berichtet eine Mitarbeiterin der BVM, dass derzeit Nachfolgemodelle für die "Fahrradhäuschen" entwickelt werden, die im Rahmen von Pilotversuchen getestet werden sollen.

Auch das Thema Barrierefreiheit wurde angesprochen. Auch Menschen mit Behinderung oder Senioren sollen am Verkehr teilnehmen können. Dafür müssen die Voraussetzungen geschaffen werden. Z.B. sollte es ermöglicht werden, Spezialräder für Menschen mit Behinderungen auszuprobieren. Auch sog. Handfahrräder haben z.B. einen anderen Flächenbedarf und andere Zugangsmöglichkeiten. Dies muss ebenfalls berücksichtigt werden.

Die Ladeinfrastruktur für E-Bikes war zudem Thema. Es stellen sich Fragen des Brandschutzes (fehlende VDI-Richtlinien) und des Nutzens. Es kommt die Frage auf, ob Lademöglichkeiten an den Abstellanlagen wirklich notwendig sind oder E-Bike-Akkus transportabel genug sind, um sie z.B. in der eigenen Wohnung zu laden. Als Argument für zusätzliche Lademöglichkeiten wird die Tatsache genannt, dass einige E-Bikes fest verbaute Akkus haben.

4.2. Themengruppe „Fußverkehr, Nah- und Schulmobilität“

Moderation: Lisa Heidsieck und Dr. Jakob Schmid, Bezirksamt Eimsbüttel

Die Gruppe behandelt die Themen Fußverkehr und Nahmobilität einschließlich der Thematik sicherer Schulmobilität. Frau Heidsieck stellt dazu kurz die entsprechenden Steckbriefe im Integrierten Klimaschutzkonzept vor und geht auf die laufenden Projekte im Bezirk ein. Hierzu zählen u.a. das Fußwegekonzept Eidelstedt sowie weitere Konzepte, die Unterhaltungsmaßnahmen auf den Nebenflächen im Bezirk, die Beteiligung am Reallabor schulisches Mobilitätsmanagement der Metropolregion Hamburg, die allgemeinen Hinweise (FAQ) Schulwegesicherung und die Umsetzung von Maßnahmen in Schulumfeldern sowie ein geplantes Pilotprojekt des Bezirks zum Thema.

Zum Thema Fußverkehr werden als Herausforderungen vor allem die Konflikte und die Flächenkonkurrenz mit anderen Verkehrsträgern (Rad, Kfz, Roller), fehlende sichere Querungen sowie die Barrierefreiheit auch unter Berücksichtigung der Beleuchtung genannt. Konkret bedeutet dies für die Diskussionsteilnehmenden Fußverkehr/Nahmobilität in Planungen als gleichberechtigte Verkehrsträger zu berücksichtigen, den Straßenraum von außen nach innen zu planen, mehr Sprunginseln oder sogenannte „Nasen“ vorzusehen und die Fußwege breiter und barrierefrei zu gestalten.

Bei Fußwegen müsse zwischen den Haupt- und Nebenstraßen unterschieden werden. Die Nebenstraßen sind z.B. in Stellingen, schlecht beleuchtet und Tempo 30 werde in diesen Straßen von vielen nicht beachtet. Bei allen Neu- und Umbauten müssen Hindernisse beseitigt und die Beleuchtung ausgebaut werden. Als gute Beispiele aus der Umsetzung wurden die Osterstraße und der Langenfelder Damm genannt.

Ein weiteres Thema sind Konkurrenzsituationen im öffentlichen Raum aufgrund der dichten Bebauung. Wenn Radwege ausgebaut werden, kommt es zu kreuzenden Verkehren, vor allem an Bushaltestellen. Man sollte keine Standardlösungen bauen, sondern jeweils tragfähige Lösungen erarbeiten. Durch den Ausbau der Velorouten kommt es zu Nutzungskonkurrenzen, wenn die Fußwege schmaler werden. In der Hallerstraße werde die Pop-up-line nicht von allen benutzt. Lastenfahrräder benötigen viel Platz. Damit kommt es zu weiteren Konkurrenzsituationen. An der U-Bahn Hoheluftbrücke kommt es immer wieder zu Beinahe-Zusammenstößen. Solche Gefahrenpunkte müssen identifiziert werden und ggf. Barrieren für Radfahrer installiert werden.

Radfahrer sollten nur in Ausnahmefällen durch Grünanlagen geführt werden, da dort oft zu Konflikten mit Fußgängern und/oder Hunden komme.

Als weiterer Punkt wird die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum angesprochen. Dieses Thema sei ein unterbelichtetes Thema. Neue Mobilitätsangebote (z.B. E-Scooter) stellen neue Hindernisse dar.

Als Herausforderung für das Thema Schulmobilität wurde benannt, dass es im Bezirk keine definierten Schulwegepläne gebe, die als Argumentationsgrundlage für Querungen, verkehrsberuhigende Maßnahmen etc. herangezogen werden können. In der Konkretisierung wurde hervorgehoben, dass auch die Nebeneingänge der Schulen zur Förderung sicherer Schulwege berücksichtigt werden müssen. Neben den Schulwegmaßnahmen im Straßenraum wurde auch das Coaching bzw. die Wissensvermittlung bei den Schülern als Baustein für eine eigenständige und sichere Schulmobilität genannt.

