



Dokumentation

Bürgerinformationsveranstaltung Radschnellweg Bad Bramstedt-Hamburg (Hamburger Gebiet), Abschnitt N24

Montag, 17. Juli 2023

18 – 20 Uhr

ella Kulturhaus Langenhorn

Veranstalter:

Bezirksamt Hamburg-Nord
Management des öffentlichen Raumes, 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 des Radschnellweges (RSW) Bad Barmstedt-Hamburg im nördlichen Abschnitt N24 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 des RSW im Abschnitt N24 zu informieren und Hinweise zu geben. Frau Meißner gibt einen kurzen Überblick über den Prozess des Beteiligungsverfahrens. Bei zwei weiteren Veranstaltungen im Herbst/Winter 2023 werden die beiden Abschnitte N25 und N26 des RSW betrachtet.

Frau Meißner stellt die Mitwirkenden vor:

Frau Meißner stellt die Mitwirkenden vor:

Projektträger:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende:
Felix Blaß, Sachgebietsleitung Netzentwicklung und -ausbau, Abteilung Rad- und Fußverkehr, Amt Mobilitätswende
- Bezirksamt Hamburg-Nord:
Dr. Philip Engler, Saskia Bratsch, Kilian Lober, Bezirksamt Hamburg-Nord, Management des öffentlichen Raumes, Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität

Projektsteuerung:

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

Planung:

- M+O Masuch + Olbrisch Ingenieurgesellschaft
Michael Hohmann, Dirk Hamann

Moderation:

- TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Karina Meißner, Mone Böcker, Sebastian Unger, Federico Garrone

Der Norddeutsche Rundfunk macht während der Veranstaltung Filmaufnahmen und führt am Rande der Veranstaltung Interviews. Frau Meißner weist darauf hin, dass auch für die Dokumentation in der einen Raumbälfte Fotos erstellt werden, die ggf. im Internet erscheinen. Wer nicht fotografiert werden möchte, könne seinen Platz wechseln. 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: Radschnellweg Hamburg-Bad Bramstedt, Hamburger Gebiet, Abschnitt N24
- Vertiefung der Planung in Gruppen
- Austausch im Plenum und Ausblick

- Abfrage: Wo verorten Sie sich im Gebiet?
Die Mehrheit der Beteiligten, die auf diese Frage geantwortet haben, verortet sich im direkten oder entfernteren Einzugsgebiet des Abschnitts N24. Einige Beteiligte verorten sich eher im südlichen Abschnitt des RSW.



Foto: Ergebnisse der Standortabfrage

- Abfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs?
50 % der Beteiligten an dieser Abfrage nutzen im Alltag überwiegend das Fahrrad. Etwa 15 % sind überwiegend zu Fuß unterwegs, ebenfalls 15 % mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit etwa 10 % werden das Kraftfahrzeug (Kfz) und eine gemischte Verkehrsmittelwahl ausgewählt. Die Verkehrsmittelwahl der Beteiligten entspricht somit nicht dem durchschnittlichen Modal-Split.

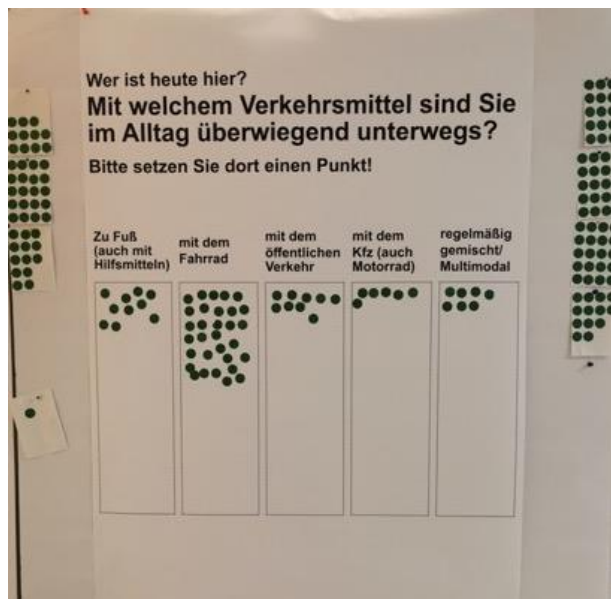


Foto: Ergebnis der Abfrage zum überwiegenden Verkehrsmittel im Alltag

Im Anschluss begrüßen die Vertreter der Projektträger, Felix Blaß, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), und Dr. Philip Engler, Bezirksamt Hamburg-Nord, die rund 80 Teilnehmenden und steigen in den inhaltlichen Teil der Veranstaltung ein.

2. Information: RSW Bad Bramstedt-Hamburg mit Planungsstand Abschnitt N24

Herr Blaß, BVM, vermittelt in einem Impulsvortrag über den politischen Auftrag für die Planung und Realisierung von Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg. Er betont, dass es sich um interkommunales Vorhaben über die Landesgrenzen der Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein hinweg handelt. Dies sei im bundesdeutschen Vergleich einmalig.

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 % aller Wege in Hamburg über den Umweltverbund (d.h. zu Fuß, mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel) abgewickelt werden und 25 % dieser Wege auf dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Mai 2022 ist ein Bündnis für den Rad- und Fußverkehr gegründet worden, dass die Projekte unterstützt.

Herr Blaß stellt wesentliche Merkmale eines RSW vor. Radschnellwege ...

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

Herr Dr. Engler, Bezirksamt Hamburg-Nord, präsentiert in seinem Vortrag den Planungsstand des RSW mit einem Schwerpunkt auf den nördlichen Abschnitt N24.

Grundlage der Planungen der RSW 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 den RSW 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 Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vorgestellt. Im zweiten Quartal 2023 wurde mit der Detailplanung der Strecke begonnen, deren Stand für den ersten Abschnitt heute vorgestellt wird.

Änderungen im Detail seien noch möglich, so Herr Dr. Engler, schließlich müssten bis November 2023 noch Stellungnahmen aus der Erstverschickung an die Behörden und Träger öffentlicher Belange eingearbeitet werden, die regelhaft bei derartigen Planungen einbezogen würden (z. B. Polizei, Feuerwehr, Umweltverbände ...).

