

BETEILIGUNGSWORKSHOP PAPENHUDER STRASSE

ÖFFENTLICHE VERANSTALTUNG AM 15.07.2015

**ERGEBNISPROTOKOLL
STAND 30.09.2015**

Veranstalter

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

Im Einvernehmen mit:

Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmelstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im September 2015

Vorgesehenes Programm

Zeit: 19:00 – 22:00 Uhr
Ort: Aula der Ilse-Löwenstein-Schule, Humboldtstr. 89, 22083 Hamburg

Gäste: ca. 150 Anwesende

19:00 Uhr	Begrüßungen [REDACTED] Bezirksamt Hamburg-Nord [REDACTED] LSBG, Projekt Busbeschleunigung
19:10 Uhr	Erläuterung des Prozesses und Ablauf des Abends [REDACTED] büro lucherhandt
19:20 Uhr	Vorstellung der Planungsvarianten Sprecher/-innen der Teams
19:40 Uhr	Markt der Möglichkeiten Tische 1-5: Planungsvarianten der Teams 1-5 Tisch 6: Thema Ruhender Verkehr Tisch 7: Thema Fließender Verkehr Tisch 8: Thema Begrünung (Baumergänzung und -erhalt) Tisch 9: Thema Quartiersqualität
21:15 Uhr	Kurzpräsentationen von den Marktständen Sprecher/-innen der Teams bzw. Moderatoren
21:45 Uhr	Zusammenfassung, Besprechung nächster Schritte und evtl. Prüfaufträge
21:55 Uhr	Schlusswort [REDACTED] Bezirksamt Hamburg-Nord
22:00 Uhr	Ende

19:00 Uhr Begrüßungen

Bezirksamt Hamburg-Nord, begrüßt alle Anwesenden und freut sich über das zahlreiche Erscheinen der interessierten Bürgerinnen und Bürger. Sie lädt das Publikum ein, sich am heutigen Abend zu beteiligen. LSBG, schließt sich der Begrüßung an, verkündet seine Vorfreude auf diese Veranstaltung und sieht den Anregungen der Anwesenden mit Spannung entgegen.

19:10 Uhr Erläuterung des Prozesses und Ablauf des Abends

Anschließend erläutert büro luchterhandt, das anstehende Programm. Er ermuntert die Gäste, es sich bequem zu machen, aber am späteren Abend mobil zu bleiben, um sich beim Markt der Möglichkeiten informieren zu können.

Weiterhin berichtet von dem bisherigen Beteiligungsprozess:

In Folge der Pläne des Busbeschleunigungsprogramms wurde Anfang 2015 ein Beteiligungsworkshop gestartet. Zunächst waren Anwohnerinnen und Anwohner rund um die Papenhuder Straße aufgerufen, ihre Hinweise zur „Nutzung des öffentlichen Raums im Bereich Papenhuder Straße/Hofweg“ per Email einzureichen. Die gesammelten Ergebnisse wurden zur Verfügung gestellt. Innerhalb von 3 intensiven Workshops sind von 30 ausgewählten stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern verschiedene Vorschläge für Planungsvarianten zum Straßenraum erarbeitet worden. Ausgewählt wurden 15 Vertreterinnen und Vertreter von den Initiativen „Runder Tisch Unsere Uhlenhorst“, „Bürgerinitiative Unsere Uhlenhorst“ und des Hohenfelder Bürgervereins von 1883 r.V. für die Stadtteile Hohenfelde/Uhlenhorst sowie 15 Mitglieder des örtlich zuständigen Regionalausschusses Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg..

Gearbeitet wurde in 4 paritätisch aus Bürgern und Politikern besetzten Gruppen. Alle 4 Gruppen entschieden sich mehrheitlich, Tempo 30 als Ziel vorzusetzen. Dies war zunächst auch von den Vertretern der Polizei als umsetzbar eingeschätzt worden. Im 3. Workshop äußerte ein Vertreter der Polizei vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung Zweifel, ob Tempo 30 für die Papenhuder Straße machbar sei. Aufgrund dieser Wortmeldung schlugen Politiker von SPD und Grünen spontan einen 5. Tisch vor. Einige Politiker von SPD und Grünen sowie ein Vertreter der Uhlenhorst verließen daraufhin ihre bisherigen Arbeitsgruppen und arbeiteten an dem 5. Tisch.

Das Planungsergebnis dieses 5. Tisches wurde nicht von den beteiligten Bürgerinitiativen unterstützt.

