

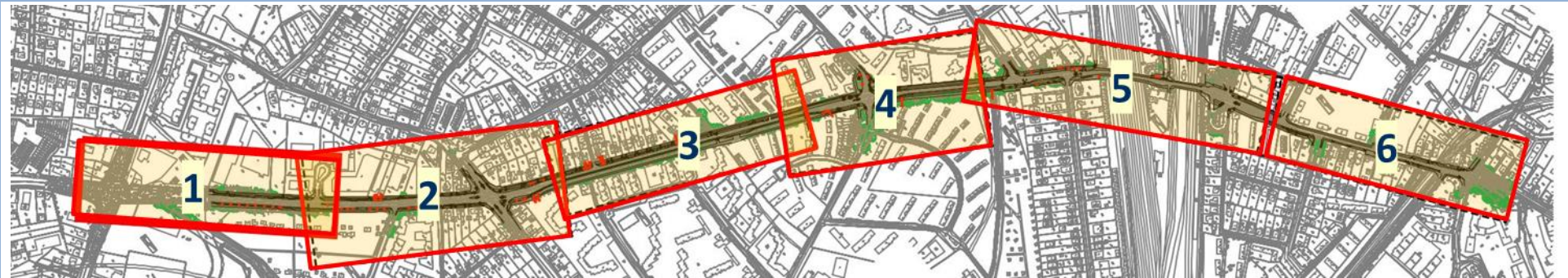
Dialogphase: Die Planung aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Hinweise zur Dokumentation

- Folgende Übersichten fassen die Ergebnisse **beider Online-Dialogrunden** zusammen, Hinweise vom 26.02.21: **blaue Schrift**, Hinweise vom 12.03.21: **grüne Schrift***
- Direkte **Rückmeldungen des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg (LSBG) und des Büros BPR Künne&Partner (BPR)** in den Dialogrunden sind **dunkelgrau** gesetzt. Zu einigen Hinweisen und Fragen ist im Nachgang eine genauere Prüfung erforderlich, so dass in den Dialogrunden noch keine Rückmeldung möglich war. Ausstehende Rückmeldungen wird der LSGB in das Rückmeldedokument zur Online-Beteiligung mit aufnehmen.
- Die Hinweise der Teilnehmenden wurden im Nachgang **thematisch sortiert**.
- In der ersten Dialogrunde wurden die Hinweise **direkt zu den einzelnen Abschnitten** gesammelt, in der zweiten Dialogrunde erfolgte zunächst eine Sammlung **allgemeiner Hinweise zur Planung** und im Anschluss nach Abschnitten. So war es möglich, die Diskussion noch besser zu strukturieren und Wiederholungen zu reduzieren.
- Die **Verortung** der Hinweise ist im Zuge der Dokumentation nochmals verfeinert worden.
- Für eine bessere Verständlichkeit sind die Notizen in den Plänen aus der Veranstaltung teilweise **etwas ausführlicher ausformuliert**

* Ein Teilnehmer der zweiten Dialogrunde konnte zunächst aus technischen Gründen keine Hinweise direkt einbringen. Er hat dem LSBG deshalb eine Mail mit seinen Anregungen geschickt. Diese wurden mit in die Dokumentation aufgenommen, da sie in direktem Zusammenhang mit der Online-Dialogrunde stehen.

Planung insgesamt



Allgemein

- Insgesamt bessere Planung erhofft
- Pläne gefallen gut
- Bei Planung insgesamt im Blick behalten: Leistungsfähigkeit für welche Verkehrsmittel? (LSBG: Leistungsfähigkeit für Radverkehr besonders im Blick, da Veloroutenplanung, aber dennoch alle Verkehrsträger zu berücksichtigen / BPR: laut Simulation zur Leistungsfähigkeit der Kreuzung Farnhornweg, Kreuzung Langbargheide und Kreuzung Spreestraße funktioniert die Planung)
- Zu berücksichtigen: Motorisierter Individualverkehr (MIV) muss in Hamburg sinken → Aussage verschiedener anderer Pläne, z. B. zum Klimaschutz
- Beachten: Bei Grundstückseinfahrten hohe Bordsteinkanten für Autoverkehr, wenn Radweg zu dicht entlang Fahrbahn führt

Planungsgrundlagen und Zahlen zu Verkehrsteilnehmer*innen

- Zu welchen Zeitpunkten sind die Verkehrserhebungen erfolgt? (LSBG: zu Spitzenzeiten)
- Fahrgäste an der S-Bahn, Fußgänger*innen, Radfahrende: Gibt es dazu Zahlen?