Im November 2023 werden die finalen Planungsunterlagen des Abschnitts N24, in denen soweit möglich auch Hinweise aus der heutigen Veranstaltung berücksichtigt werden, noch einmal schlussverschickt. Die zwei weiteren Abschnitte N25 und N26 werden nachfolgend bearbeitet. Die Erstverschickungen sind für das letzte Quartal 2023 geplant.

Die Detailplanung des Abschnittes N24 ist in drei Unterabschnitten im Veranstaltungsraum ausgehängt und kann nach der Präsentation ausführlich in Gruppen besprochen werden.

Abschließend stellt Herr Dr. Engler die Planungsziele des RSW 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 RSW verknüpft und diese orientieren sich wenn möglich am Bestand.

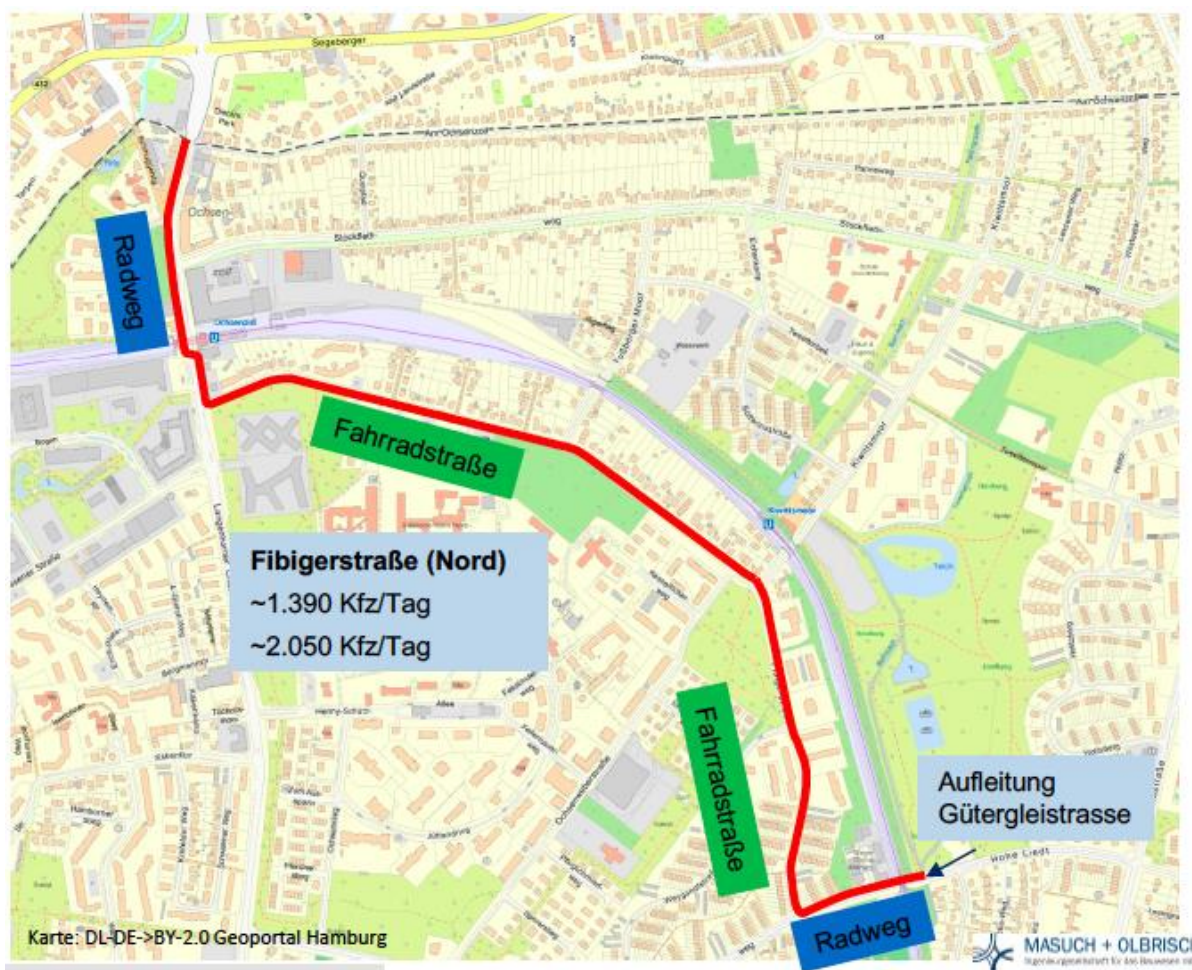
Michael Hohmann, Masuch + Olbrisch, übernimmt die Vorstellung der Planung und der Planungsunterlagen des ersten Abschnittes N24. Im ersten Teil geht Herr Hohmann auf unterschiedliche mögliche Führungsformen eines RSW ein:

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

Herr Hohmann präsentiert die Planung des Abschnittes N24 in den drei Unterabschnitten.

- **Langenhorner Chaussee bis Ochsenzoll: Radweg**
Zweirichtungsradweg auf der Westseite, Baumerhalt durch Aufgabe eines Fahrstreifens in Richtung stadteinwärts. Aktuelle Zählung belegt dennoch ausreichende Leistungsfähigkeit an der Kreuzung Stockflethweg. Führung vorbei an U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll bis zur Fibigerstraße.
- **Fibigerstraße bis Anschluss Neubergerweg: Fahrradstraße**
Fibigerstraße bis Kiwittsmoor Fahrgasse durchgehend 4,25 Meter zuzüglich Sicherheitstreifen als Fahrradstraße. Nebenflächen werden neu aufgeteilt: möglichst alle Bäume erhalten, regelkonforme Gehwege, Parkstände in Parkbuchten.
Ab Kiwittsmoor bereits im Jahr 2021 zur Veloroute ausgebaut. Ausweisung als Fahrradstraße geplant. Ergänzung von Längsmarkierung als Sicherheitsstreifen an den Parkständen (resultierende Fahrgassenbreite rund 4,5 Meter), Ergänzung von Fahrradpiktogrammen, Umbau von Schrägparkständen in Längsparkständen. Verlust von vier Parkständen von insgesamt 140 bestehenden Parkständen.
- **Ab Neubergerweg bis zum Anschluss an die ehemalige Gütergleisstrasse: Radweg**
Zweirichtungsradweg auf der Südseite beginnend an der Fibiger Straße bis Hohe Liedt, Neugestaltung der Einmündung Fibiger Straße, Verlust von zwei Bäumen

Herr Hohmann begründet die Auswahl der Fibigerstraße mit deren geringer Kfz-Belastung (~1.390 Kfz/Tag bzw. ~2.050 Kfz/Tag) und dem bereits umgebauten Südabschnitt. Durch die Anbindung mit Neubergerweg/Hohe Liedt würden weitere Brücken- und Rampenbauwerke vermieden und wertvoller Baumbestand erhalten.