Mit dem heutigen Abend sei nun ein Zwischenstadium erreicht, aber auch danach sei der Beteiligungsprozess noch nicht abgeschlossen. In der heutigen Veranstaltung seien Stellungnahmen zu den verschiedenen Varianten gewünscht. Auch wenn noch viele Unschärfen in den Plänen liegen würden, ergäben sich die Prüfbedarfe für die nächsten Schritte.

19:20 Uhr Vorstellung der Planungsvarianten

Nach der Erläuterung der Methodik werden die Planungsvarianten von den jeweiligen Sprecher/-innen der Teams vorgestellt. Jedes Team hat ca. 8 Minuten Zeit, dem Publikum seinen Vorschlag anhand einer Präsentation zu erläutern. In der Präsentation sind die wichtigsten Stichworte zu den jeweiligen Varianten notiert sowie Fotos der einzelnen Pläne als Übersicht und in Ausschnitten zusammengestellt (siehe Anlage 1). Die gesamte öffentliche Präsentation kann als Download erfolgen unter <http://cloud.luchterhandt.de/public.php?service=files&t=b2885167e249f5ae06f75792596f9be9>.

20:00 Uhr Markt der Möglichkeiten

Tische 1-5: Planungsvarianten der Teams 1-5
Tisch 6: Thema Ruhender Verkehr
Tisch 7: Thema Fließender Verkehr
Tisch 8: Thema Begrünung (Baumergänzung und -erhalt)
Tisch 9: Thema Quartiersqualität

Ab 20:00 Uhr haben die Anwesenden die Gelegenheit, sich an den neun Tischen zu informieren, zu diskutieren und ihre Kritik, ihre Fragen und ihre Ideen auf Karteikarten und an Stellwänden zu hinterlassen.

21:05 Uhr Kurzpräsentationen von den Marktständen

Die Moderatorinnen und Moderatoren der Thementische geben eine kurze Zusammenfassung bzw. einen Überblick der Diskussionen an den von ihnen betreuten Tischen „Ruhender Verkehr“, „Fließender Verkehr“, „Quartiersqualität“ sowie „Begrünung“. Anschließend erläutern die Sprecher/-innen der Teams 1-5 das Feedback, das zu den Planungsvarianten gekommen ist (siehe Anlage 2, Tabelle mit Sammlung der Hinweise (Arbeitsstand)).

Vertreter der Bürgerinitiativen merken an, dass der Sprecher der Grünen in einem Forum für sogenannte „Kampfradler“ Alltags-Radfahrer dazu aufgerufen hatte, zahlreich zu dem Termin zu erscheinen und die Planungsvarianten mittels Zetteln zu kommentieren und zu ergänzen. Dieses Vorgehen werde von den Initiativen als bewusste Einflussnahme angesehen, die zu einer Verzerrung der öffentlichen Diskussion der Varianten führe. Die vom Sprecher der Grünen initiierte einseitige Prägung des Diskussionsprozesses durch die aktivierten Fahrradaktivisten (die keine Anwohner seien) entspräche demnach nicht dem Wunsch der Anwohner/-innen und Bürger/-innen, wie sie in St. Gertrud geäußert worden seien. Der Sprecher der Grünen hält diesem Vorwurf entgegen, dass die heutige Veranstaltung öffentlich sei und sich am Diskussionsprozess selbstverständlich alle beteiligen könnten, die ein Interesse daran haben. Zudem sei jeder Person selbst überlassen, was sie wie kommentiere oder ergänze.

21:30 Uhr Zusammenfassung, Besprechung nächster Schritte und evtl. Prüfaufträge

In der anschließenden Diskussion geht [REDACTED] auf die Frage des weiteren Prozesses ein. Nach Aufnahme und Sammlung aller eingegangener Hinweise wird es eine qualitative Auswertung geben. Die Gäste hätten ein Recht darauf, zu erfahren wie mit ihren Vorschlägen umgegangen würde. Weitere Fragen und Antworten aus dem Publikum werden im Plenum diskutiert.

1.: *Falls Tempo 30 nicht realisiert werden kann, werden die Varianten 1-4 verworfen und es bleibt die Variante 5 übrig?*

A: Der Dialog wird mit den entsprechenden Fachinstitutionen weitergeführt werden. Es müssten dann neue Vorschläge unter den entsprechenden Rahmenbedingungen, z.B. mit Tempo 50, erarbeitet werden. Das Gremium der 30 wird im Gespräch mit den Behörden bleiben. Nach der Auswertung, die für nach den Sommerferien angestrebt wird, wird es auch eine Wiedervorlage in der Öffentlichkeit geben.