4.3. Themengruppe „Autoarme Quartiere“

Moderation: Anne Ganter, Bezirksamt Eimsbüttel, und Viola Koch, Bezirksamt Altona

Die Themengruppe nimmt das Thema der autoarmen Quartiere in den Blick und diskutiert Herangehensweisen und Herausforderungen der Umsetzung. Den Teilnehmenden der Gruppe wird dazu die Gelegenheit gegeben, eigenständig Notizen auf dem Miroboard zu schreiben (detaillierte Ergebnisse s. Anhang).

In der Diskussion wird deutlich, dass generell temporäre Versuche gestartet werden sollten. Dabei sollte man mutiger sein, als es aktuell der Fall ist. Als Argument wird dafür angeführt, dass autoarme Quartiere zum Erreichen der Klimaziele beitragen. Realistisch sind solche

Quartiere aufgrund der Bevölkerungsdichte vor allem in innerstädtischen Bereichen, der „Stadt der kurzen Wege“.

Voraussetzung ist aber, dass der Umweltverbund deutlich attraktiver wird als die Nutzung des privaten Autos. Dafür wird eine flächenhafte Umgestaltung des Verkehrsnetzes benötigt. Dafür muss die Finanzierung gesichert werden.

Quartiere können auch durch viele kleine Maßnahmen im Straßenraum autoärmer werden, z.B. durch mehr Parklets oder eine Reduzierung des Parkraums. Beteiligung und Kommunikation sind dabei wichtige Bausteine bei der Gestaltung solcher Quartiere. Dazu benötigt es auch mehr Standhaftigkeit in der Politik.

Am Beispiel Grelckstraße wird zum Ende der Workshopphase diskutiert, warum Umgestaltungsmaßnahmen oft nur halbherzig ausgeführt werden. Eine Vertreterin der Verwaltung erklärt, dass es eine Bürgerbeteiligung zu diesen Maßnahmen gegeben habe und diese Art der Erprobung dabei verabredet worden sei. Ein Teilnehmer fordert dennoch, dass Politik und Verwaltung mutiger in der Umsetzung sein sollten.

4.4. Themengruppe „Kommunikation und Beteiligung“

Moderation: Silke Edelhoff und Ulrike Broocks, Bezirksamt Eimsbüttel

In der Gruppe steht das Querschnittsthema Kommunikation und Beteiligung im Kontext der Verkehrswende im Fokus. Frau Edelhoff erläutert dazu, dass der Bezirk im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes generelle Eckpunkte der Beteiligung und vor allem der Aktivierung für die Mobilitätswende erarbeiten möchte, z.B. durch Aktionen wie dem jährlichen „Parking Day“ im September. In der Diskussion sollen dafür Anregungen, Herausforderungen und Hinweise gesammelt werden.

Als große Herausforderung wird in der Diskussion benannt, wann der richtige Zeitpunkt für die Beteiligung ist. Als Beispiel wird das Projekt „Freiraum Ottensen“ als beteiligungsstarker Prozess benannt. Es gibt aber den Moment, an dem man bei bestimmten Punkten nicht mehr mitsprechen kann. Wenn Politik einen Beschluss fasst, der für alle bindend ist, kann man danach vielleicht nicht mehr mitbestimmen. In der Diskussion wird deutlich, dass dies aufgrund komplexer Planungs- und Entscheidungsprozesse nicht immer einfach ist.

Zur Frage, welchen Beitrag Initiativen leisten könnten, wird vor allem der Punkt der Information und Kommunikation vor Ort genannt. Die Umsetzung von Ideen müssen von den Behörden übernommen werden. Zudem müssten Grundlagen und Informationen von der Verwaltung bereitgestellt werden. Frau Edelhoff verweist hierzu auf das Beispiel der im Internet abrufbare Anleitung, wie ein Parklet temporär beantragt werden kann.

In der weiteren Diskussion wird darauf verwiesen, dass es manchmal angezeigt ist, einfach nur gute Ideen zu sammeln und nicht langwierige Beteiligungsprozesse anzustrengen. Seitens der Verwaltung sollte dabei zugesichert werden, möglichst viele der Anregungen zu übernehmen, zudem sollte transparent gemacht werden, inwieweit die Ideen berücksichtigt werden können. Nicht alles, was in diesen Formaten gesprochen werde, könne 1:1 übernommen werden.

Als wichtiger Punkt wird angesprochen, dass eine Kontinuität in den Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden sollte. Bei größeren Vorhaben sollten digitale und analoge Formate kombiniert werden. Im digitalen Bereich ist das Instrument der Stadtwerkstatt DIPAS ein gutes Modul. Allerdings benötigt es ausreichende Ressourcen, um dies auch auszuwerten. Manchmal fehlen auch in der Verwaltung diese Ressourcen, um Anregungen und Ideen weiter zu verarbeiten. Als negatives Beispiel wird der Beteiligungsprozess Frohmestraße von einem Teilnehmer genannt. Es gab eine umfangreiche Bürgerbefragung, bisher sei aber nur wenig davon umgesetzt worden. Hier wird die Schwierigkeit langer Planungs- und Umsetzungszeiträume benannt.