Karte: Überblick über die Führungsformen im Abschnitt N24

Herr Hohmann erläutert, dass ein Zweirichtungsradschnellweg als Führungsform für einen RSW nur in Ausnahmefällen gewählt würde. In diesem Fall seien sechs Varianten untersucht worden. Durch den Zweirichtungsradschnellweg auf der Westseite im nördlichen Abschnitt und die Aufgabe eines Kfz-Fahrstreifens in Richtung stadteinwärts könnten die vorhandenen Bäume weitgehend erhalten werden. Die aktuellen Verkehrszahlen würden auf eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Kreuzung Stockflethweg hindeuten. Der Zweirichtungsradschnellweg führe an der U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll vorbei bis zur Fibigerstraße. Lediglich zwei Bäume müssten gefällt werden, um auf die nötige Breite des RSW von vier Metern zu kommen.

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

- Frage: Was ist der Unterschied eines Radschnellwegs zu einer Veloroute?
 Antwort Herr Hohmann: Velorouten sind Radwegeverbindungen, die über mehrere Straßenzüge verlaufen, um Stadtteile für einen guten Alltagsradverkehr miteinander zu verbinden. Radschnellwege bieten demgegenüber lückenfreie überregionale Radwegeverbindungen an, um beispielsweise auch für weiteren Pendlerverkehr das Fahrrad als Alternative anzubieten. Radschnellwege sind die höchste Kategorie von Radwegeverbindungen. Ihre Mindeststandards sind u.a. in der H RSV (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) und im Planungs- und Gestaltungshandbuch für Radschnellwege in der Metropolregion festgelegt und dürfen im Verlauf eines Radschnellwegs nur über eine kurze begrenzte Länge unterschritten werden. Eine solche Regelung gibt es für Velorouten nicht.

- Frage: In einer Variante der Machbarkeitsuntersuchung war von der Landesgrenze mit Schleswig-Holstein bis Foßberger Moor eine Tunnellösung vorhergesehen. Warum wurde diese abgelehnt?

Antwort Herr Hohmann: Ein Tunnel führt zu sehr hohen Kosten und längeren Planungszeiten. Aufgrund alternativer guter Lösungen kann in diesem Fall auf einen Tunnel verzichtet werden.

- Frage: Wie werden die Übergänge mit Ampeln getaktet?

Antwort Herr Hohmann: Der Übergang bei der U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll an der Langenhorner Chaussee wird so getaktet, dass die Freigabe für jede Verkehrsart etwa alle 90 Sekunden erfolgt.

- Frage: Warum wurde die Fibigerstraße ausgewählt? Eine Führung mit den geringsten Baumfällungen ist die Langenhorner Chaussee. Wie ist die Mindestbreite in der Fibigerstraße?

Antwort Herr Hohmann: Die Auswahl der Fibigerstraße erfolgte, weil hier bei geringen Kfz-Stärken die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich ist, die einen hohen Radverkehrskomfort aufweist (z. B. ist das Fahren von zwei Fahrrädern nebeneinander erlaubt). Die Regelbreite einer Fahrradstraße beträgt 4 Meter zuzüglich eines Sicherheitsabstands von 0,5 Metern. Diese werden in der Fibigerstraße gut eingehalten. Die Fahrradstraße kann in der Fibigerstraße zügig umgesetzt werden.

- Welche Absprachen erfolgen mit der Stadt Norderstedt zur Lösung der Führung im Bereich des Kreisels?

Antwort Christine Haß, Stadt Norderstedt: Das Bezirksamt Hamburg-Nord und die Stadt Norderstedt stehen im engen Austausch. Eine Unterbrechung der Planung bzw. des RSW an der Landesgrenze soll vermieden werden.

- Frage: Die Trasse des alten Gütergleises reicht bis Ochsenzoll. Warum wird nicht auch der nördliche Abschnitt für den RSW genutzt?

Antwort Herr Dr. Engler: Im nördlichen Abschnitt der Gütertrasse hat sich ein Biotop entwickelt, das geschützt werden soll. Außerdem hätten im Gegensatz zur Routenführung durch den Fibigerstraße mehrere Bäume entfernt werden müssen und es wären hohe Kosten durch den Bau einer neuen Brücke entstanden. Die parallele Führung entlang der Fibigerstraße ist komfortabel, baumschonend und verursacht weniger Kosten.

- Frage: Welche Breite ist für die Gehwege im Abschnitt Langenhorner Chaussee vorgesehen? Es wird Unwohlsein bei nahem Fahrradverkehr geäußert.

Antwort Herr Hohmann: Über weite Strecken ist der Gehweg im Abschnitt der Langenhorner Chaussee durch den Baumbestand vom RSW getrennt und ist hier teilweise 3 Meter breit. Die Gehwegbreite direkt neben dem Zweirichtungsradweg beträgt teils 2,80, 3,20 und 2,50 Meter. Zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem Gehweg wird ein 30 Zentimeter breiter Streifen mit Noppenplatten eingebaut, so dass beide Wege deutlich sichtbar und spürbar voneinander getrennt sind.

- Frage: Ist an der Kreuzung zwischen Fibigerstraße und Neuberger Weg eine Ampel geplant?

Antwort Herr Dr. Engler: Die Kfz-Stärken begründen voraussichtlich keine Einrichtung einer Lichtsignalanlage.

3. Vertiefung der Planung an Stellwänden

Frau Meißner leitet im Anschluss in die Vertiefung der Planung an Stellwänden ein. Sie bietet aufgrund der großen Zahl der Teilnehmenden an, zusätzlich zu den an Stellwänden aufgehängten drei Abschnitten auch an der Leinwand zu einer „Diskussions-Insel“ zusammenzukommen.