2.: *Werden alle fünf Varianten gleich behandelt? Weil sich die Gruppe 5 nicht paritätisch zusammengesetzt hat.*

A: Es wird nicht in denselben Gruppen weitergearbeitet werden können. Die jetzigen Vorschläge bilden die Grundlage für den weiteren Prozess, aber nun muss

überlegt werden, wie im Weiteren mit den Ergebnissen umgegangen wird.

3.: *Wie und wann wird entschieden, ob die Planungsvariante 5 weiterverfolgt wird?*

A: Es muss im Gremium der 30 Vertreter/innen besprochen werden, wie im Weiteren mit den Ergebnissen der 5. Arbeitsgruppe umgegangen wird. Aus dem Publikum wird zudem kritisch angemerkt, dass sich nicht jeder in der Kurzvorstellung der Marktstände wiedergegeben fühlte. Die Meinungen seien teilweise sehr tendenziös berichtet worden. Andere bemängeln, dass Bürgerinitiativen nicht die Bürgerinteressen widerspiegeln. Weiterhin wird gefragt, wer die „30“ sind und nach welchen Kriterien sie ausgewählt wurden.

[REDACTED] dankt für die kritischen Fragen und betont noch einmal den Prozesscharakter dieses Beteiligungsverfahrens. Auch Behörden und Vertreterseiten würden aus dieser Erfahrung lernen und seien stets um einen fairen und transparenten Prozess bemüht. Er übergibt das Wort an [REDACTED]

21:55 Uhr Schlusswort

[REDACTED] erklärt zum Abschluss noch einmal die Zusammensetzung des 30er-Gremiums. Er ist der Meinung, dass dieses Verfahren schon jetzt dazu beigetragen hat, das Vertrauensverhältnis zwischen Initiativen und Politik zu stärken. Die Entscheidung über Tempo 30 sei noch völlig offen und werde im Weiteren fundiert geklärt. Er dankt dem Publikum und den Experten für ihr konstruktives Mitwirken und dem büro lucherhandt für die Durchführung des bisher geführten Prozesses.

22:00 Uhr Ende

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

ÖFFENTLICHE PRÄSENTATION AM 07.10.2015

PROTOKOLL

Veranstalter

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

Im Einvernehmen mit:
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im Oktober 2015

Programm

- 20:00 Uhr Begrüßungen
[REDACTED] *Bezirksamt Hamburg-Nord*
[REDACTED], *LSBG, Projekt Busbeschleunigung*
- 20:10 Uhr Darstellung des Prozesses, Erläuterung des Ablaufs des Abends
[REDACTED] *büro lucherhandt*
- 20:15 Uhr Vorstellung der Prüfergebnisse
[REDACTED] *LSBG,*
[REDACTED] *Bezirksamt Hamburg-Nord,*
[REDACTED] *Zentrale Straßenverkehrsbehörde*
- 20:30 Uhr Vorstellung der Vorzugsvariante
[REDACTED] *und* [REDACTED]
- 20:50 Uhr Rückfragen
- 21:15 Uhr Reaktionen zur Kompromissvariante – kurze Statements des 30er-Gremiums
[REDACTED] *Sprecher Bündnis 90/Die Grünen*
[REDACTED] *Sprecherin Linke-Fraktion*
[REDACTED] *Sprecher CDU-Fraktion*
[REDACTED] *Sprecher SPD-Fraktion*
[REDACTED] *Sprecher Initiative*
[REDACTED] *Sprecher SPD-Fraktion*
- 21:30 Uhr Diskussion und weitere Ergänzungen
- 22:10 Uhr Vorstellung des weiteren Vorgehens und Schlusswort
[REDACTED] *büro lucherhandt*
[REDACTED] *Bezirksamt Hamburg-Nord*
- 22:15 Uhr Ende

20:00 Uhr Begrüßungen

Bezirksamt Hamburg-Nord, begrüßt alle Anwesenden und freut sich über das zahlreiche Erscheinen der interessierten Bürgerinnen und Bürger. Er zeigt Respekt und bedankt sich bei allen Experten und Beteiligten für ihr Engagement während des gesamten Prozesses. Auch dem büro lucherhandt und in der Rolle als Moderator spricht er seinen großen Dank aus. habe als Lotse durch den Beteiligungsprozess geführt und er hoffe, dass er uns heute in den sicheren Hafen führen könne. LSBG, schließt sich der Begrüßung und dem Dank an. Er erwähnt die sich jährnde Sitzung am 06.10.2014 in St. Gertrud und ist der Meinung, dass sich seitdem viel getan habe. Der LSBG sei sehr zuversichtlich und sehe eine gute Lösung für die Papenhuder Straße in Reichweite.

20:10 Uhr Erläuterung des Prozesses und Ablauf des Abends

Anschließend erläutert büro lucherhandt, den bisherigen Prozess.

Infolge der Pläne des Busbeschleunigungsprogramms wurde im Februar 2015 ein Beteiligungsworkshop gestartet. Zunächst waren Anwohnerinnen und Anwohner rund um die Papenhuder Straße aufgerufen, ihre Hinweise zur „Nutzung des öffentlichen Raums im Bereich Papenhuder Straße/Hofweg“ per Email einzureichen. Die gesammelten Ergebnisse wurden zur Verfügung gestellt. Innerhalb von 3 intensiven Workshops sind von 30 ausgewählten stimmberechtigten Vertreterinnen und Vertretern verschiedene Vorschläge für Planungsvarianten zum Straßenraum erarbeitet worden. Ausgewählt wurden 15 Vertreterinnen und Vertreter von den Initiativen „Runder Tisch Unsere Uhlenhorst“, „Bürgerinitiative Unsere Uhlenhorst“ und des Hohenfelder Bürgervereins von 1883 r.V. für die Stadtteile Hohenfelde/Uhlenhorst sowie 15 Mitglieder des örtlich zuständigen Regionalaussschusses Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg.

Aus den Varianten, die am 15. Juli 2015 öffentlich präsentiert wurden, haben sich Prüfbedarfe ergeben, die im Sommer bearbeitet wurden. Basierend auf den Prüfergebnissen hat das 30er-Gremium diskutiert, miteinander geungen und eine Kompromissvariante entwickelt. Die Experten und die Verwaltung haben bei der Erstellung und Realisierbarkeit beraten. Heute soll die Kompromiss-

variante vorgestellt und diskutiert sowie Rückmeldungen eingesammelt werden, so dass die Bezirksversammlung am 15. Oktober 2015 darüber entscheiden kann.

20:15 Uhr Vorstellung der Prüfergebnisse

Zuerst erläutert LSBG, die Ergebnisse bezüglich der zusätzlichen Begrünung des Straßenzuges durch weitere Baumpflanzungen. Insgesamt wären 12 neue Baumstandorte möglich, wobei sie im Verhältnis von 1:1 in Konkurrenz zur Schaffung bzw. zum Erhalt von Parkplätzen führen. Anschließend führt er aus, dass der Radverkehr bei einer Verkehrsbelastung von 6.000 Kfz/24 h eindeutig auf die Fahrbahn gehört und in beiden Richtungen auf Radschutzstreifen geführt werden sollte. Die Kompensation der entfallenden Parkplätze klärt gemeinsam mit Bezirksamt Hamburg-Nord, auf. Für die 35 entfallenden Parkplätze könnten bis zu 25 Ersatzparkplätze angeboten werden. Darüber hinaus können in der Armgartstraße 15 zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Zentrale Straßenverkehrsbehörde, erklärt, dass eine Einführung von Tempo 30 in der Papenhuder Straße, aufgrund der insgesamt unauffälligen Unfallsituation, nicht realisierbar ist. (siehe Anlage 1, Schlüsselfragen- und Antworten) Bei den Geschwindigkeitsmessungen im Straßenverlauf habe sich zudem herausgestellt, dass die Geschwindigkeit nicht das Problem sei. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liege nur bei 35 km/h.

20:30 Uhr Vorstellung der Vorzugsvariante

und präsentieren als Sprecher des 30er-Gremiums die Kompromissvariante. Vorab bedanken sie sich bei allen Beteiligten – beim LSBG und dem Bezirk sowie beim büro lucherhandt – für die Chance, beteiligt worden zu sein. Auch sie sind der Meinung, nach schwerem Ringen einen guten und für alle verträglichen Kompromiss gefunden zu haben.

In der vorgeschlagenen Vorzugsvariante hat der Schutz der bestehenden Bäume höchste Priorität, so wie es auch von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht wurde. Zusätzlich können 6 neue Bäume gepflanzt und 2 Pflanzbeete angelegt werden. Zudem wurden 3 Radhäuschen verortet, wobei das übliche Prozedere so funktioniert, dass sich die Bewohner vor Ort zusammenschließen und ein solches Radhäuschen beantragen.

Zudem sollen überdachte Fahrradständer aufgestellt werden. Um den Verkehrsfluss auf der Papenhuder Straße zu halten, sollen folgende 5 Ladezonen eingerichtet werden.

Westseite:

1. Weinhandel/Wäscherei
2. Bäcker/Restaurant
3. Gemüsehändler/Restaurant/Blumenladen

Ostseite:

4. Kita/Restaurant
5. Edeka

Weiterhin werden in der Vorzugsvariante der Erhalt und die Schaffung möglichst vieler Parkplätze angestrebt.

Im Bereich der Papenhuder Straße soll auf der Westseite durchgängig Längsparken eingerichtet werden. Sobald Platzkapazitäten auf öffentlichem Grund vorhanden sind, werden die Parkmöglichkeiten zu Schrägparkern ausgeweitet. Auf der Ostseite soll es Schrägparken im Winkel von 45 Grad geben. Zudem werden ausreichend Behindertenstellplätze auf beiden Straßenseiten vorgesehen, eine genaue Zahl ist in der weiteren Planung zu klären. Im Bereich des Hofwegs wird auf der Westseite durchgängig Längsparken und auf der Ostseite Schrägparken eingerichtet, der mögliche Winkel von 45 oder 60 Grad ist in der Detailplanung zu ermitteln.

Für den Radverkehr ist die Einrichtung von Radschutzstreifen in folgendem Umfang vorgesehen:

Bereich Papenhuder Str. :

auf Westseite einseitig stadteinwärts geführt (1,39 m + 0,50 m Sicherheitsstreifen)

Bereich Hofweg:

beidseitig geführt (1,25 m + 0,50 m bzw. 0,70 m Sicherheitsstreifen)

Die Schutzstreifen sollen zusätzlich mit Halteverbotschildern versehen werden, um ein Halten und Parken nochmals deutlich zu unterbinden. Die Sicherheitstreifen entlang des Schutzstreifens werden breit genug sein, um auch die Dooring-Gefahr zu umgehen. (Anlage 2, Darstellung der Kompromissvariante)

20:50 Uhr Rückfragen

Nach Erläuterung der Vorzugsvariante haben die Gäste die Möglichkeit, ihre Rückfragen zu stellen.

1.

F: Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer sind täglich auf der Papenhuder Straße unterwegs? Gibt es hier konkrete Zahlen?

A: Es liegen keine Kenndaten zum Radverkehr vor. Der LSBG weist jedoch darauf hin, dass nicht die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern die Anzahl der dort fahrenden Pkws wichtig sei. Der Schutzstreifen muss aufgrund dieser Anzahl eingeführt werden.

2.

F: Für die Senioren wäre es wichtig, dass auch die Fußwege breiter werden. Wie breit sind diese in der Planung angelegt?

A: Die Fußwege werden breiter, da die vorhandenen Radwege als Schutzstreifen auf die Straße verlagert werden. So entsteht auch mehr Raum für Fußgänger.

3.

F: Wird die Haltestelle an der Mundsburger Brücke barrierefrei erreichbar sein? Die verkehrstechnische Lösung ist noch nicht ganz verständlich. Wie funktioniert die Bushaltestelle?

A: Vor der Mundsburger Brücke biegt der Individualverkehr links ab, so dass nur der Busverkehr die Brücke/Insel in der Mitte der Fahrbahn ansteuert. Die Haltestelle liegt wie ein Bahnsteig in der Mitte und ist selbstverständlich barrierefrei erreichbar.

4.

F: Wieso wird kein Radfahrstreifen von 1,62 m Breite, sondern nur ein Schutzstreifen, angelegt?

A: Für Fahrradstreifen ist in dem Straßenquerschnitt nicht genügend Platz. Die Norm für Schutzstreifen liegt bei 1,25 m bis 1,50 m Breite.

5.

F: Ist die Straße breit genug, dass sich Busse begegnen und aneinander vorbeifahren können?

A: Im Begegnungsfall von Bussen oder anderen breiten Fahrzeugen kann der Schutzstreifen überfahren werden, wenn gerade keine Radfahrerinnen oder kein Radfahrer anwesend ist.

6.

F: Wurde die Suche der Ersatzparkplätze auch im Uhlenhorster Weg durchgeführt?

A: Die Prüfung hat ergeben, dass im Uhlenhorster Weg keine zusätzlichen Parkplätze möglich sind.

7.

F: Wie sollen die Ladezonen von Falschparkern freigehalten werden?

A: Die rechtmäßige Nutzung der Ladezonen kann über Übung und „Erziehung“ erfolgen. Die Polizei wird das unrechtmäßige Abstellen von Fahrzeugen prüfen und über mehrere Tage ahnden.

8.

F: Sind die Ladezonen in der Bilanz der Parkplätze mitberechnet?

A: Ja, auch die Ladezonen gehören zur Kategorie des ruhenden Verkehrs. Da die Ladezonen nur zu bestimmten Lieferzeiten als solche fungieren, kann dort in den restlichen Zeiträumen, z.B. abends, geparkt werden.

9.

F: Es heißt, dass die Parkplätze im Hofweg bei +/-0 liegen werden. Wie viele Parkplätze entfallen in der Papenhuder Straße?

A: Man wird erst in der Detailplanung eine genaue Zahl ermitteln können, da die Bilanz auch von der Anzahl neuer Baumstandorte abhängt.

10.

F: Wurden entsprechende Behindertenverbände in die bisherige Planung einbezogen? Um die Standorte der Behindertenstellplätze zu ermitteln, wäre es wichtig, dort nachzufragen.

A: Bisher war keine Zeit in die Details einzusteigen. Aber der Hinweis wird für die weitere Planung gern aufgenommen.

11.

F: Wie viele Privatparkplätze entfallen durch die Einrichtung von Ladezonen?

A: Die Ladezonen und Parkplätze sind nicht gegeneinander bilanziert worden.

12.

F: Ist es geplant, den Radschutzstreifen auch südlich der Papenhuder Straße über die Armgartstraße zu führen?

A: Die genauen Anbindungen und weiteren Anschlüsse sind derzeit noch nicht geplant.

21:15 Uhr Reaktionen zur Kompromissvariante

Nach Beantwortung der Verständnisfragen beginnt [REDACTED] mit der Stellungnahme der Grünen zur Kompromissvariante. Zunächst bedankt er sich für die mögliche Mitgestaltung und das Mitspracherecht von Bewohnerschaft und Politik. Ohne die Beteiligung hätte sich zu der ursprünglichen Planung (der 1. Verschickung des LSBG) nicht soviel verändert wie es heute präsentiert wurde. Die Grünen unterstützen den Umgang mit dem Baumbestand und sehen auch die Einrichtung von Ladezonen sowie den beidseitig angelegten Schutzstreifen im Hofweg als sehr positiv. Allerdings sind sie der Meinung, dass es auch für den Schutzstreifen in der Papenhuder Straße eine einheitliche Lösung geben sollte und der vorgeschlagene einseitige Schutzstreifen eine Gefährdung für Radfahrerinnen und Radfahrer darstellt. Seine Bitte an die Anwesenden lautet, sich den Vorschlag kritisch anzuschauen. Bevor sich die Fraktion zu einer klaren Haltung positionieren, würden sie gern die Kommentare der Bürgerinnen und Bürger hören.

[REDACTED] von den Linken lobt den Beteiligungsprozess und die Form der Beteiligung. Auch die Form des Ringens miteinander empfindet sie als sehr gelungen. Den entwickelten Kompromiss kann ihre Partei unterstützen, da er sehr kreativ mit den Gegebenheiten umgeht. Sie fände es nur schade, dass sich die Grünen nicht klar positionieren würden.

[REDACTED] von der CDU-Fraktion ist ebenso angetan von dem Beteiligungsprozess und kann der Kompromissvariante im Namen seiner Partei zustimmen und diese voll unterstützen.

Für die SPD-Fraktion sprechen [REDACTED] und [REDACTED]. [REDACTED] berichtet über seine Erfahrungen der Beteiligung, dass er viel gelernt habe und es insgesamt ein sehr gewinnbringender Prozess für alle Beteiligten gewesen wäre. Auch den Kompromiss sehen sie als sehr gelungen an und werden sich in ihrer Fraktion dafür einsetzen.

[REDACTED] betont, dass der Wunsch der Initiative eigentlich ein anderer gewesen sei: in der Papen-

huder Straße Tempo 30 zu realisieren. Aber sie setzen sich für diesen Kompromiss ein, auch wenn er schmerzt, denn insgesamt sei der Vorschlag eine Bereicherung für die Uhlenhorst. Er habe die Bitte an die Grünen, ihre Haltung zu überdenken und den Kompromiss anzunehmen anstatt ein Ergebnis zu verhindern.

Aus dem Plenum gibt es Wortmeldungen. [REDACTED] [REDACTED] Unsere Uhlenhorst, lobt den Kompromiss und findet, dass sehr viele Punkte berücksichtigt wurden. Zwar gäbe es keine Parkplätze im Uhlenhorster Weg, aber dafür seien Behinderten-Parkplätze berücksichtigt worden. Er kritisiert die unklare Haltung der Grünen.

[REDACTED] Runder Tisch, möchte noch einmal erinnern, dass es nicht nur um die Neuaufteilung der Straße gehe und die Qualität der Straße bisher zu kurz gekommen sei. Als ansässiger Rad- und Autofahrer sieht er zunächst noch keine Attraktivitätssteigerung für Radfahrerinnen und Radfahrer. Dieser Aspekt sei noch zu bearbeiten, aber generell gehe der Kompromiss in die richtige Richtung.

21:30 Uhr Diskussion und weitere Ergänzungen

Zu Beginn der anschließenden Diskussion hält [REDACTED] [REDACTED] fest, dass die Mehrheit des 30er-Gremiums hinter dem Vorschlag steht. Nun können weitere Fragen gestellt und Kommentare im Plenum diskutiert werden.

13.

F: Wie breit ist die Fahrbahn?

A: Die Fahrbahn wird 5,50 m breit. Mit Schutz- und Sicherheitstreifen beträgt die Gesamtbreite dann 7,40 m.

14.

F: Ist die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer gewährleistet? Wie soll der Bus sie überholen?

A: Bei der gegenwärtigen Planung ist die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer gegeben. Natürlich muss davon ausgegangen werden, dass auch Radfahrerinnen und Radfahrer als Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf der Straße berücksichtigt werden und der Bus im Zweifel hinter ihnen fährt bis eine Gelegenheit zum Überholen gegeben ist.

15.

F: Im Abendblatt hat es eine kleine Anfrage zur Busbeschleunigung im Mühlenkamp gegeben. Warum ist das nicht Gegenstand der heutigen Veranstaltung?

A: Weil das heutige Thema die Papenhuder Straße ist.

16.

F: Bei lediglich einseitig angelegten Schutzstreifen nutzen die Radler diesen in beide Richtungen. Die vorgestellte Variante ist kein Kompromiss, sondern widerspricht dem Stand der Technik.

A: Dem LSBG ist zu dieser These der „Geisterfahrer“ keine Studie bekannt. Bei der gegebenen Verkehrsbelastung besteht für Radfahrerinnen und Radfahrer keine Gefahrenlage.

17.

F: Wieso wurden nur diese 30 Personen eingebunden? Hätte eine Initiative gegründet werden müssen, um beteiligt zu werden?

A: Das Vorgehen dieses Prozesses haben Bezirksamt-Nord und LSBG so beschlossen. Sicherlich müssten die Vor- und Nachteile dieser Form der Beteiligung noch einmal in die Waagschale geworfen werden, um sie im nächsten Prozess zu optimieren.

18.

Kommentar: Bei der Planung waren viele Vertreter nicht vor Ort, daher haben sich Initiativen gebildet, um die Leute vor Ort zu vertreten. Sie sind die Experten vor Ort, weil sie sich auskennen. Sowohl der Beteiligungsprozess als auch der entwickelte Kompromiss werden gelobt.

19.

Kommentar: Die stattgefundenen Bürgerbeteiligung wird als sehr sinnvoll erachtet. Anwohner und Gewerbetreibende einzubeziehen sollte Modellcharakter erhalten, da die jeweiligen Nutzergruppen eine individuelle Sicht auf die Dinge haben und beide Sichtweisen zu berücksichtigen sind.

20.

F: Es wird angemerkt, dass die Schließung eines Kompromisses nicht so wichtig sei wie die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Radfahrer auf den Schutzstreifen würden den Verkehr ebenso wie im Mischverkehr behindern.

A: Der LSBG klärt auf, dass zwischen Radschutzstreifen und Radfahrstreifen unterschieden werden muss. Schutzstreifen können im Bedarfsfall, wenn keine Radfahlerin und kein Radfahrer anwesend ist, überfahren werden. Radfahrstreifen dürfen nicht überfahren werden.

21.

F: Warum wird die Papenhuder Straße nicht zur Einbahnstraße umfunktioniert?

A: Aus verkehrstechnischer Sicht im gesamtstädtischen Zusammenhang ist eine Einbahnstraße nicht umzusetzen.

22.

Kommentar: Aus dem Bürgerverein wird angemerkt, dass ein guter Kompromiss für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Anwohnerinnen und Anwohner gefunden worden sei. Die Verkehrsstärken liegen bei 5000 KFZ Richtung stadteinwärts und 1000 KFZ stadtauswärts.

23.

Kommentar: Wenn nur ein Baum gefällt wird, dann sollte auch nur ein neuer Baum gepflanzt werden. Aus dem Plenum kommt die Anmerkung, dass Parkplätze wichtiger seien als eine ergänzende neue Begrünung.

24.

F: Die zusätzlichen Parkplätze in der Armgartstraße stellen keine angemessene Kompensation dar, denn die Straße ist eine Einbahnstraße und es müsse ein riesiger Umweg durch die Uhlenhorst gefahren werden, um in die Armgartstraße zu gelangen.

A: Der Hinweis wird für die Detailplanung aufgenommen, jedoch wurde die gesamte Umgebung der Papenhuder Straße bereits ausgiebig nach angemessenem Ersatz überprüft.

25.

Kommentar: Es wird noch einmal der Appell an die Grünen ausgesprochen, sich auf den Kompromiss einzulassen. Wenn sich diese Kompromissvariante nicht durchsetzt, wäre das gesamte Verfahren umsonst gewesen.

26.

Die Fraktion der Grünen wird gefragt, warum sie den Vorschlag nicht gutheißen kann.

A: Aus Sicht der Grünen ist die Sicherheit für den Radverkehr das größte Problem. Auch wenn sich die Qualität

des Gehweg durch die Sanierung verbessern würde (glatter und ebener), müsste auch den Radfahrerinnen und Radfahrern mehr Angebot gegeben und mehr Platz eingeräumt werden. Die Grünen meinen nicht, dass mit nur einem einseitigen Schutzstreifen mehr Radler auf der Straße führen. Sie möchten gern die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger in ihre Entscheidung einfließen lassen.

27.

F: Wie ist die Hartwicusstraße in die Planung eingebunden?

A: Im Prinzip ergeben sich für die Hartwicusstraße keine Änderungen. Die LSA-Schaltung und weitere Kleinigkeiten müssen in der Detailplanung angepasst werden.

28.

F: Wer hat etwas von der Veränderung?

A: Durch die Verlagerung des Radverkehrs werden auch die Fußwege breiter. Davon profitieren Anwohner und Gewerbetreibende.

29.

F: Wieso ist der Betrachtungsraum so begrenzt gewählt worden? Es wäre wichtig, den Raum auf den Hofweg mit seiner Kanalbebauung zu erweitern? Auch der Zebrastreifen an der Karlstraße/Richterstraße (die letzten 10 % der Straße) sollte einbezogen werden.

A: Eine Geschwindigkeitsmessung im Hofweg soll noch vorgenommen werden. Aber wie die Erfahrung dieses Prozesses zeigt, treffen schon in diesem begrenzten Raum sehr viele Interessen aufeinander. Am Anfang ging es in diesem Prozess nur um die Busbeschleunigung in der Papenhuder Straße und der Betrachtungsraum wurde schon etwas erweitert.

30.

F: Werden in der Variante auch die Senioren berücksichtigt? Es sind nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner mit Rollstuhl zu beachten, ältere Menschen brauchen auch vor der Apotheke und den Arztpraxen Stellplätze. Die Bushaltestellen gehören an den Straßenrand und nicht in die Mitte der Fahrbahn. Das sei, insbesondere für ältere Menschen, sehr gefährlich.

A: Die Hinweise werden für die weitere Planung gern mit aufgenommen.

31.

Kommentar: Die Kompromisslösung wird als sehr auto-fahrerfreundlich empfunden. Die stehenden Fahrzeuge können nicht zu Lasten des Radverkehrs gehen.

32.

Kommentar: Eine weitere Rückmeldung lautet, dass man sich als Fußgänger derzeit sehr unsicher fühlen würde. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer müsse in der Argumentation mehr Beachtung finden.

33.

Kommentar: Aus dem Plenum kommt der Vorschlag, über den Kompromiss abzustimmen, da im Großen und Ganzen alle einverstanden wären.

A: Eine solche Abstimmung könne nicht durchgeführt werden, da sie nicht repräsentativ sei.

22:10 Uhr **Schlusswort**

█ dankt allen für die kritischen Fragen und Hinweise. Er erklärt, dass die Kommentare in die Abwägung einbezogen würden und für die Argumentation und die Entscheidung in der Bezirksversammlung Mitte Oktober sehr wichtig seien.

Ein Protokoll sowie eine Auswertung der Hinweise würden erarbeitet und online gestellt. (Anlage 3, Sammlung Hinweise) Er übergibt das Wort an █

█ dankt dem Publikum und den Experten für ihr konstruktives Mitwirken und dem büro lucht-erhandt für die Begleitung des Beteiligungsprozesses. Für den nun erarbeiteten Kompromiss spreche, dass alle mit ihm etwas unzufrieden sind und es keine Sieger oder Verlierer gebe. Er sei zuversichtlich, dass auf dieser Grundlage eine ausgewogene Entscheidung getroffen werden könne.

22:15 Uhr **Ende**