



Verkehrskonzept (SHP Ingenieure)

Beteiligungsverfahren Umgestaltung Eppendorfer Marktplatz Abschlussveranstaltung

Dokumentation - Entwurf

Freitag, 25. Mai 2018

17:30 bis 20:00 Uhr

Großer Saal der Bezirksversammlung Hamburg-Nord, Robert-Koch-Straße 17

Veranstalter: LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Gutachterbüro: SHP Ingenieure

Moderation und Dokumentation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

1. Vorspann

Der Veranstaltungssaal ist ab 17:00 Uhr für die TeilnehmerInnen der Abschlussveranstaltung im Beteiligungsverfahren zur Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatzes geöffnet. Wie bei den vorigen Veranstaltungen wird im Eingangsbereich anhand von Abfragen ein Überblick über die Zusammensetzung des Kreises der TeilnehmerInnen ermittelt. Die überwiegende Zahl der TeilnehmerInnen beteiligt sich daran.



Fotos der Abfragen beim Eintreffen

- Wer ist heute Abend hier: Wo wohnen Sie?
Die TeilnehmerInnen verorten ihren Wohnsitz mit einem roten Punkt. Zu erkennen ist, dass etwa gleich viele TeilnehmerInnen unmittelbar im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes, im näheren Umfeld und im weiteren Umfeld außerhalb des Planungsraumes wohnen.
- Wer ist heute Abend hier: An welchen Veranstaltungen haben Sie bisher teilgenommen?
Das Abfrageergebnis zeigt, dass heute TeilnehmerInnen aus allen bisherigen Veranstaltungen anwesend sind. Während der Abfrage zeigt sich, dass nur wenige TeilnehmerInnen bisher an keiner Veranstaltung teilgenommen haben.

Beim Eintreffen können sich die TeilnehmerInnen über die inzwischen erarbeitete Lösungsvariante informieren. An zwei Bildschirmen wird der Verkehrsfluss am Eppendorfer Marktplatz als Computersimulation einmal unter heutigen Bedingungen und einmal unter den Bedingungen der Lösungsvariante mit den entsprechenden Fahrspuren und Ampelschaltungen gezeigt. Weiter stehen Visualisierungen der Lösungsvariante aus verschiedenen Perspektiven zur Verfügung. In einer Tabelle ist außerdem dargestellt und erläutert, welche der im Beteiligungsverfahren bisher geäußerten Anliegen in der Lösungsvariante berücksichtigt werden und welche nur teilweise bzw. auch nicht berücksichtigt werden konnten.

2. Begrüßung und Einführung

Roland Hansen, Leiter des Projekts Busbeschleunigung im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), begrüßt die Anwesenden. Bei der heutigen Veranstaltung wird die Lösungsvariante für die Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatzes vorgestellt, die seit der letzten Planungswerkstatt im November 2017 erarbeitet worden ist. Da es TeilnehmerInnen gibt, die zum ersten Mal an einer

Veranstaltung in diesem Verfahren teilnehmen, erläutert Herr Hansen noch einmal kurz die Rahmenbedingungen und Hintergründe des Beteiligungsverfahrens.¹

Grundlage für das Projekt ist das Senatsprogramm Busbeschleunigung. Im Mittelpunkt stehen Ziele für

- den Busverkehr:
 - Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
 - Kapazitätssteigerung,
 - Barrierefreiheit,
 - Fahrgastkomfort und Sicherheit,
 - Mehrwerte für weitere VerkehrsteilnehmerInnen schaffen,
 - bessere Aufenthaltsqualität am Eppendorfer Marktplatz.
- und den Fahrradverkehr:
 - Regelkonformer Ausbau der Radverkehrsanlagen,
 - Verbesserung bzw. Herstellung wichtiger Wegeverbindungen.

Das Beteiligungsverfahren ist der eigentlichen Planung vorgeschaltet. Es findet mit der heutigen Veranstaltung seinen Abschluss. Das Ergebnis ist eine Empfehlung für den anschließenden Planungsprozess. Eine Entscheidung über die umzusetzende Planung erfolgt im anschließenden Planungsprozess in der Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange und durch das Votum der politischen Gremien.

Herr Hansen betont die großen Herausforderungen am Eppendorfer Marktplatz. Der Bereich sei verkehrstechnisch sehr komplex, zahlreiche Kreuzungen mit Ampelschaltungen seien zu berücksichtigen. Herr Hansen schätzt die Bedeutung des Beteiligungsverfahrens am Eppendorfer Marktplatz als sehr groß ein. Das Wissen der AnwohnerInnen habe eine große Rolle bei der Entwicklung einer guten Lösung gespielt.