Art des Radwegs

- Warum auf Altonaer Seite kein Kopenhagener Radweg?

Besondere Herausforderungen

- Besonderer Handlungsbedarf im Bereich der Brücken
- Wie mit zusätzlichem Verkehr durch Verladestation umgehen?
- Wie werden Übergänge organisiert, z. B. Einfädeln?
- Haltende Busse: Staufahrt steigt, deshalb Vorschlag: Tempo 30 einführen

Darstellung

- Anregung: Vorher – nachher gegenüberstellen, dann werden Veränderungen klarer

Abschnitt 1: Elly-See-Straße bis „Gerbstraße“

Allgemeine Fragen und Hinweise

- Was wird besser? Eindruck: nur wenig Veränderung (LSBG: Radwege werden breiter)
- Erfolgt ein gesamter Umbau dieses Abschnitts? (LSBG: in Teilen)
- Dieser Abschnitt ist nicht so kritisch wie die folgenden
- Generell: Kombination Fuß- und Radwege gefährlich
- Wenn Veloroute Nebenstraßen quert: „Aufpolstern“ → auf einer Ebene führen
- In Zeichnung fehlen bestehende Ampelanlagen

Verkehrssituation und Breite der Radwege

- Planung ‚mutlos‘ → mehr Platz vorhanden für Radwege: Kopenhagener Radweg anlegen (LSBG: Konflikt Fuß- und Radverkehr in diesem Abschnitt nicht so stark, so dass vorgesehene Radwegbreite ausreichen dürfte)
- Radwegbreite 2m gering, insbesondere für schnelles Fahren
- Rückstau hier kaum ein Problem → weitere Kfz-Spur entfernen und Radweg breiter anlegen (LSBG: eine Kfz-Fahrspur hier voraussichtlich zu wenig)



Gefahr ausfahrende LKW, Lieferwagen: Kurvenradien verkleinern

Radweg auf Gehweghöhe aufpflastern (LSBG: Vorgaben)

Hinweis LSBG: Mittelinsel ggf. schmaler

Bäume

- Bitte keine Bäume fällen (LSBG: Gutachten geplant, ggf. können sie erhalten werden)
- Werden Bäume ersetzt, wenn sie weggenommen werden müssen? (LSBG: Wurzelraumprüfungen geplant, um Bäume zu schützen und zu erhalten, Neupflanzungen vorgesehen, Ziel: neutrale Bilanz)