Ein Mitarbeiter der Verwaltung in Altona verweist auf das kontinuierlichste Beteiligungsgremium in den Bezirken Altona und Eimsbüttel, nämlich die jeweiligen Ausschüsse für Mobilität. Er wünscht sich synergetische Prozesse, in denen die jeweiligen Kompetenzen gebündelt sind, um Reibungsverluste zu vermeiden. Er wirbt auch für ein gegenständliches Verständnis, dann würden sich dazu auch die entsprechenden Formate finden.

4.5. Themengruppe „Anbindung der äußeren Stadtteile“

Moderation: Uwe Wilma-König, Bezirksamt Eimsbüttel, und Annika Hanke, Bezirksamt Bergedorf

In der Gruppe wird die Anbindung der äußeren Stadtteile thematisiert. Dabei werden vor allem vielfältige Probleme und Herausforderungen benannt. Dazu zählen u.a. die großen, stark verkehrsbelasteten Hauptverkehrsstraßen, die Berücksichtigung des Fußverkehrs angesichts von Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum oder der Zugang zu einigen Dienstleistungen nur durch Apps. Es wird herausgestellt, dass die Kombination verschiedener Verkehrsträger entscheidend ist und ein Konzept der Alternativen notwendig ist.

Ein wichtiger Punkt in der Diskussion sind die Herausforderungen, die sich aufgrund der geringeren Dichte in den äußeren Stadtteilen ergibt. Die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten ist geringer und die Wege sind länger. Auch die Einzugsbereiche der Schulen werden größer, die Wege in die Innenstadt werden länger, und je länger die Wege werden, desto weniger werden sie zu Fuß oder dem Rad zurückgelegt, man greift schneller auf das Auto zurück. Der ÖPNV ist daher auf längeren Strecken für viele das Mittel der Wahl, wenn man nicht das eigene Auto benutzen möchte. Als positive Beispiele werden hier das Busbeschleunigungsprogramm sowie Expressbuslinien in die Innenstadt angeführt. Allerdings fehlen radiale Expressverbindungen zu anderen wichtigen Zielen wie Flughafen oder Stadtteilzentren.

Die geringere Dichte in den äußeren Stadtteilen wird auch als Schwierigkeit bei der Etablierung von Sharing-Angeboten genannt. Der Forderung, Sharing-Angebote auch in den äußeren Stadtteilen zu etablieren, steht die geringere Nachfrage aufgrund der niedrigeren Bevölkerungsdichte gegenüber. Es gibt aber einen ersten Sharing-Punkt in Finkenwerder als Modellprojekt.

Als gute Beispiele werden außerdem die Velorouten und die Einrichtung von Radschnellwegen genannt, die relativ zeitnah umgesetzt werden sollen. Als Kritik aus Sicht von Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkten Menschen wird dazu aber angemerkt, dass beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur der Fußverkehr nicht benachteiligt werden darf. Zudem wird angemerkt, dass für ältere Menschen vor allem der ÖPNV wichtig ist. Sie

müssen aber motiviert werden, den ÖPNV zu nutzen. In Niendorf gibt es das gute Beispiel des Bürgerbusses. Allerdings sind die Preise dafür hoch, auch im Vergleich zum ÖPNV.

5. Zusammenfassung der Themengruppen im Plenum

Im Folgenden werden durch Herrn Lawrenz, Frau Heidsieck, Frau Koch, Frau Edelhoft und Herrn Wilma-König die Ergebnisse der Themengruppen (s. oben und Details im Anhang) im Plenum präsentiert.

6. Abschlussdiskussion

Frau Hampe bedankt sich für die Anregungen, guten Beispiele und Innovationen aus den anderen Bezirken. Für sie sei Eimsbüttel in vielen Bereichen auf einem guten Weg. Aber auch in anderen Bezirken würden viele gute Projekte umgesetzt. Sie finde es schade, dass die Polizeikommissariate (PK) und die Verkehrsdirektion nicht anwesend waren. Es habe eine gewisse Dynamik in den Räumen gegeben und es wäre hilfreich gewesen, wenn die Kommunikation in diese Richtungen möglich gewesen wäre, denn diese Akteure hätten viel Einfluss. Sie bedankt sich bei den Veranstaltern.

Frau Stecker vermisst ebenfalls die PKs und Verkehrsdirektion, denn diese seien oft „die Bremser“ bei der Ausgestaltung von Projekten. Sie kritisiert, dass der Mehrwert der Veranstaltung für sie gering sei. Sie wünsche sich eine schnelle Umsetzung von Projekten. Sie blicke neidisch auf Paris und Sevilla, die in vier Jahren die gesamte Stadt umgebaut hätten. Sie meint, dass die Straßenverkehrsordnung nicht das größte Problem sei. Bürgerbeteiligung solle nicht immer wieder bei Null beginnen. Die Fragestellung sollte sein, wie die Umgestaltung sein soll, nicht ob. In Bezug auf die Osterstraße gebe es ein vielfältiges Meinungsbild, wie gelungen die Umsetzung sei. Man solle in der Umsetzung viel mutiger sein.