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



Fotos: Eindrücke aus der Vertiefungsphase der Planung in Gruppen

4. Austausch im Plenum

Um 19:30 Uhr bittet Frau Meißner die Teilnehmenden, wieder im Saal Platz zu nehmen. Sie haben Gelegenheit abschließend im Plenum offene Fragen zu klären und auch ein Feedback zur Planung zu geben. Frau Meißner strukturiert den Austausch anhand von drei Leitfragen.

Welche weiteren Informationen benötigen Sie zum Planungsstand?

- Frage aus dem Austausch in den Gruppen: Dürfen wir als Anlieger:innen in einer Straße hinter der Fibigerstraße künftig noch durch die Fibigerstraße fahren? Was bedeutet die Ausschilderung „Anlieger frei“?
- Antwort Herr Dr. Engler: „Anlieger frei“ bedeutet, wer ein Anliegen in der Straße hat, darf reinfahren. Wer hinter der Straße ein Anliegen hat, also durchfahren möchte, dürfte dies demnach nicht. In diesem Fall wird voraussichtlich eine Ausschilderung „Kfz-frei“ erfolgen, um eine Erschließung der angrenzenden Straßen weiterhin zu ermöglichen. Vermeidbare Umwege für Anwohnende werden berücksichtigt.

Es folgen mehrere Anmerkungen und Hinweise zum Biotop bzw. zu Biotopen im Bereich der ehemaligen Güterbahntrasse.

- Anmerkung: Im Bereich der Gleisweiche (nördlicher Abschnitt) befindet sich ein Biotop mit mehreren Arten, die auf der roten Liste stehen. Den bestehenden Weg nutzen Fugänger:innen und Radfahrende. Es sollte eine Ausschilderung erfolgen, um die Fläche besser zu schützen.
- Frage: Wie ist der juristische Status des Biotops?

Antwort Bezirksamt Hamburg-Nord (teilweise als Nachtrag zum Protokoll, da der für den Biotopschutz zuständige Kollege nicht an der Veranstaltung teilnehmen kann): Die Fläche wurde im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Langenhorn 68 zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. In der Fläche befinden sich nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz gesetzlich geschützte Trockenrasenbiotop. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten. Zudem werden auf der Fläche Entwicklungsmaßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen gesetzlich geschützter Biotop, die sich durch die Erweiterung des Autohandels ergeben haben, durchgeführt. Die Trockenrasenflächen wurden regeneriert und vergrößert.

- Frage: Warum wird nur der Abschnitt der Gleisweiche als ein Biotop geschützt? Es gibt auch biologisch wertvolle Flächen und einen Wanderweg im südlichen Abschnitt der Gütergleisstrasse. Welche Einflüsse sind hier durch die Beleuchtung des RSW zu erwarten?

Antwort Herr Blaß: Im weiteren Planungsprozess werden Stellungnahmen der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) berücksichtigt. Dabei werden solche Frage geklärt.

Antwort Herr Dr. Engler: Der Wanderweg wird erhalten. Für teilweise bereits bestehende Ausgleichsflächen im Bereich der Güterbahntrasse müssen im Zuge der Planung neue Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Es wird nicht möglich sein, mit jeder Fläche gleich umzugehen. Unterschiedliche Belange müssen abgewogen werden.

- Frage: An der Kreuzung zwischen Kiwitte Moor und Fibigerstraße wird in der Planung ein Zebrastreifen dargestellt, der gemäß Verkehrsordnung in einer Fahrradstraße nicht erlaubt ist.

Antwort Herr Hohmann: Das ist richtig. Der Zebrastreifen ist Bestand. Das Planungsteam stellt die Möglichkeit des Erhalts in der Abstimmung mit den zuständigen Behörden zur Diskussion.

Was ist besonders gelungen? Was ist noch verbesserungsbedürftig?

- Beitrag: Gelungen ist, dass keine Verbreiterung des Bahndamms mehr verfolgt wird, wodurch Steuerzahlende 17 Millionen Euro sparen würden.
- Beitrag: Eine bessere Lösung wäre, für die Querung Hohe Liedt eine Brücke vorzusehen, die direkt auf den Bahndamm führen würde (im Bereich des Foßberger Moor), ebenso eine Brücke für die Kreuzung der Langenhorner Chaussee.

Antwort Herr Hohmann: Die Auswahl der Trasse ist das Ergebnis einer intensiven Untersuchung. Es ist dem Planungsteam bewusst, dass es viele Stellungnahmen geben wird, auch weil der weitere Verlauf in Schleswig-Holstein noch umstritten ist. Die Hinweise werden von dem Planungsteam geprüft.

- Beitrag: Die Planung für die Fibigerstraße ist gelungen.
- Beitrag 1: Es sollte geprüft werden, ob in der Langenhorner Chaussee nicht doch zwei Einrichtungsradwege gebaut werden könnten. Zweirichtungsradwege bergen besonders bei höheren bzw. unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Überholvorgängen ein Sicherheitsrisiko.

Beitrag 2: In diesem Abschnitt wird aber bereits heute oft auf der westlichen Seite in zwei Richtungen gefahren (Bezug zum Anschluss an den Kreisel und den Übergang an der Landesgrenze und Ziel U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll), d.h. es besteht hier ein Bedarf, der vermutlich auch künftig – unabhängig von der Führung – zu Geisterradelnden führen wird.

Antwort Herr Hohmann: Zwei Einrichtungsradwege benötigen mehr Fläche als ein Zweirichtungsradweg. Der Bereich wird noch einmal genau unter die Lupe genommen. Das Büro Masuch + Olbrisch hat auch die Planung des Abschnittes in Norderstedt übernommen. Es ist noch nicht möglich, die Ergebnisse zu teilen. Diese werden aber zu gegebener Zeit vorgestellt.

- Beitrag des Vertreters des Inklusionsbeirats Hamburg-Nord: Sehbeeinträchtigte Menschen nehmen die leisen Fahrräder nicht wahr, wollen aber z. B. im Bereich der Bushaltestelle an der U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll den RSW queren. Solche Querungen müssen markiert werden, der Radverkehr muss auf die Querungen aufmerksam gemacht werden.