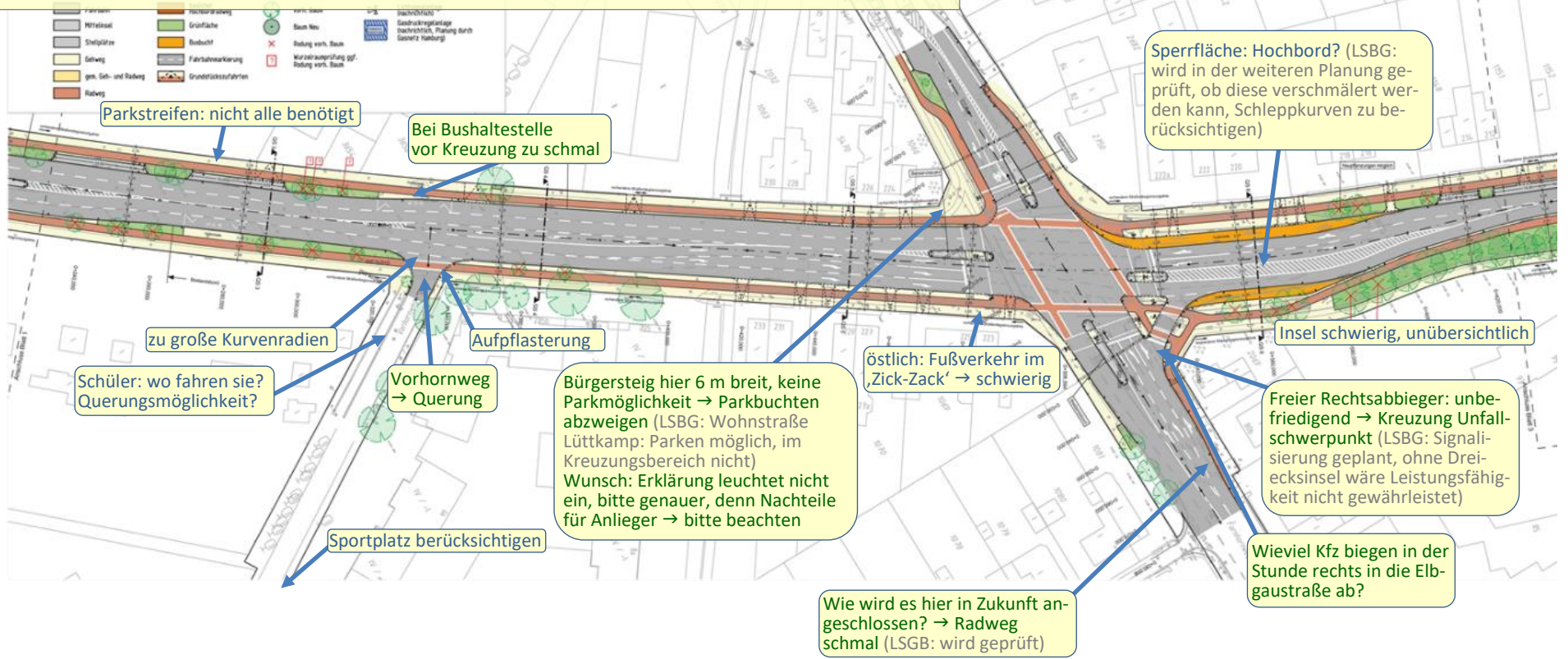
Abschnitt 2: Kreuzung Farnhornweg

Verkehrsfluss und Regelungen

- Lüttkamp: Abkürzung aus Richtung Pinneberg → wenn hier weniger Platz: Rückstau, besser: Linksabbieger auch als Geradeaus-Spur (LSBG: Leistungsfähigkeit wurde geprüft – Hinweis Teiln.: Zeitpunkt Messung wichtig bei Prüfung)
- Tempo 30 einführen? (LSBG: zu beachten, dass Hauptverkehrsstraße)
- Unterschiedliche Einschätzungen in Bezug auf Kfz-Verkehr: guten Verkehrsfluss gewährleisten ↔ Kfz-Verkehr nicht weiter bevorzugen

Bäume

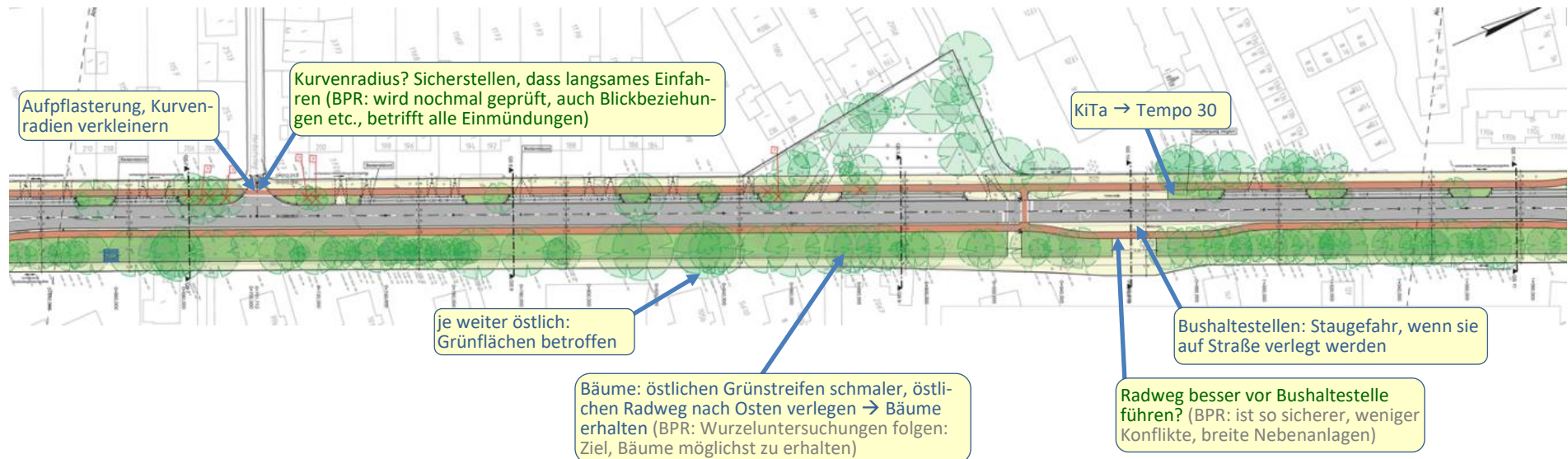
- Bäume: gibt es Ersatz für gefällte? (LSBG: Ersatz vorgesehen, evtl. müssen nicht alle gekennzeichneten wegfallen; Klärung im Rahmen der nächsten Planungsschritte → Wunsch: auf jeden Fall berücksichtigen)