Herr Gutzeit stimmt Frau Stecker zu. Kleinteilige Diskussionen helfen nicht weiter und seien ermüdend. Dennoch sei es ein guter Meinungs austausch gewesen, aber für die lange Zeit zwischen den Foren dennoch zu wenig. Er kritisiert, dass immer noch „freilaufende Rechtsabbieger“ gebaut würden, z.B. in der Kieler Straße. An dieser Stelle sei es für Fahrradfahrer gefährlich. Er bestätigt, dass der Umbau der Osterstraße nicht in allen Punkten gelungen sei. Die älteren Fahrradfahrer fahren nicht auf den neuen Radwegen, sondern auf dem Bürgersteig. Er bricht eine Lanze für die älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Fahrradwege müssten verkehrsgerecht und sicher sein. Das seien sie leider oft nicht. Vielleicht könne man da gemeinsam etwas verändern.

Herr Blenski meint in Richtung Frau Stecker, dass Bürgerbeteiligung eben Zeit brauche. Bürgerinnen und Bürger müssten beteiligt und in ihren Anliegen ernst genommen werden.

Frau Stecker erwidert, dass Bürgerbeteiligung zwar Zeit brauche, aber es gebe das Staatsziel zum Klimaschutz. Das sei ein gesetzter Rahmen. Man müsse die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen und erklären, was dies bedeutet. Dann komme man schneller voran.

Herr Ammer ist wichtig, die Dinge im Gesamtzusammenhang zu sehen. Hamburg müsse neue Wege gehen. Hamburg brauche eine Straßenbahn. Die Busse stünden zu oft im Stau. Man müsse die Voraussetzungen schaffen, um den Autoverkehr von der Straße zu holen.

Frau Hunter regt an, in einem Leitfaden für behindertengerechtes Fahrradfahren Lösungen anzubieten. Man müsse barrierefrei denken. Das sollte das Minimum sein. Inklusion müsse von Anfang an mitgedacht werden. Wenn es inklusiv sei, sei es für alle besser.

Herr Wysocki bezieht sich auf Frau Stecker. Bei Bürgerbeteiligung sei für ihn auch die Frage wichtig, ob man in einem autofreien Quartier leben möchte oder nicht. Warum stellt die Autoindustrie auf E-Autos um, wenn man nicht mehr fahren kann, weil die Quartiere alle autofrei sind.

Herr Martens betont, dass es auch eine andere Form der Bürgerbeteiligung gebe, nämlich die Wahl. Durch die Wahl könnten grundlegende Richtungsentscheidungen abgedeckt werden. Eine lokale, vorhabenbezogene Bürgerbeteiligung sei wichtig, aber dort kämen oft nur bestimmte Gruppen zu Wort. Man brauche für die Fahrten auf dem Land E-Autos, aber man könne nicht alle Autos in E-Autos umwandeln. Insgesamt brauche man weniger Autos.

Frau Stecker merkt an, dass E-Autos nicht per se umweltfreundlich seien. Wenn sie klein seien und mit Ökostrom geladen werden, sei dies in Ordnung. Aber es sei nicht die Lösung, die man brauche.

Herr Dorsch unterstreicht den Punkt von Herrn Martens. Durch freie Wahlen bilden sich Mehrheiten ab, auch in der Bezirksversammlung oder der Bürgerschaft. Wenn die gesellschaftlichen Mehrheiten momentan so sind, dass man noch nicht viel stärker auf autoarme Mobilität gehen könne, müsse man das leider zur Kenntnis nehmen, auch wenn man sich das anders wünsche. Es gebe aber auch enorme Widerstände, z.B. in der Grelckstraße. Mit diesen müsse man umgehen. Dabei sei Kommunikation ein zentraler Punkt. Auch wenn man sich etwas Mutigeres wünsche, habe man aber auch ein Problem in der Umsetzung, da die entsprechenden Mehrheiten nicht zur Verfügung stünden.

Aus Vernunftgründen müsse man den überbordenden Verkehr, ob elektrisch oder nicht, zurückdrängen. Der Freiheitsraum für den Fuß- und Radverkehr werde immer mehr eingeschränkt. Das müsse man beseitigen. Man müsse den Mut haben, das Auto stehen zu lassen oder abzuschaffen. Dafür müssten aber Voraussetzungen geschaffen werden. Er plädiere daher für ein 360-Euro-Ticket im ÖPNV und für Dinge, die manchmal nicht so populär seien. 1975 sei Eimsbüttel noch gemütlich und liebenswert gewesen. Da müsse man wieder hinkommen. 60.000 Pendler allein in der Fruchttallee jeden Tag, das könne nicht mehr so weitergehen. Die Menschen verlören die Lust. Man müsse vernünftig sein und das Auto zurückdrängen.

Herr Ammer reagiert auf Herrn Dorsch. Man habe Verpflichtungen. Eimsbüttel sei derzeit grün regiert. Der Bezirk solle an den Senat herantreten, dass der Bezirk eine andere Politik haben möchte. Das funktioniere auch in anderen Ländern. Darüber sollte man nachdenken.

7. Wie geht es weiter?

Frau Ganter spricht in ihrem Schlusswort einen Dank an die Teilnehmenden aus. Trotz kleiner digitaler Schwierigkeiten habe es einen guten Austausch, auch in den Kleingruppen, gegeben. Der Balanceakt zwischen mutig sein und einer ernst zu nehmenden Beteiligung sei nicht immer leicht. Sie bedanke sich für den reichen Schatz an Informationen. Sie freue sich über die vielen, auch zum Teil älteren, guten Beispiele aus Hamburg, die genannt worden seien. Sie freue sich auf weitere Veranstaltungen.