Antwort Herr Hohmann: Es ist richtig, es entstehen neue Konflikte, besonders in Verflechtungsbereichen wie vor der U-Bahn-Haltestelle Ochsenzoll. Diese Bereiche werden sorgfältig geprüft.

Welche Anliegen haben Sie für den weiteren Prozess?

- Frage: Wie weitgehend sind parallele Planungen von Fahrradstraßen in Langenhorn berücksichtigt? In Ochsenzoll staut sich bereits heute der Verkehr. Was passiert, wenn ein Fahrstreifen weniger für den Kfz-Verkehr vorhanden ist?

Frage: In Norderstedt sind neue Wohngebiete geplant. Diese werden einen Einfluss auf die Kfz-Stärken haben. Wird das mitbetrachtet?

Antwort Herr Hohmann: Aktuelle Zahlen belegen, dass der Verkehr deutlich zurückgegangen und die Entnahme eine Fahrspur rechnerisch möglich ist.

Ziel ist die Mobilitätswende – mit dem Projekt des RSW soll der Radverkehr in bestehenden Straßenräumen gestärkt werden. Dafür muss der Autoverkehr an manchen Stellen Fläche abgeben. Der Stau für die Autos wird sich möglicherweise zeitweise verlängern. Die Alternativen zum Auto werden gestärkt.

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 Planungsteams geprüft. Viele Beiträge hätten sich auf die Führung durch die Fibigerstraße bezogen und auf die Eignung einer Fahrradstraße. Es gebe in Hamburg bereits viele Beispiele, die belegen würden, dass Fahrradstraßen einen komfortablen, zügigen Radverkehr ermöglichen würden. Alle Verkehrsteilnehmenden müssten sich an diese Führungsform gewöhnen, auch der verbleibende Autoverkehr. Es müsse mit Piktogrammen und Schildern auf die Fahrradstraße aufmerksam gemacht werden.

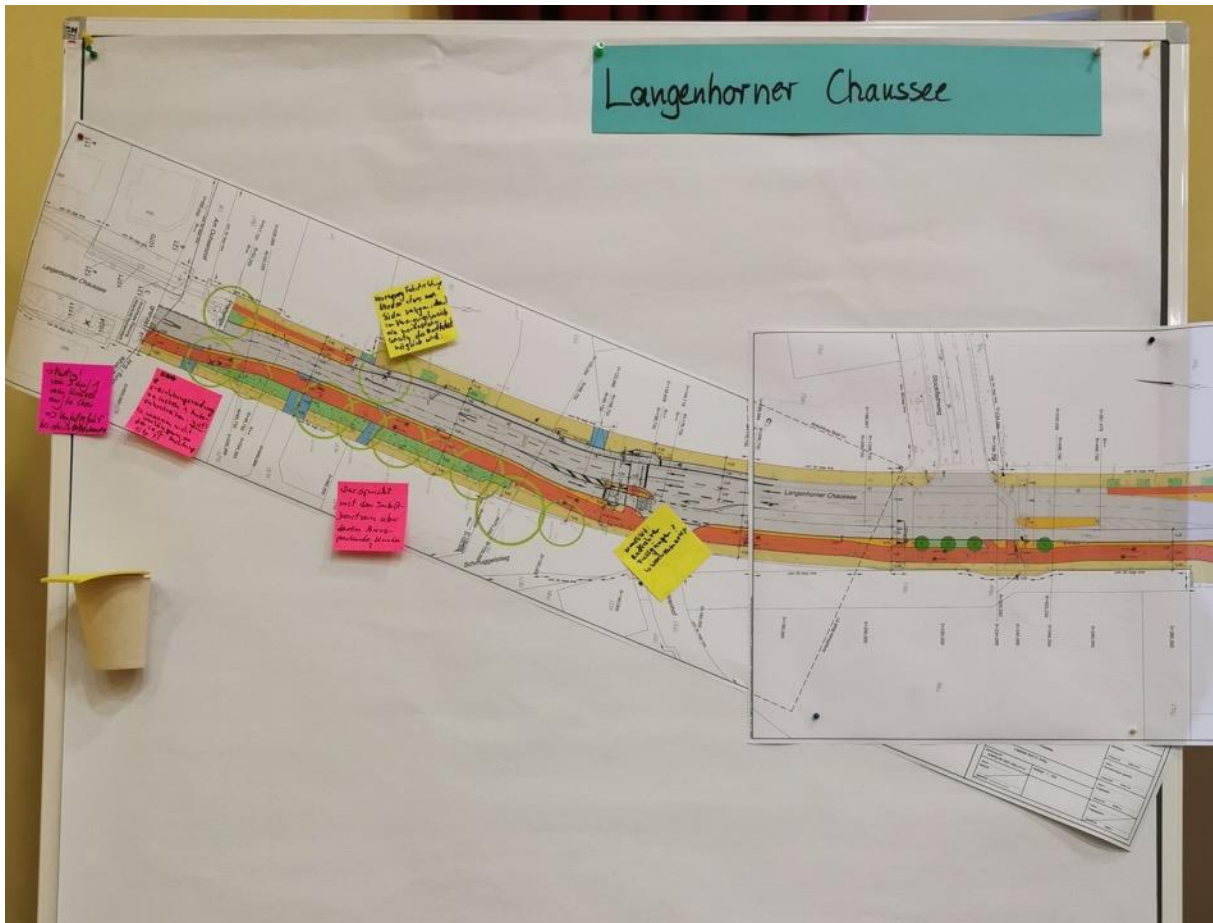
Frau Meißner weist auf die Internetseite des Bezirksamts Hamburg-Nord hin, auf der alle Informationen und künftig auch die Dokumentation der Veranstaltung zu finden sein werden. Sie bittet die Teilnehmenden um ein abschließendes Feedback auf einer Stellwand am Ausgang.

Herr Dr. Engler schließt die Veranstaltungen mit einem großen Dank an alle Mitwirkenden und alle Beteiligten. Die Beiträge hätten weitere kritische Stellen in das Bewusstsein gerückt, die nun geprüft werden müssten.