Abschnitt 3: Herbststieg bis Elbgaustraße 170

Radwegart und -breite

- Radweg mit 2m Breite vorgesehen → Kopenhagener Lösung umsetzen (BPR: separierter Radweg geplant, aber hier kein direkt angrenzender Gehweg)
- Relativ konfliktfrei, viel Platz, Radverkehr wird zunehmen → Radinfrastruktur noch breiter möglich (2,5m)? (BPR: wäre hier im östlichen Bereich möglich, aus Gründen einheitlicher Breite so geplant, wird aber nochmal geprüft)
- Warum keine Radfahrstreifen / Kopenhagener Radweg? (BPR: wäre deutliche Verschiebung Richtung Süd-Osten, Problem: Wurzelräume; Abtrennung zu Gehweg hier nicht erforderlich, so noch sicherer)



Abschnitt 4: Kreuzung Luttkamp Langbargheide

Bushaltestellen

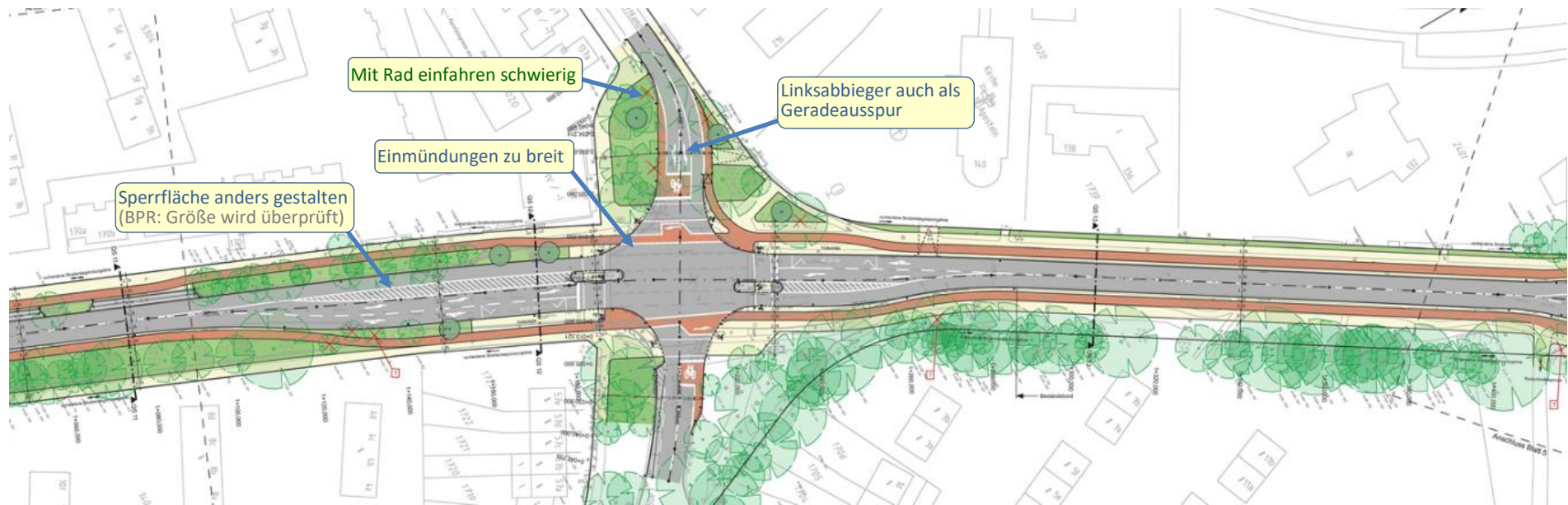
- Warum Verlegung der Haltestellen vor die Kreuzung (aktuell liegen sie hinter der Kreuzung)? (BPR: Verlegung soll Rückstau in den Kreuzungsbereich vermeiden)

Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr und Verkehrsführung

- Laut Erhebung 14 Fahrzeuge/Minute: Staugefahr → Simulation kann kaum stimmen; Zweifel, dass Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr nach Umbau gegeben
- Positiv: Verkehrsführung für KfZ wird einstreifig in Fahrtrichtung Norden

Schulwege

- Schulwege beachten: Werden Radwege auf den richtigen Seiten genutzt?



Abschnitt 5: Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße

Leistungsfähigkeit für verschiedene Verkehrsarten

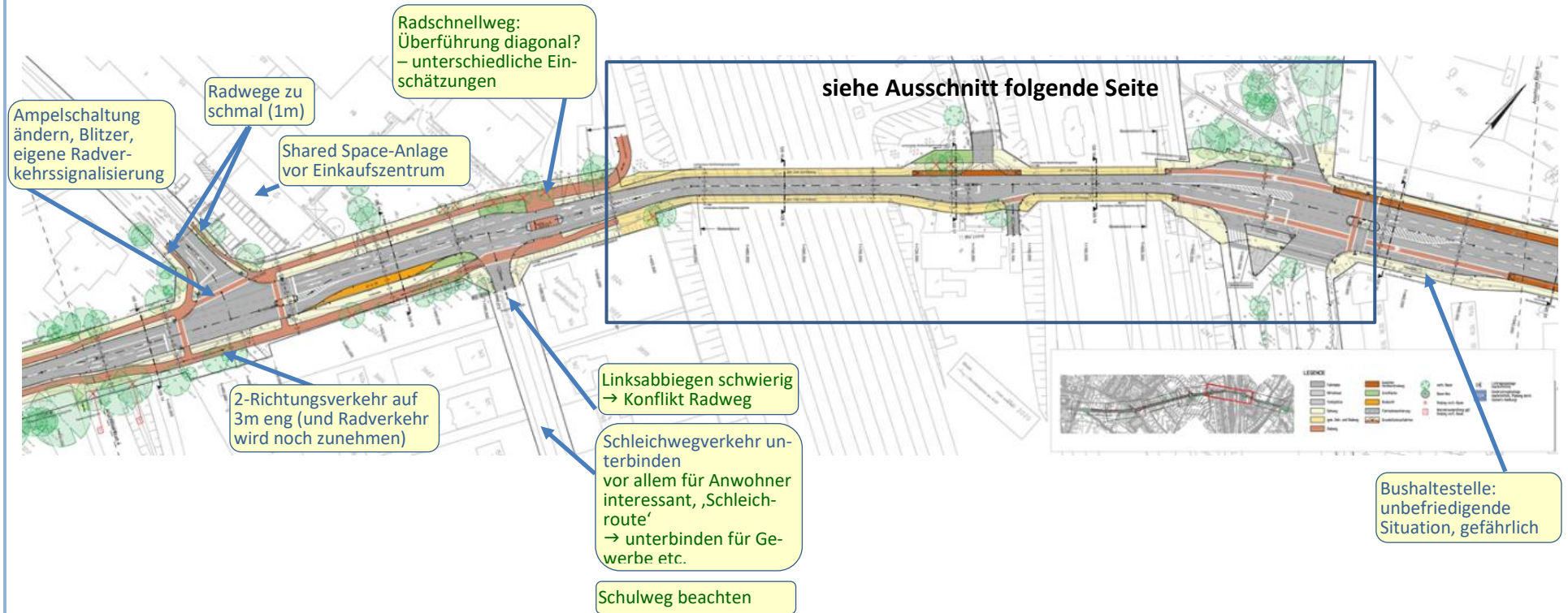
- Leistungsfähigkeit Straße erhalten steht im Konflikt mit Ertüchtigung Radroute (LSBG: teilweise Flächen von Straße zu Rad → Zustimmung von einigen)
- Wunsch: Mutiger zugunsten Radverkehr

Sicherheit

- Winkel Einmündungen spitzer planen
- Beachten: viel Schülerverkehr
- Tempo 30 auf ganzem Abschnitt – oder: Tempo 20?

Radschnellweg

- Wie verbindlich ist die Planung? (LSBG: noch nicht öffentlich vorgestellt, Machbarkeitsstudie liegt vor; relativ sicher, dass er so kommt)



Abschnitt 5: Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße, Detailausschnitt Unterführung

Verkehrswege in Unterführung

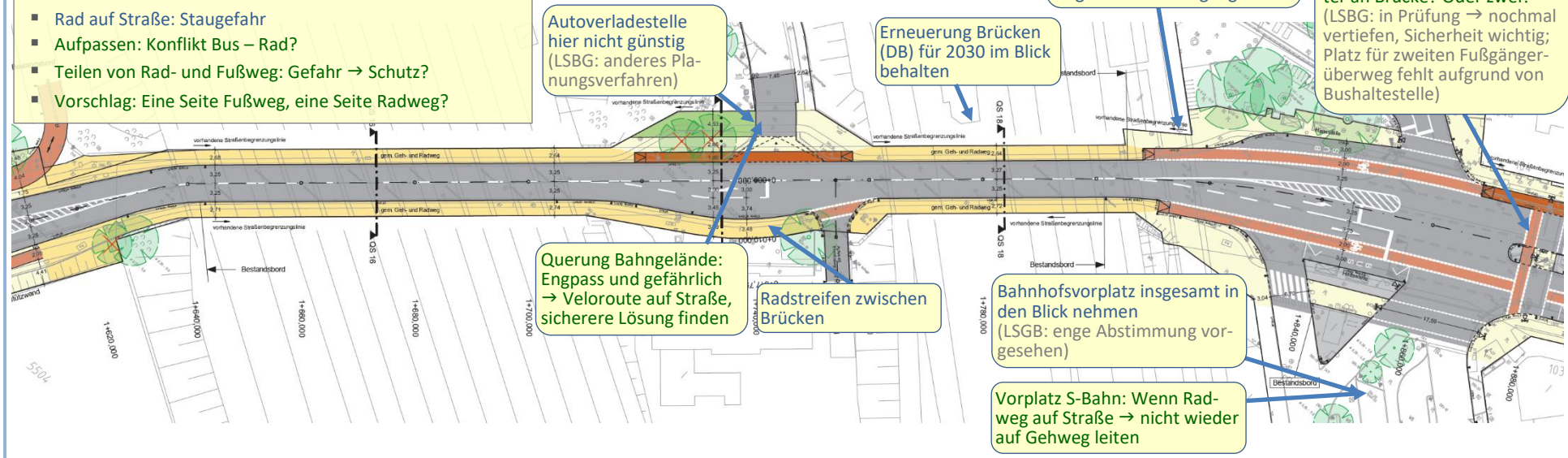
- Unterführung: Gehweg schmal (viel genutzt), Radweg sehr schmal → Benutzungspflicht? (wäre ungünstig), Vorschlag: Tempo reduzieren, Gehwege frei für Rad (LSBG: wird noch diskutiert, Sicherheit wichtig!)
- Bahnunterführung: extrem schmal: **Fahrbahn für Radfahren nutzen** (LSBG: Symbole, Reduzierung Geschwindigkeit sind Ideen, um gute Lösung zu finden)
- Piktogramme aufbringen: wichtig, damit Regelungen verständlich (LSBG: gesamter Bereich der Unterführung ‚knifflig‘, aber Begrenzung durch Brücke)
- Einzige Verbindung Lurup zur S-Bahn → sehr wichtiger Bereich
- Rad auf Straße: Staugefahr
- Aufpassen: Konflikt Bus – Rad?
- Teilen von Rad- und Fußweg: Gefahr → Schutz?
- Vorschlag: Eine Seite Fußweg, eine Seite Radweg?

Steuerung Kfz-Verkehr

- Verkehrsbelastung reduzieren, um Lösung für schwierige Situation zu finden, Einbahnstraßenregelung als Lösung?
- Blitzanlagen
- Unterführung: Ein- oder beidseitig?
- Situation Busbahnhof: LSBG im Austausch mit Verkehrsbetrieben, Abstimmung vorgesehen

Nutzungsqualität

- Auch hier Thema: Taubenkot
- Problem: Tauben im Brückenbereich → ungünstig für Radfahrer
- Beleuchtung in Unterführung sollte heller werden



Abschnitt 6: Redingskamp bis Kreuzung Niekampsweg Furtweg

Allgemeine Anregungen

- Hier insgesamt viel Fußverkehr → Piktogrammketten aufbringen
- Piktogramme gut und wichtig
- Einbahnstraßenregelung hier fortsetzen
- Ringstraße 3 von Elbgaustraße weglegen?