Ausgehend von den Ergebnissen der vorausgegangenen Veranstaltungen haben die VertreterInnen des LSBG und des Gutachterbüros SHP Ingenieure eine Lösungsvariante für den Eppendorfer Marktplatz entwickelt. Sie wird Grundlage für die nun folgende Planung. Herr Hansen beschreibt das zurückliegende Verfahren als einen Prozess der Filterung: Aus der Fülle von Anliegen und Ideen sei in mehreren Schritten der Prüfung und Abstimmung eine tragfähige und machbare Lösung ermittelt worden. Die Ergebnisse der Stakeholdergespräche und Passantenbefragung seien ebenso wie die der Veranstaltungen mit eingeflossen. Die nun vorliegende Lösungsvariante stelle den bestmöglichen Kompromiss innerhalb der gegebenen Rahmenbedingungen dar. Bei einer innerstädtischen Verkehrsplanung könne immer nur ein Kompromiss erzielt werden, so Herr Hansen.

Herr Hansen stellt die weiteren Mitwirkenden der Veranstaltung vor:

- für den LSBG: Carsten Buck, Sönke Gerundt und Anna Al-Khafagi sowie Michael Bahr, Simon Harms und Maren Bösch als ExpertInnen für Ampelschaltungen und Verkehrssimulationen,
- für das Planungsbüro SHP Ingenieure: Dr. Daniel Seebo und Sabrina Stieger,
- für die beteiligten Busverkehrsunternehmen: Sven Plake, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), und Martin Böhmer, Hamburger Hochbahn AG,
- für die Fachbehörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Harry Welschinger,
- für die Moderation und Dokumentation: das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Anette Quast, Katharine Wegner und Alessandro Pantò.

Auf den Stühlen liegt ein Feedbackbogen des LSBG aus, den die Teilnehmenden im Anschluss an die Veranstaltung ausfüllen können.

¹ Die vollständige Präsentation mit allen Karten und Plänen steht unter <https://via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-eppendorfer-marktplatz/> zum Download bereit.

Mone Böcker (TOLLERORT) begrüßt als Moderatorin und informiert über den Ablauf der Veranstaltung. Nach einer Vorstellung der Lösungsvariante haben die TeilnehmerInnen Gelegenheit, in Gruppen mit den ExpertInnen die Ergebnisse vertieft zu erörtern und zu prüfen, wie mit den Anliegen aus der Beteiligung umgegangen wurde. Bei einer abschließenden Runde im Plenum besteht die Möglichkeit, ein Feedback zu den Ergebnissen und zum Beteiligungsverfahren zu geben.

Frau Böcker gibt einen Überblick über den zurückliegenden Beteiligungsprozess und vermittelt anhand weiterer Abfragen einen Eindruck von der Zusammensetzung des Kreises der TeilnehmerInnen. Es sind wenige Gewerbetreibende anwesend. Der Großteil der Anwesenden stammt aus dem Kreis der AnwohnerInnen, wobei die Wohnorte über ganz Eppendorf verteilt sind, wie die Punktabfrage vom Einlass zeigt. FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen sind – gemessen an durchschnittlichen Verkehrsanteilen – besonders stark vertreten.

Mit Verweis auf die kürzlich in Kraft getretene Europäische Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) informiert Frau Böcker, dass das Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen den eingerichteten E-Mail-Verteiler zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens löscht. Wer im weiteren Verfahren vom LSBG über einen E-Mail-Verteiler darüber informiert werden will, wann die Ergebnisse im Ausschuss der Bezirksversammlung vorgestellt werden, hat Gelegenheit, sich in eine Liste am Eingang einzutragen.

Ablauf 17:30 – 20:00 Uhr

- Begrüßung und Einführung
- Vorstellung der Lösungsvariante
- Gesprächsphase in Gruppen
 - Erläuterung der Ergebnisse
 - Rückkopplung über den Umgang mit den Anliegen aus dem Beteiligungsverfahren
- Feedback im Plenum
- Abschluss und weiteres Vorgehen

3. Vorstellung der Lösungsvariante

Herr Buck (LSGB) stellt die Lösungsvariante vor.² Dafür erläutert er im ersten Schritt, was die **Prüfung der Variante 4c** ergeben hatte. Diese Variante war bei der Planungswerkstatt II in den Gesprächsgruppen favorisiert worden. Sie beinhaltete eine kompakte Busanlage am Eppendorfer Marktplatz Nord. Dies hat sich in der Prüfung der Konsequenzen als nicht umsetzbar erwiesen:

- Die Bushaltestelle Eppendorfer Marktplatz wird von ca. 1.000 Bussen pro Tag angefahren. Die Türen zum Ein- und Aussteigen befinden sich bei allen Bussen auf der rechten Seite. Die Busse hätten daher aus Süden kommend auf der linken Seite in den Bereich Haltestelle einfahren müssen. Ein- und ausfahrende Busse hätten sich auf der Kreuzung südlich des Eppendorfer Marktplatzes Nord (Heinickestraße/ Eppendorfer Marktplatz) gekreuzt. Dies hätte zu erheblichen Verkehrsstaus geführt. Eine zeitliche Beschleunigung der Busse – ein wesentliches Ziel der Maßnahme – hätte bei dieser Variante nicht erreicht werden können. Zudem wäre die im Beteiligungsverfahren vielfach gewünschte neue Fußgängerquerung der Heinickestraße bei dieser Linienführung nicht möglich gewesen.
- In der Ludolfstraße stehen die Häuser bereits sehr dicht an der Straße. In Variante 4c hätte die Straße noch enger an die Häuser herangeführt werden müssen. Zudem wäre durch die neue Verkehrsführung die Verkehrsbelastung in diesem Bereich deutlich angestiegen. Dies sei den AnwohnerInnen nicht zuzumuten und entspreche nicht den Qualitätsstandards, die der LSBG bei einer Planung anlegen würde.

² Die vollständige Präsentation mit allen Karten und Plänen steht unter <https://via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-eppendorfer-marktplatz/> zum Download bereit.

Ausgehend von diesen Ergebnissen haben die PlanerInnen eine **neue Lösungsvariante** entwickelt, mit der der LSBG nun in die formelle Planung einsteigen möchte. Herr Buck betont, es handele sich beim jetzigen Stand immer noch um ein Verkehrskonzept, die detaillierte Planung würde noch folgen. Details könnten sich daher noch ändern.

Herr Buck gibt einen Überblick über die Lösungsvariante anhand einer Planskizze sowie mehrerer Visualisierungen aus verschiedenen Perspektiven. Für detailliertere Informationen und Nachfragen wird in der anschließenden Gruppenphase Gelegenheit geboten.

Kernpunkte der Lösungsvariante sind:

- Die Bushaltestelle Eppendorfer Marktplatz bleibt an ihrem heutigen Standort. Sie wird verlängert und barrierefrei ausgebaut. Es entsteht mehr Platz für die Fahrgäste und den Fußverkehr. Auch wird es möglich sein, größere Busse einzusetzen um die steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen.
- Eine zusätzliche Mittelspur im Bereich der Haltestelle soll gemeinsam von Bus- und Radverkehr genutzt werden. Die Kfz-Fahrbahn der B5 aus südlicher Richtung wird in Höhe der Bushaltestelle verschmälert, hier entfällt die Geradeausspur (und damit die Fahrtrichtung) in Richtung Eppendorfer Marktplatz.
- Im gesamten Bereich des Eppendorfer Marktplatzes einschließlich Ludolfstraße und Heinickestraße bis zur Kreuzung Kellinghusenstraße werden durchgängige Radverkehrsführungen nach heutigen Standards angelegt. Dort, wo der Radverkehr z.B. auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden kann, entsteht mehr Fläche für die Gehwege, den Fußverkehr und den Aufenthalt.
- Es werden mehrere neue Fußgängerquerungen eingerichtet, so dass an drei Stellen neue direkte Fußwegeverbindungen geschaffen werden:
 - von der Ostseite der B5 (an der Einmündung der Eppendorfer Landstraße) über das südliche Ende der Bushaltestelle in Richtung Kleine Eppendorfer Landstraße,
 - in Richtung Eppendorfer Marktplatz Nord über die Heinickestraße (West)
 - aus Richtung Hahnemannstraße in Richtung Kita über die Heinickestraße (Ost) und die Ludolfstraße.
- Die Gabelung Heinickestraße/Ludolfstraße wird dafür in östlicher Richtung vorgezogen. So entsteht deutlich mehr Platz im spitz zulaufenden Gewegbereich. Bisher führte der Gehweg an dieser Stelle nicht weiter. Durch die neue Querung werden neue Wegeverbindungen für den Fußverkehr angeboten.
- Die Ludolfstraße bleibt östlich des Eppendorfer Marktplatzes nur in eine Richtung befahrbar. Im heute dreispurigen Abschnitt (in Höhe der Kita) wird eine Fahrspur weggenommen, so dass die Fahrbahn von den Häusern zurückgesetzt und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden kann.
- Eine große Rolle für das Gelingen der Lösungsvariante spielen die Ampelschaltungen. Die am Rande der Veranstaltung laufende Verkehrssimulation zeigt, dass bei gleicher Verkehrsmenge gegenüber der heutigen Situation künftig Staus weitgehend vermieden werden können.

(Die vollständige Präsentation mit allen Karten und Plänen steht unter <https://via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-eppendorfer-marktplatz/> zum Download bereit.)



Luftbilder und Visualisierung: CopterCloud® GmbH | www.coptercloud.de

CopterCloud®



Luftbilder und Visualisierung: CopterCloud® GmbH | www.coptercloud.de

CopterCloud®

Abbildungen: Visualisierungen mit Blick auf den Eppendorfer Markt (oben) und in die Ludolfstraße (unten) (Im weiteren Planungsprozess können sich noch Änderungen ergeben.)

4. Gesprächsphase in Gruppen

Im Anschluss an die Vorstellung der Lösungsvariante erörtern die TeilnehmerInnen die Ergebnisse mit den ExpertInnen in drei Gruppen. Jeder Gruppe steht die Planskizze der Lösungsvariante zur Verfügung. Fragestellungen in dieser Gesprächsphase sind:

- Was müssen Sie wissen, damit Sie die Lösung im Detail verstehen und nachvollziehen können?
- Wie wurden die im Beteiligungsverfahren ermittelten Anliegen berücksichtigt?

In den Gruppen wird die Lösungsvariante genau untersucht und die Fragen der Beteiligten werden von den ExpertInnen beantwortet. Auch die parallel laufenden Verkehrssimulationen werden für die Erläuterung herangezogen.

Anliegen an die weitere Planung können im Gespräch notiert werden:

- Lärmindernder Belag Eppendorfer Marktplatz Nord
 - Neue Vibrationsmessung der Häuser (12+10+8)
 - Vibrationen verhindern

Hintergrund: Der Busverkehr sei in den Wohnungen der gründerzeitlichen Gebäude spürbar. Wenn künftig Linien verstärkt und mehr Busse fahren werden, würden die Belastungen zunehmen. Möglicherweise könnte die Belastung durch einen lärmindernden Belag vermindert werden.

- Berücksichtigen: Problem Lieferverkehr auf Radverkehrsstreifen

Hintergrund: In der Verkehrssimulation sei das in der Realität häufig zu beobachtende verkehrswidrige Verhalten des Lieferverkehrs nicht abgebildet. Lieferfahrzeuge würden auf den Radfahrstreifen abgestellt, was die Sicherheit der Radfahrenden beeinträchtigen würde. Lieferfahrzeuge würden auch außerhalb von Ladezonen auf der Fahrbahn halten, was zu Staus führen würde.

- Wunsch: Stadtradstation am Eppendorfer Marktplatz
- Aus der Eppendorfer Landstraße südliche Richtung (UKE) als Radfahrer („Tasche?“)
- Eppendorfer Marktplatz Nord: Wo ist Aufenthaltsbereich für Menschen?
Wie gelingt diese Fahrbeziehung?
- Lösung für Anwohnerparken suchen

5. Abschluss mit Austausch im Plenum

Zum Abschluss lädt Frau Böcker die TeilnehmerInnen ein, mitzuteilen wie sie die Ergebnisse und das Beteiligungsverfahren bewerten.

- Den PlanerInnen wird von mehreren TeilnehmerInnen Respekt und Anerkennung für ihr Engagement und ihre intensive Arbeit im Rahmen dieses Verfahrens entgegengebracht. Es wird anerkannt, dass nicht alle Wünsche berücksichtigt werden konnten und die PlanerInnen einen schwierigen Abwägungsprozess zu bewältigen hatten.
- Es wird anerkannt, dass in der neuen Lösungsvariante aktuelle Standards für Fuß- und Radwege umgesetzt würden. Die neuen Fußgängerquerungen werden als sehr positiv bewertet. In dieser Hinsicht biete die Lösungsvariante deutliche Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation.
- Viele BürgerInnen hatten jedoch Hoffnung auf große Flächen mit Aufenthaltsqualität und eine deutliche Verkehrsberuhigung eingebracht. Dass dies nicht umgesetzt werden kann, wird von einigen TeilnehmerInnen als enttäuschend bewertet.

Da eine deutliche Verkehrsberuhigung Konsequenzen weit über das Planungsgebiet hinaus gehabt hätte, nimmt heute Herr Welschinger von der Fachbehörde Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu diesem Anliegen Stellung und vermittelt die gesamtstädtische Perspektive.

- Die Stadt unternehme erhebliche Anstrengungen, einen umweltfreundlicheren Verkehr zu stärken. Dazu gehören der Ausbau des Rad- und Fußverkehrs, der Bau der U5 und andere

Großprojekte. Zu den Aufgaben der Stadt gehöre es aber auch, den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen. Lieferverkehre, Handwerksbetriebe und andere müssten die Straßen sinnvoll nutzen können.

- Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung und mehr Flächen mit Aufenthaltsqualität sei sehr verständlich. Es sei aber nicht möglich, andere Gebiete durch zusätzliches Verkehrsaufkommen zu belasten oder größere Verkehrsstaus und die damit verbunden Risiken in Kauf zu nehmen.
- Mögliche Lösungen für eine stärkere Bündelung von Verkehrsströmen, wie zum Beispiel Stadtautobahnen, seien nach heutiger Erkenntnis nicht mehr sinnvoll und nicht mit den Ansprüchen an eine moderne Stadt vereinbar.
- Ein Teilnehmer schätzt ein, die Lösungsvariante bringe für die AnwohnerInnen der Ludolfstraße Verbesserungen. Bei den bisherigen Varianten sei ihre Sorge vor einer zusätzlichen Verkehrsbelastung groß gewesen. Wünschenswert seien weitere Anwohnerparkplätze.
- Eine Teilnehmerin befürchtet zusätzliche Belastungen (Lärm/Luft) durch den Busverkehr am Eppendorfer Marktplatz, da das Busangebot perspektivisch ausgebaut werden soll.
Herr Böhmer, Hamburger Hochbahn, erläutert auf Nachfrage die Pläne der Hochbahn zum Ausbau der E-Mobilität in ihrem Fuhrpark. Ab dem Jahr 2020 würden nur noch Elektrofahrzeuge angeschafft, so dass der Fuhrpark im nächsten Jahrzehnt sukzessive auf E-Mobilität umgestellt werde und die Belastungen reduziert werden könnten. Zudem würde eine einzelne Busfahrt in der Regel dutzende PKW-Fahrten ersetzen, welche in Summe einen wesentlich höheren Schadstoffausstoß hätten. Ein leistungsfähiger Busverkehr sei deshalb nicht als Teil des Problems, sondern als Teil der Lösung zu sehen.
Die ExpertInnen der LSBG gehen nicht von einer höheren Schadstoffbelastung am Eppendorfer Marktplatz Nord durch die neue Verkehrsführung aus. Der HVV tausche zusätzlich 10% seiner Fahrzeuge pro Jahr gegen schadstoffärmere Modelle aus. Zudem sei die Belastung durch den privaten Kfz-Verkehr mit mehreren zehntausend Autos pro Tag weitaus höher als durch den Busverkehr. Einer der Hauptgründe für die hohe Schadstoffbelastung heute seien die häufigen Rückstaus an den Kreuzungen. Wie die Verkehrssimulation zeige, werde der Verkehr künftig deutlich flüssiger fließen und die Schadstoffbelastung in diesem Bereich dadurch zusätzlich verringert.
- Der Anregung eines Teilnehmers, den Schwerlastverkehr umzuleiten, also den Eppendorfer Marktplatz für den Schwerlastverkehr zu sperren, kann der LSBG nicht folgen. Dies ließe sich nicht durchsetzen und schließlich würden damit Belastungen nur in andere Gebiete verlagert.
- Die Radverkehrsführung zwischen den Bussen im Bereich der Haltestelle löst teilweise Bedenken aus. Herr Buck nimmt hierzu Stellung: Die Mehrzahl der Busse nutze die äußeren Fahrbahnen für den Halt an der Haltestelle. Der Radfahrende stelle sich an der Ampel vor den haltenden Bussen auf. Frau Stieger ergänzt, es gebe in anderen Städte positive Erfahrungen mit einer solchen Führung. Bei einer Verkehrsbelastung von 1000 Fahrzeugen pro Tag (hier Busse im Bereich der Haltestelle) sei eine gemischte Führung mit dem Radverkehr sehr gut möglich.
- Angemerkt wird, dass es das Anliegen gegeben habe, die Haltestelle in Richtung Nord an den Straßenrand zu verlegen. Die Vertreter des LSBG bemerken, dass dies in der ersten Planungswerkstatt überwiegend abgelehnt worden. Konflikte zwischen Wartenden und dem Fußverkehr waren befürchtet worden.
- Angeregt wird, die Gestaltung der „Landzunge“ an der Gabelung Heinickenstraße/Ludolfstraße im Detail zu überarbeiten. Wegebeziehung und Aufenthaltsqualität könnten gegenüber der Darstellung in der Visualisierung noch verbessert werden. Von Seiten des LSBG wird noch einmal deutlich gemacht, dass es sich hier um die Darstellung eines Verkehrskonzepts handele, dass noch nicht im Detail durchgeplant sei.
- Der Wunsch, die Gehwege im Bereich der Eppendorfer Landstraße außerhalb des Untersuchungsgebiets zu verbreitern, kann im Rahmen dieses Verfahrens nicht realisiert werden.
- Zum Verfahren wird angemerkt, dass der Titel „Umgestaltung Eppendorfer Marktplatz“, mit dem zu den Veranstaltungen eingeladen wurde, Erwartungen an größere Gestaltungsspielräume geweckt

hätte. Das enger gesteckte Ziel der Busbeschleunigung hätte deutlicher kommuniziert werden müssen.

6. Abschluss und weiteres Vorgehen

Herr Hansen bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die engagierte Mitarbeit und das Durchhaltevermögen im Laufe des Beteiligungsverfahrens. Es sei schön, dass auch die Leistung der PlanerInnen wertgeschätzt werde. Das Engagement in diesem Beteiligungsverfahren sei auch in seinem Team sehr hoch gewesen. Herr Hansen erläutert das weitere Vorgehen:

Zunächst folgt ein Ausschreibungsverfahren, damit nach der Sommerpause mit der Detailplanung begonnen werden kann. Die Detailplanung wird Anfang 2019 in einer ersten Verschickung den VertreterInnen öffentlicher Belange zur Prüfung vorgelegt. Dazu zählen beispielsweise die Bezirksversammlung, andere Behörden sowie die Polizei. Voraussichtlich wird die erste Verschickung auch im Regionalausschuss vorgestellt. Nach Prüfung und Abwägung aller Stellungnahmen und Anträge aus dem Verschickungsprozess kommt es zur Schlussverschickung. Ziel ist, noch 2019 mit den Bauarbeiten zu beginnen und diese bis Ende 2020 zu einem Abschluss zu bringen.

Herr Hansen kündigt an, es werde noch vor dem Start der Bauarbeiten eine weitere Veranstaltung geben, um die Bauabläufe mit den Gewerbetreibenden und interessierten AnwohnerInnen zu erörtern. Der LSBG sei auch hier sehr an den Hinweisen der AnwohnerInnen interessiert und habe damit gute Erfahrungen bei anderen Bauvorhaben im Stadtgebiet Hamburg gemacht. Eine Teilnehmerin wirft hierzu ein, dass besonders die Verlegung von Bushaltestellen frühzeitig angekündigt und deutlich gekennzeichnet werden müsste.

Für die Öffentlichkeit besteht die nächste Gelegenheit zur Information bei der Sitzung des Regionalausschusses der Bezirksversammlung Nord im Herbst 2018. Die TeilnehmerInnen, die auf dem neuen E-Mail-Verteiler des LSBG eingetragen sind, werden über die Termine informiert.

Die Dokumentation dieser Veranstaltung wird ebenso wie die vorausgegangenen Dokumentationen im Internet eingestellt unter <http://via-bus.hamburg.de/beteiligungsprozess-eppendorfer-marktplatz/>.

Frau Böcker und Herr Hansen bedanken sich bei den Mitwirkenden sowie den TeilnehmerInnen für die engagierte und konstruktive Zusammenarbeit und verabschieden sich.

Impressum

Veranstalter/Ansprechpartnerin:

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Dr. Leonie Lange, Geschäftsführung
Projekt Busbeschleunigung – GF/PB –
Telefon 040 428 26 – 2370

E-Mail: leonie.lange@lsbg.hamburg.de

Internet: www.lsbh.hamburg.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Mone Böcker & Anette Quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

Mone Böcker, Anette Quast, Katharine Wegner, Alessandro Pantò
Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Internet: www.tollerort-hamburg.de

Bildnachweis

Abbildung Verkehrskonzept: SHP Ingenieure

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

Luftbilder und Visualisierungen: Copter Cloud GmbH