6. Anhang

Notizen an den Stellwänden

Stellwände Langenhorner Chaussee bis Ochsenzoll

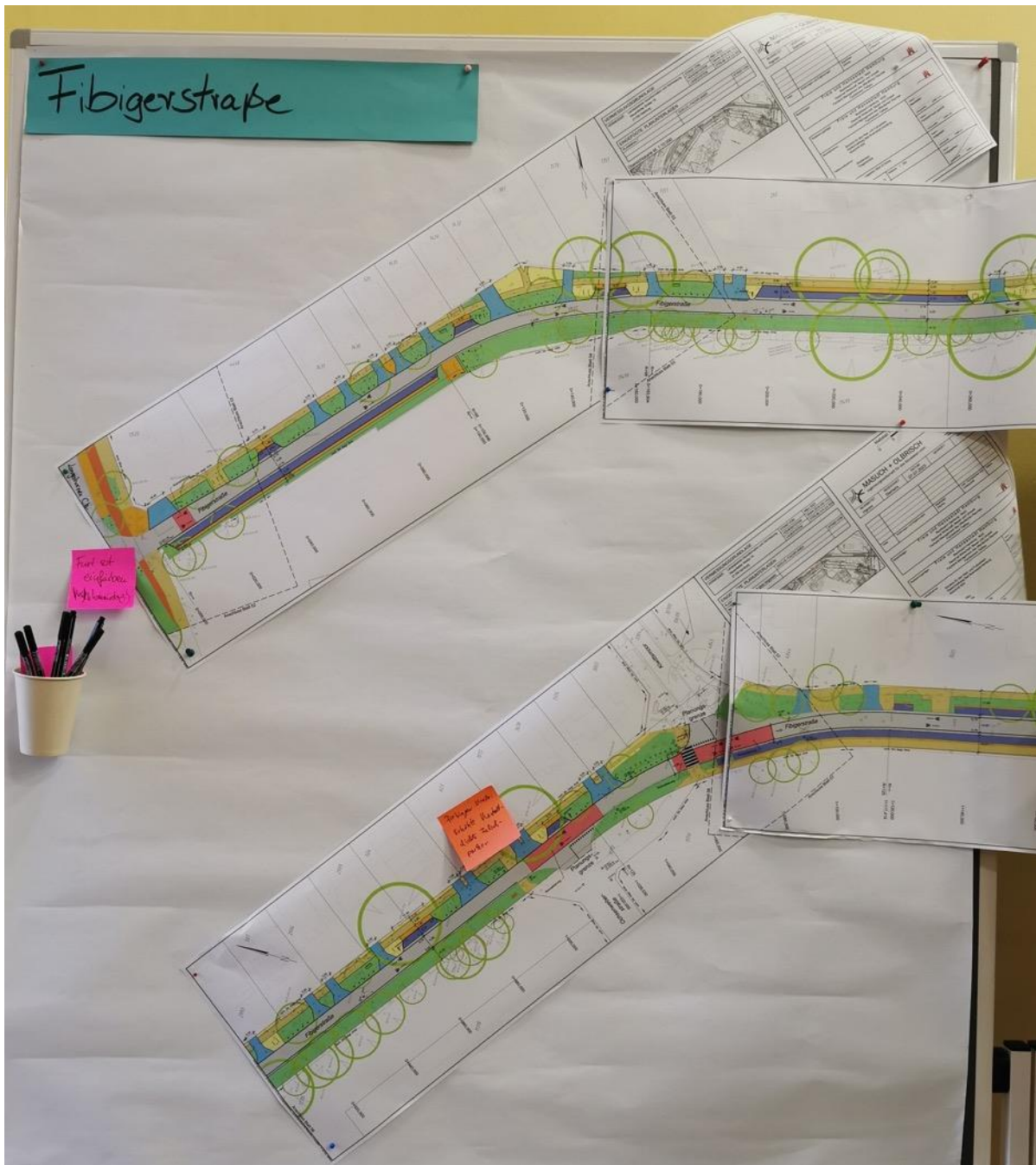


- Mutig! Von 3 auf 1 vom Kreislauf auf Langenhorner Chaussee → Unfallgefahr besonders durch Ortsunkundige
- 2-Richtungsradweg zu Lasten 1 Autofahrstreifen: gut! → warum nicht verlängern an der Langenhorner Chaussee Richtung City?!
- Wer spricht mit den Imbissbesitzer:innen über deren kurzparkende Kunden?
- Verengung Fahrtrichtung Norden etwas nach Süden verlegen, damit im Verengungsbereich ein mechanischer Schutz des Radfahrens möglich wird.
- Konflikt: Radfahrer:innen Fußgänger:innen? → Wochenmarkt



- Induktionsschleifen, die die Ampel rechtzeitig auf „grün“ schalten?
- Ggf. bei Anforderungsampel 50 Meter vorher Druckknopf – beide Seiten
- Rad-Aufstellfläche auf zu laufendem Pkw-Platz
- Ampel erforderlich, der 2-Richtungsradweg ist gefährlich
- Weiterführung des Radweges entlang der gesamten Langenhorner Chaussee, bitte umsetzen

Stellwände Fibigerstraße bis Kiwittsmoor



Abschnitte oben:

- Furt rot einfärben (Konfliktvermeidung)