8. Feedback

Alle Teilnehmenden haben zum Ende des Mobilitätsforums die Möglichkeit, über die Plattform www.mentimeter.com ein Feedback zur Veranstaltung abzugeben:

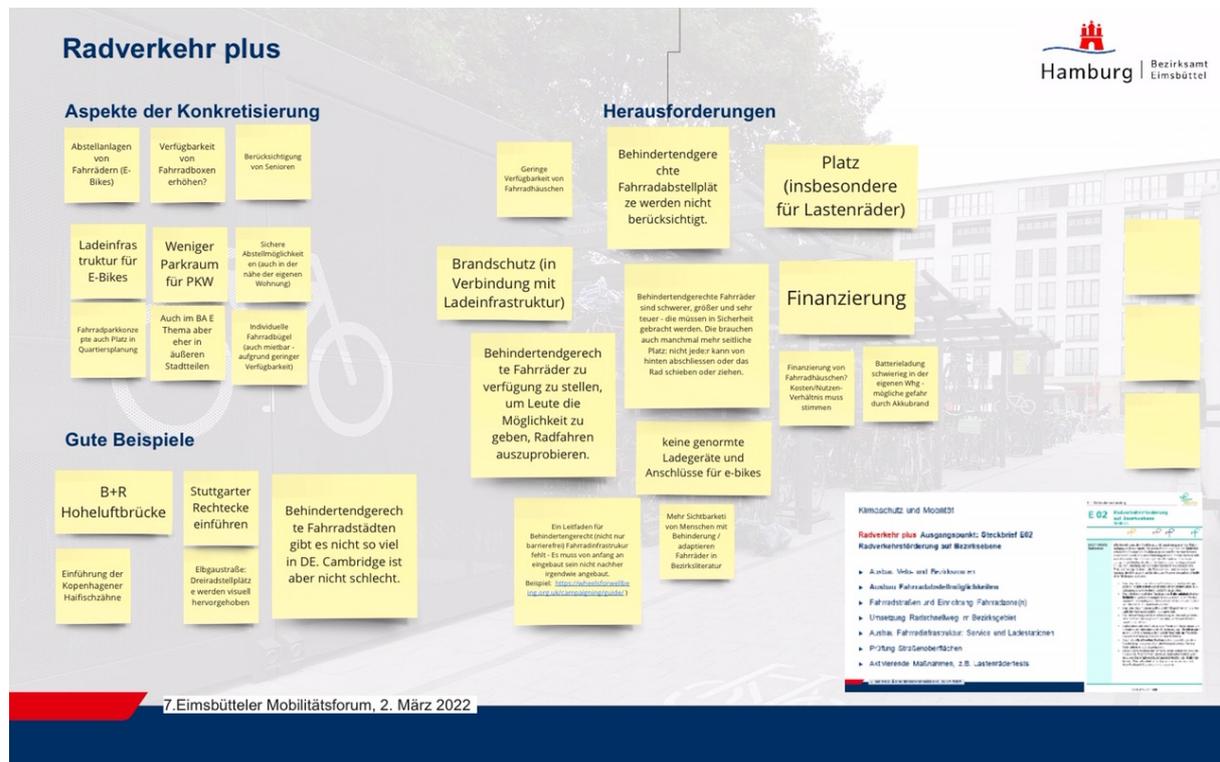
Was nehmen Sie von der Veranstaltung mit?

- wenig
- Gute Ideen und Anregungen
- Der Bürgerwille zur Mobilitätswende 80/20 ist vorhanden
- Es gibt viel zu tun. Einige politische Parteien stehen aber auf der Bremse
- Dass es noch sehr lange dauert
- Kontaktpartner:innen
- Die Herausforderungen sind erkannt, wir sind auf dem Weg. Jetzt geht es ums Vorankommen
- Erste Anregungen und einen positiven Austausch
- Bedarf, weiter zu machen
- Superbüttel soll gefördert werden!?
- Motivation, an der Mobilitätswende weiter voranzutreiben. Dringend in Hinblick auf Klimawandel und Lebensqualität in der Stadt. Mobilität für arme Bevölkerung und vulnerable Gruppen sicherstellen.
- Den Bürgerinnen mehr zutrauen. Den Verwaltungen auch.
- Konflikte gehören dazu, aber konstruktive Zusammenarbeit ist möglich.
- Dass unsere Nachbarbezirke uns viel helfen können und wir daher mehr überbezirklich denken müssen.
- Es gibt noch viel zu tun im Bereich Menschen mit Behinderung / Inklusion (nicht nur das Minimum) und Mobilität
- Der Wunsch nach Beteiligung ist groß und die Verkehrsarten müssen zusammen gedacht werden
- Inspirationen

ANHANG

Dokumentation der Miroboards in den Themengruppen

Thema: Radverkehr Plus



Herausforderungen:

- Geringe Verfügbarkeit von Fahrradhäuschen
- Behindertengerechte Fahrradabstellplätze werden nicht berücksichtigt
- Platz (insbesondere Lastenräder)
- Brandschutz (in Verbindung mit Ladeinfrastruktur)
- Behindertengerechte Fahrräder sind schwerer, größer und sehr teuer – die müssen in Sicherheit gebracht werden. Die brauchen auch manchmal auch mehr seitlichen Platz: nicht jede:r kann von hinten abschließen oder das Rad schieben oder ziehen
- Finanzierung
- Behindertengerechte Fahrräder zur Verfügung stellen, um Leuten die Möglichkeit zu geben, Radfahren auszuprobieren
- keine genormten Ladegeräte und Anschlüsse für e-bikes
- Finanzierung von Fahrradhäuschen? Kosten-/Nutzenverhältnis muss stimmen
- Batterieladung schwierig in der eigenen Wohnung – mögliche Gefahr durch Akkubrand
- Ein Leitfaden für behindertengerechte (nicht nur barrierefreie) Infrastruktur fehlt – Es muss von Anfang an eingebaut sein, nicht nachher angebaut. Beispiel: <https://wheelsforwellbeing.org.uk/campaigning/guide>
- Mehr Sichtbarkeit von Menschen mit Behinderung / adaptieren Fahrräder in Bezirksliteratur

Aspekte der Konkretisierung:

- Abstellanlagen von Fahrrädern (E-Bikes)
- Verfügbarkeit von Fahrradboxen erhöhen?
- Berücksichtigung von Senioren
- Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Weniger Parkraum für PKW
- Sichere Abstellmöglichkeiten (auch in der Nähe der eigenen Wohnung)
- Fahrradparkkonzepte auch Platz in Quartiersplanung
- Auch im BA E Thema, aber eher in äußeren Stadtteilen
- Individuelle Fahrradbügel (auch mietbar – aufgrund geringer Verfügbarkeit)

Gute Beispiele:

- B+R Hoheluftbrücke
- Stuttgarter Rechtecke einführen
- Behindertengerechte Fahrradstädte gibt es nicht so viel in DE. Cambridge ist aber nicht schlecht
- Einführung der Kopenhagener Haifischzähne
- Elbgaustraße: Dreiradstellplätze werden visuell hervorgehoben

Thema: Fußverkehr, Nah- und Schulmobilität

Fußverkehr, Nah- und Schulmobilität

Aspekte der Konkretisierung

- Temporäre Sperrungen
- Mehr "Sprunginseln"
- Mehr von "Außen nach Innen" planen
- Themenkomplex Instandsetzung
- Fußwege bestmöglich, verbreitern und barrierefrei gestalten
- Fußgängerfokus/ "Nahmobilität" wirklich ein Thema
- Relevanz steigt auch durch demographischen Wandel
- Schulwege = auch Nebeneingänge berücksichtigen
- Thema Schulwege = Schüler coachen

Gute Beispiele

- Osterstr. = gelungen
- Langenfelder Damm = gelungen

Herausforderungen

- Licht/ Zugangsbarrieren
- Thema Durchgangsverkehr
- Sichere Querungen in 30er-Zonen
- Herausforderung Straßenraum "queren"
- "Sprunginseln"
- Schulwege
- Keine "definierten" Schulwegenetze = Argumentationshilfe
- Der (immer) enger werdende öffentl. Raum!
- Zunehmende Flächenkonkurrenz (auch durch Mobilitätswende)
- Alltagswege vs. Flanieren
- Besondere "neue Konkurrenzsituation" Fußgänger vs. Fahrrad
- ohne gute Fußwege ist der barrierefreie ÖPNV nutzlos
- "Zusammendenken" der Verkehrsträger wird immer komplexer
- Barrierefreiheit im öffentl. Raum
- Neue Mobilitätsangebote = neue Barrieren

Klimaschutz und Mobilität

Fußverkehr, Nah- und Schulmobilität
Ausgangspunkte: Stockbriefe E04 / E08

- Integrierte Betrachtung Fuß- und Radverkehr
- Anreize schaffen
- Objektive und subjektive Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität (vulnerable Gruppen) ins Blick
- Fußwege- und Nahmobilitätskonzepte
- Schnittstellen zur Schulmobilität: Maßnahmen im Schulumfeld, Pilotprojekte im Rahmen des Büromobilität für Rad- und Fußverkehr angestrebt

7. Eimsbütteler Mobilitätsforum, 2. März 2022

Herausforderungen:

- Licht / Zugangsbarrieren
- Thema Durchgangsverkehre
- Sichere Querungen in 30er-Zonen
- „Sprunginseln“
- Herausforderung „Straßenraum queren“
- Schulwege: Keine „definierten“ Schulwegenetze = Argumentationshilfe
- Der (immer) enger werdende öffentl. Raum
- Zunehmende Flächenkonkurrenz (auch durch Mobilitätswende)
- Besondere „neue Konkurrenzsituation“ Fußgänger gegen Fahrrad
- ohne gute Fußwege ist der barrierefreie ÖPNV nutzlos
- „Zusammendenken“ der Verkehrsträger wird immer komplexer
- Barrierefreiheit im öffentl. Raum
- Neue Mobilitätsangebote = neue Barrieren

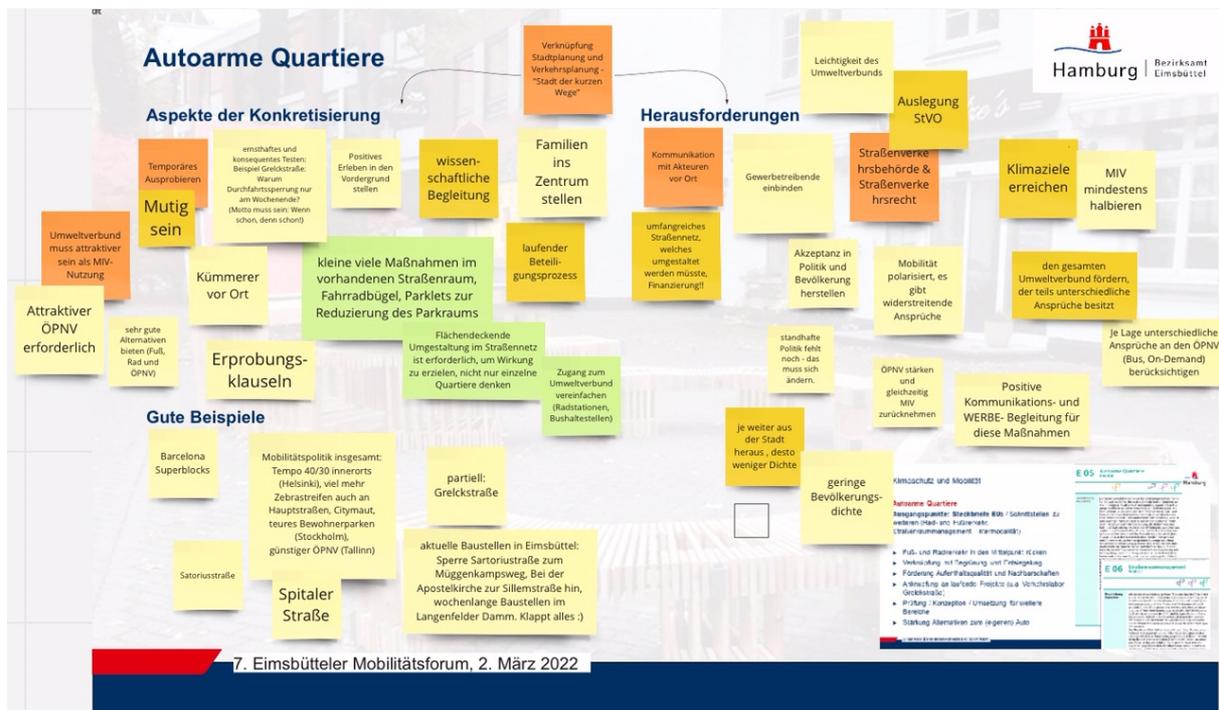
Aspekte der Konkretisierung:

- Temporäre Sperrungen
- Mehr „Sprunginseln“
- Mehr von „Außen nach Innen“ planen
- Themenkomplex Instandsetzung
- Fußwege befestigen, verbreitern und barrierefrei gestalten
- Fußgängerfokus / „Nahmobilität“ wirklich ein Thema
- Relevanz steigt auch durch demographischen Wandel
- Schulwege = auch Nebeneingänge berücksichtigen
- Thema Schulwege = Schüler coachen

Gute Beispiele:

- Osterstraße = gelungen
 - Langenfelder Damm = gelungen
-

Thema: Autoarme Quartiere



Herausforderungen:

- Kommunikation mit Akteuren vor Ort
- Gewerbetreibende einbinden
- Leichtigkeit des Umweltverbunds
- Auslegung StVO – Straßenverkehrsbehörde und Straßenverkehrsrecht
- Klimaziele erreichen
- MIV mindestens halbieren
- Laufender Beteiligungsprozess
- umfangreiches Straßennetz, welches umgestaltet werden müsste
- Akzeptanz in Politik und Bevölkerung herstellen
- Mobilität polarisiert, es gibt widerstreitende Ansprüche
- den gesamten Umweltverbund fördern, der teils unterschiedliche Ansprüche besitzt
- Je Lage unterschiedliche Ansprüche an den ÖPNV (Bus, On-Demand) berücksichtigen
- standhafte Politik steht noch – das muss sich ändern
- ÖPNV stärken und gleichzeitig MIV zurücknehmen
- Positive Kommunikations- und WERBE-Begleitung für diese Maßnahmen
- je weiter aus der Stadt heraus, desto weniger Dichte
- geringe Bevölkerungsdichte

Aspekte der Konkretisierung:

- Verknüpfung Stadtplanung und Verkehrsplanung – „Stadt der kurzen Wege“
- Temporäres Ausprobieren – Mutig sein
- ernsthaftes und konsequentes Testen: Beispiel Grelckstraße: Warum Durchfahrtsspernung nur am Wochenende? (Motto muss sein: Wenn schon, denn schon)
- Positives Erleben in den Vordergrund stellen
- wissenschaftliche Begleitung
- Familien ins Zentrum stellen

- Umweltverbund muss attraktiver sein als MIV-Nutzung
- attraktiver ÖPNV erforderlich
- sehr gute Alternativen bieten (Fuß, Rad und ÖPNV)
- Kümmerer vor Ort
- kleine viele Maßnahmen im vorhandenen Straßenraum, Fahrradbügel, Parklets zur Reduzierung des Parkraums
- Flächendeckende Umgestaltung im Straßennetz ist erforderlich, um Wirkung zu erzielen, nicht nur einzelne Quartiere denken
- Zugang zum Umweltverbund vereinfachen (Radstationen, Bushaltestellen)
- laufender Beteiligungsprozess
- umfangreiches Straßennetz, welches umgestaltet werden müsste, Finanzierung!!
- Erprobungsklauseln

Gute Beispiele:

- Barcelona Superblocks
 - Sartoriusstraße
 - Mobilitätspolitik insgesamt: Tempo 40/30 innerorts (Helsinki), viel mehr Zebrastreifen auch an Hauptstraßen, Citymaut, teures Bewohnerparken (Stockholm), günstiger ÖPNV (Tallinn)
 - Spitalerstraße
 - partiell: Grelckstraße
 - aktuelle Baustellen in Eimsbüttel: Sperre Sartoriusstraße zum Müggenkampsweg, Bei der Apostelkirche zur Sillemstraße hin, wochenlange Baustellen im Langenfelder Damm. Klappt alles :)
-

Thema: Kommunikation und Beteiligung



Herausforderungen:

- Nicht jede Bürger:in ist ein Fan der Mobilitätswende
- „Richtiger“ Zeitpunkt der Beteiligung
- Ressourcen für Beteiligung in (Verkehrs-)Planungsprozessen schaffen
- Transparenz des Prozesses
- Mobilisierungsaktivitäten
- Initiativen, Ausschuss, Verwaltung: reibungsloserer Austausch / Ablauf; Klügere Zusammenfügung
- nicht in Schubladen denken
- Bündelung von Ideen; ansonsten viel Zeit & Geld für Einzelansätze; Gesamtblick

Aspekte der Konkretisierung:

- Man könnte nach einem gewissen Zeitraum überprüfen, ob man weiterhin mit den Ergebnissen zufrieden ist
- Kontinuierliche Beteiligungsformate
- Kontinuierliche Möglichkeit, um Ideen einzubringen
- Differenzierung zw. Mitwirkung und „Gute Ideen sammeln“
- Gutes Dialogformat wie z.B. Online-Beteiligung; Wichtig ist, dass Kapazitäten zur Auswertung vorhanden sind

Gute Beispiele:

- Best practices nicht nur in Hamburg, sondern auch in anderen Städten suchen
- Je mehr die Menschen involviert werden, je besser ist es
- Bei der Aktivierung lokale Akteure einbeziehen
- Formate über längere Zeit zur Beteiligung anbieten
- Das Mobilitätsforum heute ist ein gutes Beispiel ;-)
- z.B. DIPAS der Stadtwerkstatt

Thema: Anbindung der äußeren Stadtteile

Anbindung der äußeren Stadtteile

Aspekte der Konkretisierung

- Anbindung an den ÖPNV (Erste und Letzte Meile)

Herausforderungen

- große Hauptverkehrsstraßen
- gute Planungsstandards etablieren
- Fußverkehr berücksichtigen!
- Verkehrsträger kombinieren // Konkurrenz im öffentlichen Raum
- Konzept der Alternativen
- Autonutzung einzelner Gruppen
- Geringere Bebauungsdichte -> lange Wege
- Senioren
- Bedarfe der unterschiedlichen Gruppen berücksichtigen
- geringere Nachfrage beim ÖPNV und Sharing
- Schüler:innen
- Exklusion durch App-basierte Dienstleistungen und unklare Fahrpreise

Gute Beispiele

- Erweiterung Veloroutennetz
- Radschnellwege
- Bürgerbus
- Expressbuslinien (nicht nur zur Innenstadt, sondern auch zu wichtigen Zielen)
- Bus Beschleunigungsprogramm
- Stadtzentrum Schnellisen (erreichbar und angeschlossen)
- Carsharing in Finkenwerder

Anbindung der äußeren Stadtteile / Intermodalität
 Ausgangspunkt: Strecken/EBL / Schnellisen zu allen Mobilitätsformen (z.B. Taxi- und Mietwagen)

- Verstärkte Förderung der Intermodalität, z.B. durch Ausweitung Sharing-Angebote, Service- und Labordiensten, verbesserte Kapazitäten/Availability, etc.
- Weiterer Ansatz: Sondereing von Aufwandsbeiträgen und Beitrag für Private
- Zieldimensionen mit unterschiedlichen Stakeholdern

Hamburg | Bezirksamt Eimsbüttel

7. Eimsbütteler Mobilitätsforum, 2. März 2022

Herausforderungen:

- große Hauptverkehrsstraßen
- gute Planungsstandards etablieren
- Fußverkehr berücksichtigen
- Verkehrsträger kombinieren // Konkurrenz im öffentlichen Raum
- gewachsene Infrastruktur
- Zuzug/Wachstum
- Konzept der Alternativen
- Autonutzung einzelner Gruppen (Senioren)
- Bedarfe der unterschiedlichen Gruppen (Schüler:innen)
- Exklusion durch App-basierte Dienstleistungen und unklare Fahrpreise
- Geringere Bebauungsdichte -> lange Wege
- geringere Nachfrage beim ÖPNV und Sharing

Aspekte der Konkretisierung:

- Anbindung an den ÖPNV (Erste und Letzte Meile)

Gute Beispiele:

- Erweiterung Veloroutennetz
- Radschnellwege
- Bürgerbus
- Expressbuslinien (nicht nur zur Innenstadt, sondern auch zu wichtigen Zielen)
- Busbeschleunigungsprogramm
- Stadtzentrum Schnelsen (erreichbar und angeschlossen)
- Carsharing in Finkenwerder