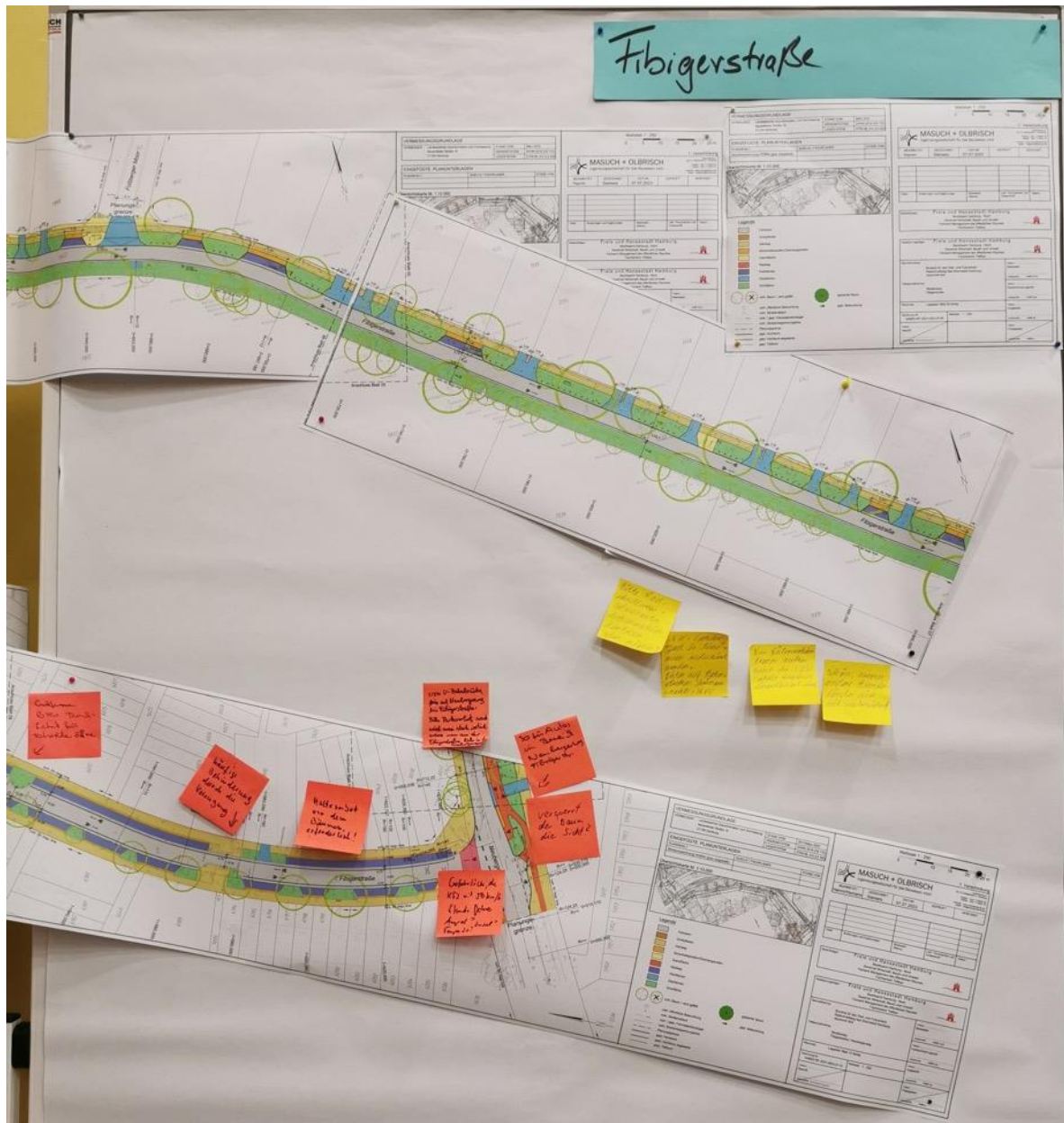
Abschnitte unten:

- Fibigerstraße: Erhöhte Kontrolldichte Falschparker



Abschnitte unten:

- In der Fibigerstraße sind die Parkplätze schräg gerade gemacht
- Warum „Haifischzähne“? Die Weygandtstraße ist Einbahnstraße. Da darf keiner rauskommen.



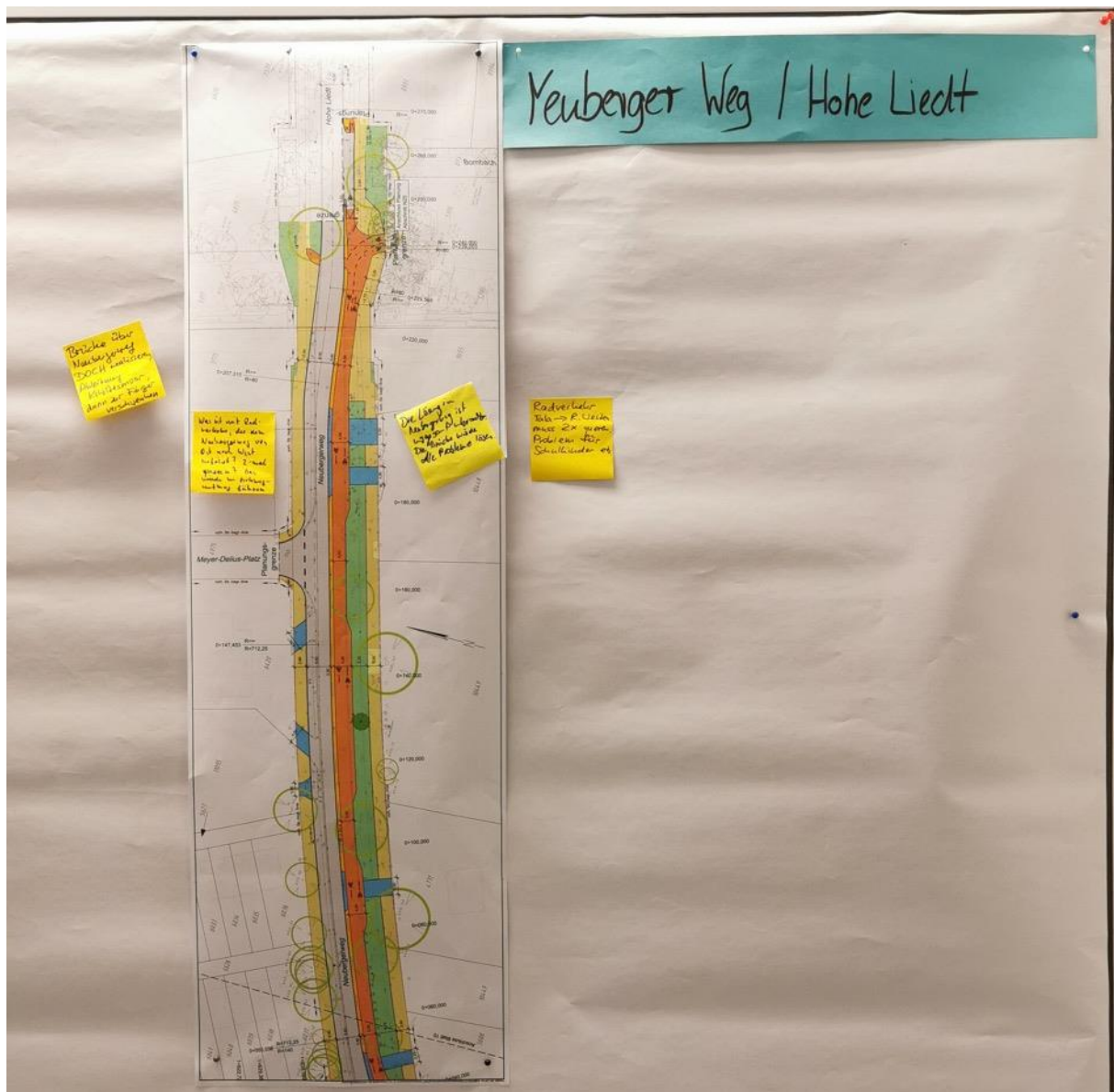
Abschnitte oben:

- Bitte Radschnellwege + Velorouten deckungsgleich herstellen – sofern möglich!
- LKW-Verkehr „just in time“ muss reduziert werden. Güter auf Bahnstrecken bringen = nachts = HVV
- Nur Güterverkehrstrassen nutzen, wenn der LKW-Verkehr zugleich eingedämmt wird
- Schön, wenn andere Bundesländer sich mit einbeziehen!

Abschnitte unten:

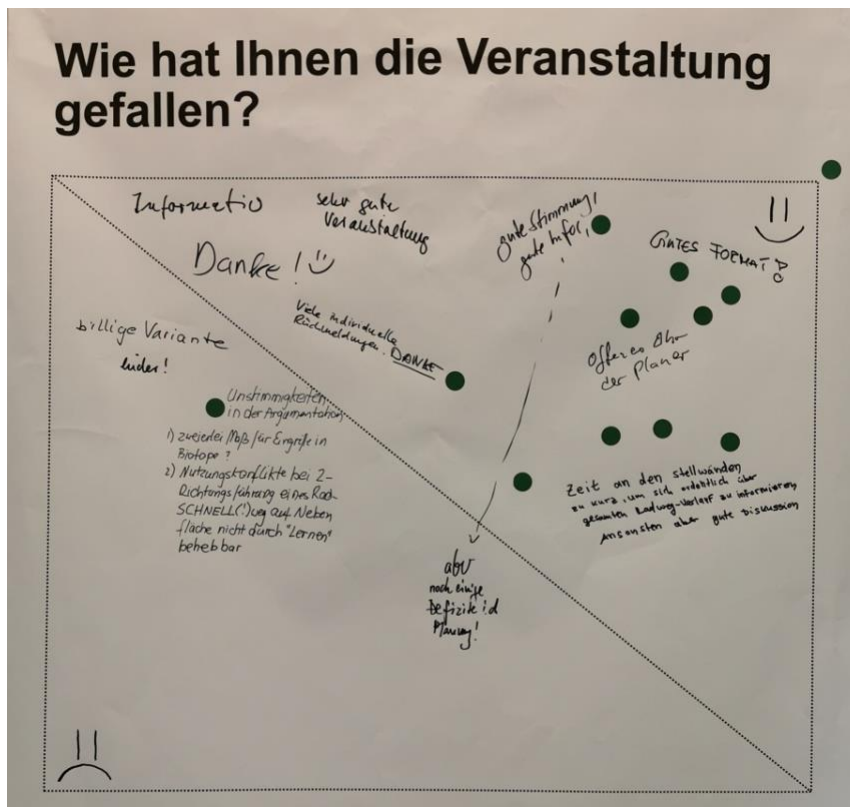
- Entfernen bzw. Durchfahrt für Fahrräder öffnen
- Häufige Behinderung durch die Verengung
- Halteverbot vor den Bäumen erforderlich!
- Von U-Bahnbrücke auf Neubergerweg bis Fibigerstraße: Bitte Parkverbot, sonst wird man stark irritiert, wenn man aus der Fibigerstraße links in den Neubergerweg
- 30 für Autos im Bereich Neubergerweg Fibigerstraße
- Versperrt der Baum die Sicht?
- Gefährlich, da KFZ mit 50 km/h Stunde fahren. Ampel? Insel? Tempo 30?

Stellwand Neuburger Weg/Hohe Liedt



- Brücke über Neuburgerweg DOCH realisieren, Ableitweg Kiwitte Moor, dann zur Fibigerstraße verschwenken
- Was ist mit dem Radverkehr, der den Neuburgerweg von Ost nach West befährt? 2-mal queren? Das würde zu Gehwegnutzung führen.
- Die Lösung im Neuburgerweg ist insgesamt unbrauchbar. Die Brücke würde alle Probleme lösen.
- Radverkehr Tangstedter Landstraße → Richtung Westen muss 2x queren. Problem für Schulkinder etc.

Feedbackwand



Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen?

☺ (positiv)

- Insgesamt 10 Punkte
- Rückmeldungen:
 - Informativ
 - Danke!
 - sehr gute Veranstaltung!
 - viele individuelle Rückmeldungen. DANKE
 - GUTES FORMAT!
 - Offenes Ohr der Planer

☺/☹ (sowohl als auch)

- Rückmeldungen:
 - gute Stimmung, gute Infos! aber noch einige Defizite in der Planung
 - Zeit an den Stellwänden zu kurz, um sich ordentlich über gesamten Radweg-Verlauf zu informieren. Ansonsten aber gute Diskussion

☹ (negativ)

- Insgesamt ein Punkt
- Rückmeldungen:
 - billige Variante leider
 - Unstimmigkeiten in der Argumentation
 - 1) zweierlei Maß für Eingriffe in Biotop?
 - 2) Nutzungskonflikte bei 2-Richtungsführung eines Rad-SCHNELL(!)weg auf Nebenflächen nicht durch „Lernen“ behebbar

Impressum

Veranstalter / Ansprechpartner:innen:

Bezirksamt Hamburg-Nord
Management des öffentlichen Raumes, Tiefbau, Abschnitt Nachhaltige Mobilität
Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg

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

Moderation und Dokumentation:

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

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

Aufgestellt: Böcker/Garrone/Meißner/Unger, 14.08.2023

Bildnachweis:

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen