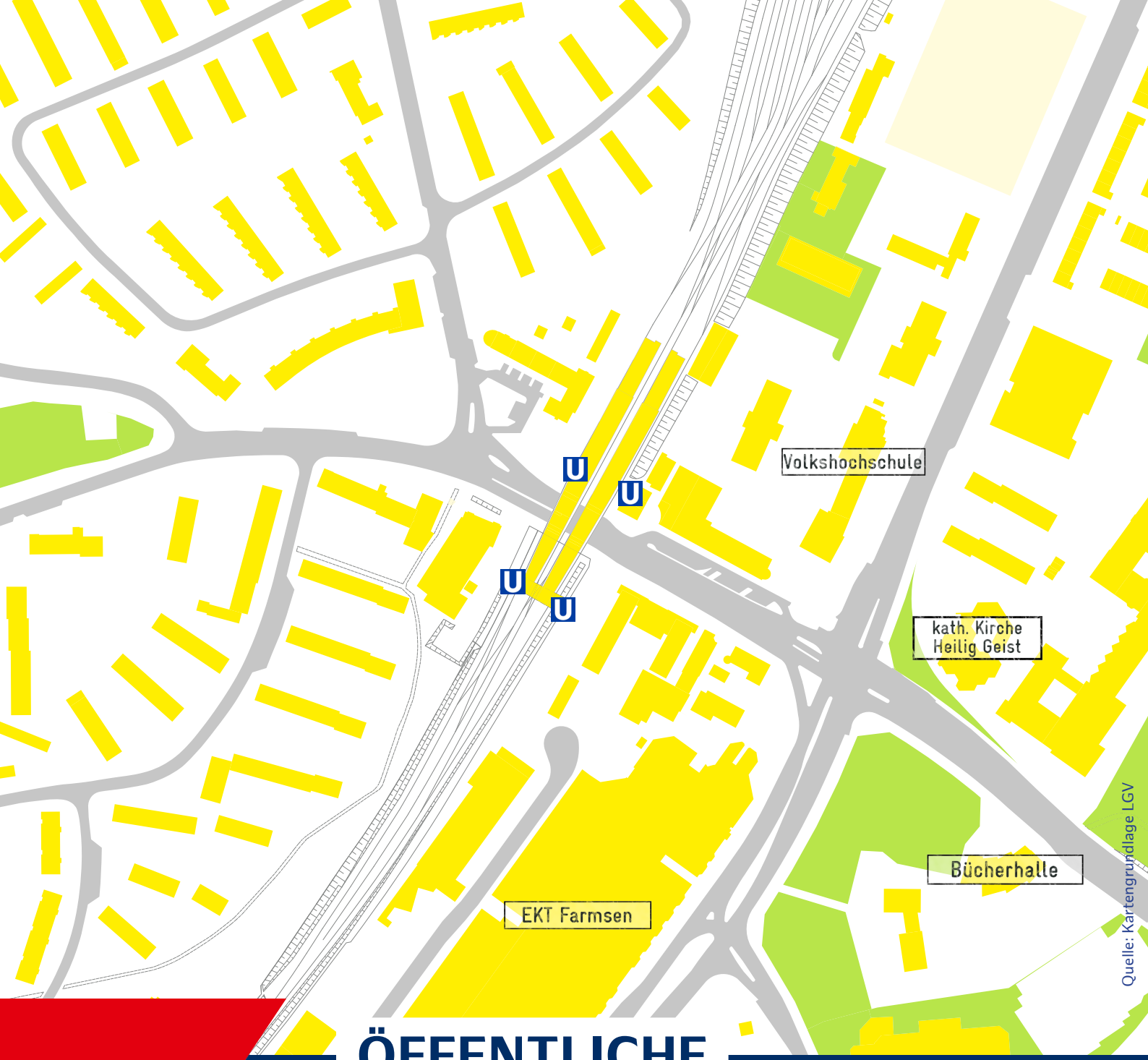


ÖFFENTLICHE ONLINE-DIALOGRUNDE

Protokoll zur Online-Dialogrunde am 11.08.2021

Beteiligungsverfahren Busbeschleunigung U-Farmsen

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

Hamburg

PROTOKOLL

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Busbeschleunigung im Bereich U-Farmsen wird am Dienstag, 11.08.2021, von 18:30-21:15 Uhr eine öffentliche Online-Dialogrunde für die interessierte Öffentlichkeit durchgeführt. Ziel ist es, die Nachbarschaft über den aktuellen Stand der Planung zu informieren und das Freiraumkonzept für den Bereich in 2 Varianten vorzustellen. Um die Veranstaltung zu bewerben, wurden im Vorfeld knapp 4.500 Informationsflyer an die umliegenden Haushalte verteilt und Plakate im Außenraum aufgestellt.

Ablauf Online-Dialogrunde

Block I

1. Begrüßung und Vorstellung des Verkehrskonzeptes
2. Rückfragen zum Verkehrskonzept
3. Vorstellung des Freiraumkonzeptes und der beiden Varianten

Block II

4. Arbeits- und Diskussionsphase: Aufteilung in 4 Themengruppen (breakout-rooms)
5. Vorstellung und Zusammentragen der Ergebnisse im Plenum
6. Abschluss und Ausblick

Die Präsentation aus Block II kann ***hier*** abgerufen werden.

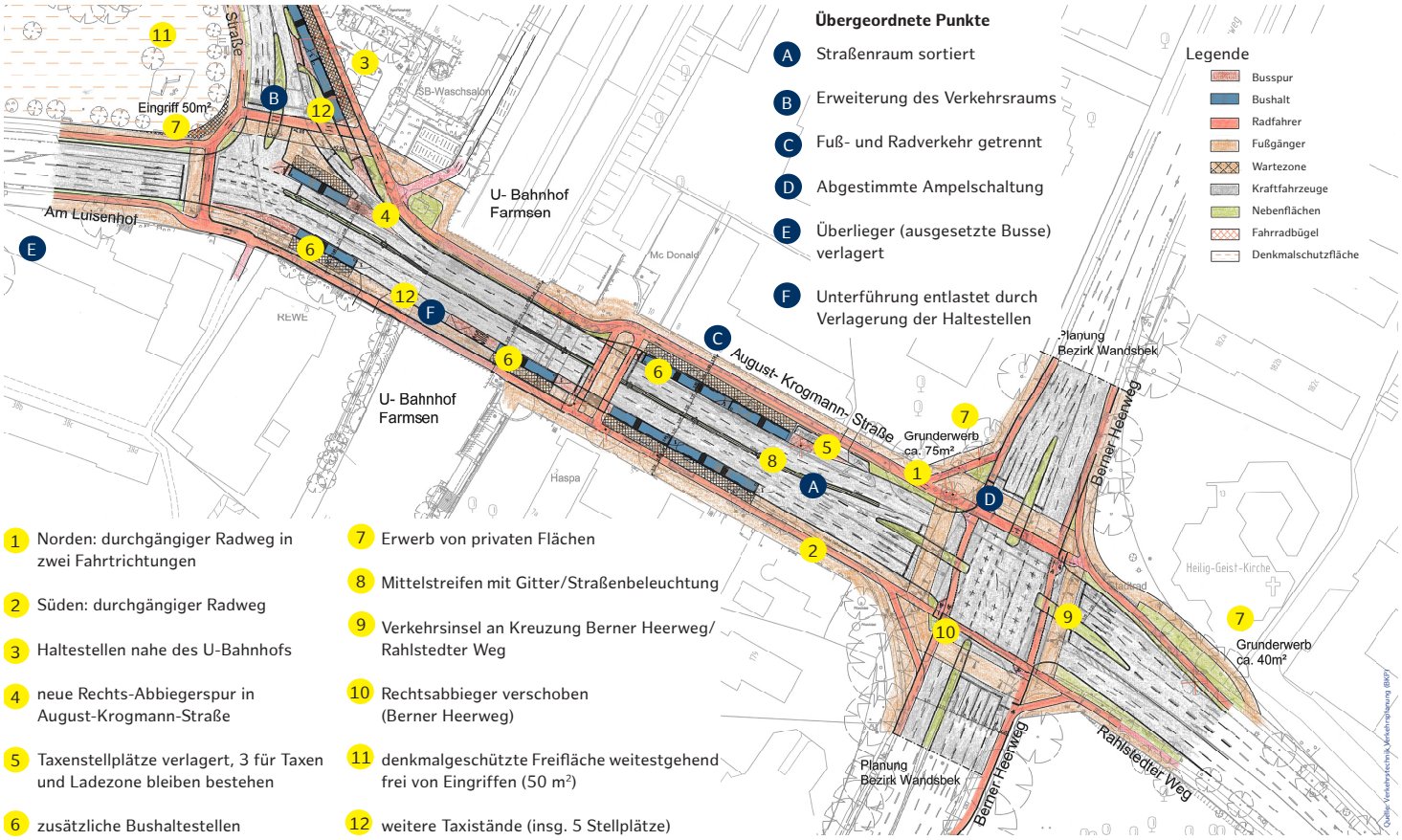
Die entsprechenden Arbeitsergebnisse der Arbeits- und Diskussionsphase aus Block II werden diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

ONLINE-DIALOGRUNDE

1. Begrüßung und Vorstellung des Verkehrskonzepts

Herr Luchterhandt (büro luchterhandt & partner) begrüßt die Anwesenden und gibt erste Hinweise zum Ablauf der Veranstaltung und den Umgang mit der Technik. Anschließend begrüßt auch Herr Buck vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die Teilnehmenden und gibt einen kurzen Überblick über den aktuellen Stand zum Projekt. Nach einem kurzen Rückblick auf das bisherige Verfahren von Frau Lange (LSBG) werden die Ziele der Planung dargestellt.

Herr Bielke von dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro BKP stellt das in den letzten 1,5 Jahren erarbeitete und bereits mit dem Bezirk abgestimmte Verkehrskonzept für den Bereich der U-Bahnstation Farmsen sowie die Planung für die „Überlieger“ (pausierende Busse) vor.



Übergeordnetes Verkehrskonzept, Quelle: BKP

2. Rückfragen zum Verkehrskonzept

Nach diesem einführenden Input können erste Verständnisfragen zum Verkehrskonzept gestellt werden. Die Fragen aus dem Chat sowie der Gesprächsrunde werden im Folgenden beantwortet.

Frage: Wann wurde über die Onlinebeteiligung informiert?
Antwort: Die Vor-Ort-Befragung fand zwischen dem 20. und 23.03.2019 statt. In der Zeit vom 20.03.-26.04.2019 bestand darüber hinaus die Möglichkeit, sich online zu beteiligen. Diese Online-Beteiligung wurde mit Plakaten angekündigt. Zusätzlich wurden bei der Vor-Ort-Befragung „Visitenkarten" mit dem Hinweis auf die Online-Beteiligung verteilt. Diese „Kärtchen" wurden auch in der Volkshochschule und umliegenden Geschäften ausgelegt. Die jetzige Online-Beteiligung mit Gelegenheit zum Feedback zu den zwei Varianten der Freiraumgestaltung beginnt am 11.08. und dauert bis zum 31.08.21. Hierüber wurde mit den knapp 4.500 Postwurfsendungen in den umliegenden Haushalten des Projektgebietes informiert sowie mit Plakaten im weitergefassten Projektgebiet geworben.

Frage: Zwischen der neu geschaffenen Busstation und dem Abbieger in die August-Krogmann-Straße, ist dort eine Ampel geplant?
Antwort: An der Kreuzung ist eine Ampel vorgesehen, um das gefahrlose Erreichen der Bushaltestelle sicherzustellen.

Frage: Ist es richtig, dass sich die Buslinien 168 und 368 nie treffen, weil sie zu unterschiedlichen Zeiten und Tagen verkehren?
Antwort: Das ist korrekt. Gemeint ist, dass die Linien 27 und 168 von der 171 aus zu sehen sind und umgekehrt, um in Richtung Neusurenland den nächsten abfahrenden Bus nehmen zu können. Die Linien 168 und 368 sollen aber zu jeder Tageszeit durch den gleichen U-Bahn-Ausgang erreicht werden.

Frage: Warum wird ein Zweiwege-Radweg vorgesehen? Ist die Unfallgefahr bei solch einer Lösung nicht sehr hoch?
Antwort: Durch eine Entzerrung des gesamten Straßenraums wird auch der Radverkehr sortiert und sehr viel geordneter verlaufen. Wenn die Spuren in jede Richtung so wie geplant breit genug sind und Fuß- und Radverkehr getrennt voneinander verlaufen, ist ein Zweiwege-Radweg nicht gefährlich.

Frage: Dieser Zweirichtungsradweg erzieht zum Falschfahren auch an anderen Stellen.
Antwort: Die Radwegführung ist bei einem Zweirichtungsradweg eindeutig durch Pfeile gekennzeichnet, in welche Richtung gefahren werden darf. Ansonsten sind die Fahrtrichtungen richtungsbezogen gem. der STVO geregelt. Falschfahren in Bereichen, bei denen kein Zweirichtungsradweg eingerichtet ist, führt zum Regelverstoß.

Frage: Auf der Visualisierung „Westseite“ wird der Realität bereits vorgegriffen und es wird ein Geisterfahrer (im Vordergrund mittig) dargestellt.
Antwort: Der Zweirichtungsradweg beginnt bereits im Verlauf der Freizeitroute auf der Südseite der Kreuzung Am Luisenhof/August-Krogmannstraße und verläuft auf der gesamten Nordseite im überplanten Bereich – durchgängig. Dementsprechend ist die Visualisierung kein Vorgriff auf zukünftige Geisterfahrer, sondern stellt die zukünftige Situation mit einem Zweirichtungsradweg richtig dar.

Frage: In Verkehrsplanungen wird in den Variantenbetrachtungen grundsätzlich ein Zweirichtungsradweg abgelehnt - aus Gründen des sehr hohen Risikos. Die Alternative - eine LSA[1] östlich des Knotens Am Luisenhof - wird von Ihnen abgelehnt. Mir fehlt das Verständnis, welche Prioritäten hier höher bewertet werden als das hohe Risiko, gerade für die Schüler:innen.
Frage: Sehe ich genauso. Diese Barriere ist unverständlich.
Antwort: Ein Vergleich mit anderen Maßnahmen ist nicht möglich, denn jede Planung ist individuell zu betrachten. In diesem Bereich wird ein Falschfahren immer im hohen Maße auf der Nordseite stattfinden. Das sind hauptsächlich Schüler:innen. Die Einrichtung einer zusätzlichen Querung würde den Verkehrsfluss zum Erliegen bringen und eine sinnvolle Verkehrsabwicklung sowohl für den Busverkehr als auch für den KFZ-Verkehr würde dadurch nicht mehr erreicht. Explizit aus diesem Grund wurde ein Zweirichtungsradweg auf der Nordseite eingerichtet, um so den Radfahrer:innen die Möglichkeit zu geben, dort berechtigt fahren zu dürfen.

Frage: Ich kenne aus Verkehrsplanungen grundsätzlich seitens der Behörden / der Planungsbüros: Zweirichtungsradverkehre sind ein „No-Go“: Wesentlich dafür sind ein zu hohes Risiko und Gewöhnung, gerade der Schulkinder, ans Linksfahren. Ich bitte darum, Alternativen zu prüfen - auch wenn andere Prioritäten damit nach hinten rutschen würden. Sicherheit sollte sehr hohe Priorität haben.
Antwort: Alternativen wurden vor dem jetzigen Workshop ausgiebig geprüft, können hier jedoch nicht angeboten werden, da die Verkehrsabwicklung nicht mehr funktionieren würde.
Im östlichen Bereich liegen zwischen der Straße und dem Zweirichtungsradweg der Haltestellenbereich und die Bushaltestellen als Puffer zur Fahrbahn. Dementsprechend wird der Zweirichtungsradweg in diesem Bereich nicht zwingend als Fahren in Gegenrichtung wahrgenommen. Diese Variante entspricht der STVO und ist sicher, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer:innen daran halten.

[1] LSA= Lichtsignalanlage, Ampel

Frage: Linksabbiegender Radverkehr von Am Luisenhof in die August-Krogmann-Straße Nord muss 2 Straßenäste queren. Das bedeutet ein hohes Risiko, da auf der linken Seite gefahren wird und Zeitverzug: Viele werden vermutlich versuchen, deswegen bei Rot zu queren. Auch hier würde eine Ampel östlich des Knotens Am Luisenhof eine Lösung sein. Was sind die Prioritäten, die höher bewertet werden als die Sicherheit?

Antwort:

Die Radfahrer:innen befahren einen Radweg auf der Südseite der Straße Am Luisenhof und werden mittels signalisierten Furten auf die Ostseite der August-Krogmann-Straße Nord bzw. zur Freizeitroute geführt. Es gilt die Straßenverkehrsordnung (STVO); generell ist bei Rot zu fahren eine Verkehrswidrigkeit.

Frage: Eine konsequente Einrichtung von Busspuren zu Lasten von Fahrspuren des MIV hätte auf Dauer im Sinne der Mobilitätswende Entlastung gebracht. Der MIV sucht sich seine Wege und wenn es für ihn unkomfortabel ist, weil Stau herrscht, fährt der Autofahrer auch mal andere Wege.

Antwort: Für zusätzliche separate Busspuren ist in diesem begrenzten Straßenquerschnitt kein Platz; für die Fahrspuren muss eine Doppelnutzung von Bussen und MIV vorgesehen werden. Im ersten Workshop (*siehe Protokoll*) wurde diskutiert, dass in dem Bereich der Bus einen Sonderfahrstreifen nicht erreichen würde und der KFZ-Verkehr zukünftig mögliche Umleitungsstrecken durch Wohngebiete suchen würde. Daher würde die Einrichtung von Sonderfahrstreifen zu Lasten des KFZ-Verkehrs im Bereich U Farmsen nicht zum gewünschten Ziel führen. Im ersten Workshop wurde erörtert, dass der Bus einen Sonderfahrstreifen nicht erreichen und der Kfz-Verkehr zukünftig mögliche Umleitungsstrecken durch Wohngebiete suchen würde. Daher würde die Einrichtung von Sonderfahrstreifen zu Lasten des Kfz-Verkehrs im Bereich U Farmsen nicht zum gewünschten Ziel führen.

Frage: Entlang der Südseite der August-Krogmann-Straße sind inzwischen neue Gastronomiebetriebe angesiedelt, aber dort ist keine Ladezone geplant. Warum nicht?

Antwort: Die Ladezone auf der nördlichen Seite bei den Taxenstellplätzen bleibt bestehen. Auf der südlichen Seite ist kein Platz für weitere Ladezonen.

Frage: Ist die Ampelschaltung an der Kreuzung Berner Heerweg/Rahlstedter Weg schon jetzt automatisiert worden?

Antwort: Die Ampelschaltung lief bereits in der Vergangenheit als verkehrsabhängige Steuerung. Im Rahmen des ITS-Weltkongresses[2] wurde die Steuerung überarbeitet und mit einer neuen Busbevorrechtigungstechnik ausgestattet, welche in der 2. Jahreshälfte 2021 eingerichtet wurde.

Frage: Was passiert mit dem ehemaligen Parkraum beim Waschsalon (bei Nr. 3). Hier hätten die Stellplätze für Taxen konzentriert angeordnet werden können.

Antwort: Die Stellplätze für 3 Taxen verbleiben an der nördlichen Seite der August-Krogmann-Straße. Weitere Taxi-Stellplätze werden im Süden unter der Brücke verortet.

[2] Weltkongress für intelligente Transportsyteme und -services (ITS)

Der Fokus dieser Fläche liegt im Sinne der Mobilitätswende beim Fuß- und Radverkehr. Es wird die vorhandene ungünstig gelegene Stadtradstation auf diese Fläche verlegt. Es werden deutlich mehr Radabstellanlagen geschaffen und der Platz wird als attraktiver Treffpunkt für zu Fuß Gehende umgestaltet werden. Der Fokus liegt darin, einen Mobilitätswechsel zwischen ÖPNV, Rad- und zu Fußverkehr zu fördern.

Frage: Wie sieht die Verkehrssicherung für die August-Krogmann Straße Nordseite (Gebäude C) aus, wenn die Verkehrsinsel zurückgebaut wird?
Antwort: Die Verkehrsinsel wird wegen der Bushaltestellen zurückgebaut, so dass es keine Nebenfahrspuren mehr gibt und dort keine Autos mehr halten können.

Frage: Wieso werden die Überlieger in einem naturgeschützten Gebiet östlich des U-Bahnhofs untergebracht?
Antwort: Die Überlieger fahren nach ihrer Pause in Richtung Osten ab, deswegen müssen die Überlieger westlich vom Abfahrtbereich angeordnet werden. Auch die Verstärkerlinie verläuft östlich der U-Bahnhaltestelle – da mehr Linien von Osten kommen oder nach Osten fahren.

Frage: Die Zuwegung zum P&R-Parkplatz ausgehend vom süd-östlichen U-Bahn-Zugang ist zurzeit frauenunfreundlich gestaltet (Angstraum durch schlechte Einsehbarkeit, kaum Beleuchtung, etc.) – wird das im Zuge der Umgestaltung geändert?
Antwort: Der Bereich wird im Zuge dieser Umgestaltung planerisch nicht berücksichtigt, da er nicht zum Planungsgebiet gehört. Der Sachverhalt wird an die zuständigen Fachbehörden (Bezirksamt Wandsbek, P&R-Betriebsgesellschaft mbH) weitergeleitet.

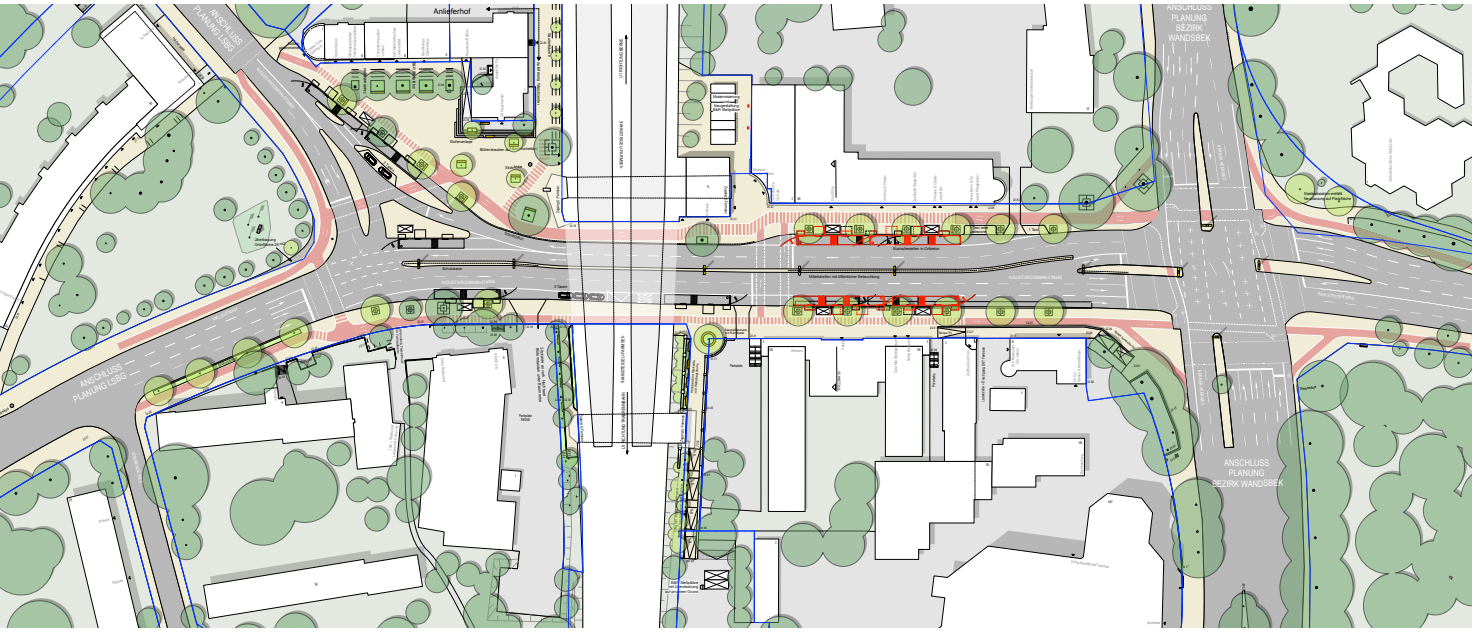
Frage: Bei der Rampe bitte an die Drainage denken, denn bei Starkregen ist die Treppe in Richtung EKT nicht zu nutzen.
Antwort: Im Zuge der Freiraumplanung wird die Entwässerung so geplant, dass sie auch Starkregenereignisse berücksichtigt.

Frage: Sehe ich es richtig, dass die Busabfahrt der Linie 171 Richtung Westen „mitten auf der Kreuzung“ liegt? Wenn man aus der U-Bahn kommt, müsste man erst über die Fahrbahn gehen und verliert wertvolle Zeit. Das wäre hochgradig dysfunktional!
Antwort: Die Fahrpläne werden auf die „neuen“ Wege zu den Haltestellen angepasst, so dass die Umsteigebeziehungen funktional sind.

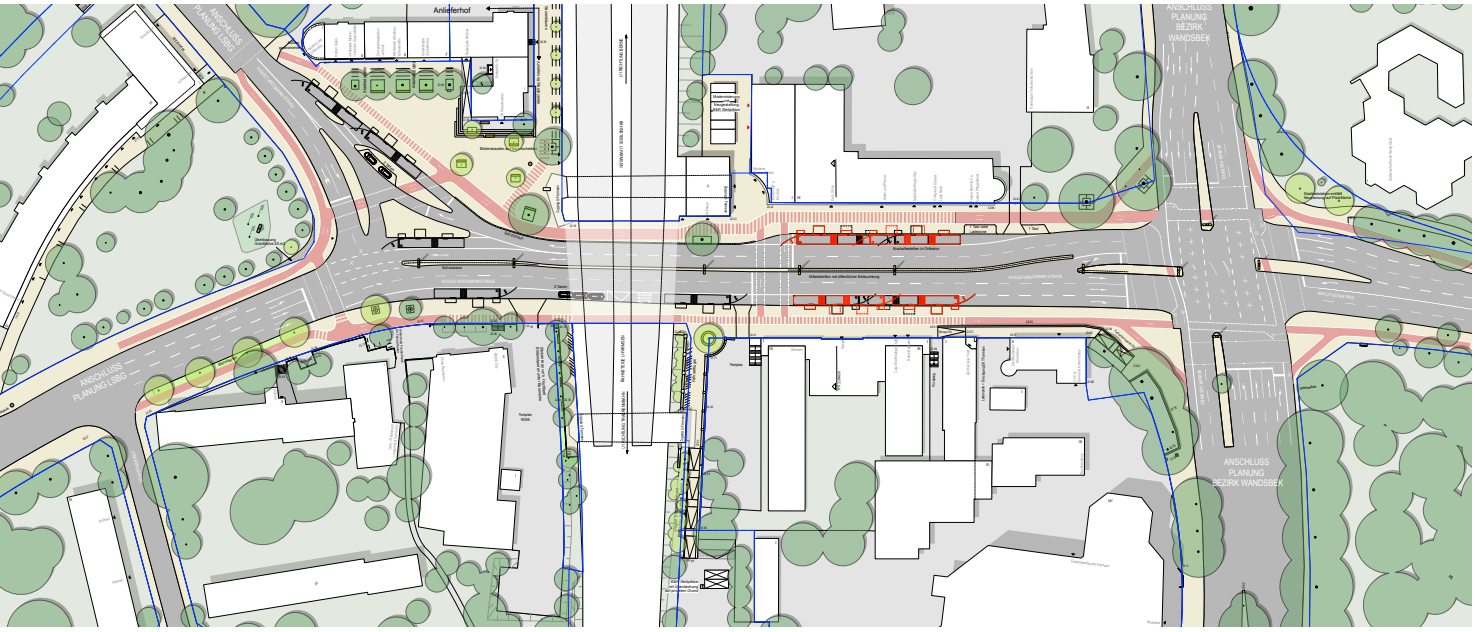
Frage: Bei dem Fußgängerüberweg zwischen Nr. 12 & 4 (Anm. auf dem Plan dargestellt: Bereich U-Bahnhof Farmsen) dargestellte Fußgängerampel: Fußgänger:innen werden dennoch einfach die Straße überqueren.
Antwort: In der Mitte (zwischen den Fahrrichtungen) wird es einen Zaun geben, der genau diese Querungen verhindert.

3. Vorstellung des Freiraumkonzeptes und der Freiraumvarianten

Herr Ando Yoo vom Büro Y-LA stellt die beiden Varianten des Freiraumkonzeptes vor, die sich hauptsächlich durch die Setzung von Bäumen unterscheiden, und gibt eine Lesehilfe für die zentralen Begriffe der Freiraumplanung. Anschließend gibt es die Möglichkeit übergeordnete Verständnisfragen zu stellen.



Farmsen Planvariante 1 - Gesamtplan, Quelle: BKP, Ando Yoo Landschaftsarchitektur



Farmsen Planvariante 2 - Gesamtplan, Quelle: BKP, Ando Yoo Landschaftsarchitektur

4. Arbeits- und Diskussionsphase: Aufteilung in 4 Themengruppen in separate Räume (breakout-rooms)

Die Teilnehmenden verteilen sich je nach Interessensschwerpunkten auf die folgenden vier Themen, die als digitale Tischgruppen (breakout-rooms) eingerichtet werden:

1) Sitzmöglichkeiten / Grün
2) Barrierefreiheit / Orientierung / Sicherheit / Beleuchtung
3) Radabstellanlagen
4) Lieferverkehr / Taxen / Parkmöglichkeiten / Kiss & Ride

Um 19:45 Uhr kommen die Teilnehmer:innen in den breakout-rooms zusammen. In jeder Gruppe können zunächst themenbezogene Verständnisfragen zu den beiden Varianten der Freiraumgestaltung geklärt werden. Anschließend haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich detailliert mit den Konzepten auseinander zu setzen und weitere Anmerkungen und Hinweise zum Freiraumkonzept zu formulieren.

Die Vorschläge, Wünsche und Kritik werden direkt auf den Plänen auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet und thematisch geordnet dokumentiert. Jeder der breakout-rooms wird von einem/einer Mitarbeiter:in des büro luchterhandt & partner moderiert. Zur Klärung von Verständnisfragen und für weiterführende Informationen sind ebenfalls Mitarbeitende des LSBG und der Planungsbüros (BKP, Ando Yoo Landschaftsarchitektur) sowie Expert:innen von HVV, Bike & Ride und der Hochbahn anwesend.

Nach 15 Minuten wechseln die Teilnehmenden in einen zweiten digitalen Themenraum ihrer Wahl und können sich hier erneut für 15 Minuten austauschen.

5. Vorstellung und Zusammentragen der Ergebnisse im Plenum

Um 20:30 Uhr kommen alle Teilnehmenden wieder im Plenum zusammen. Die Hinweise aus den Kleingruppen werden zusammenfassend von dem/der Moderator:in vorgestellt. Die Arbeitsergebnisse auf den digitalen Pinnwänden (Miro-Boards) werden im Folgenden dargestellt:

Themengruppe 1: Sitzmöglichkeiten / Grün

Es wird der Wunsch geäußert, die Aufenthaltsqualität auf den Flächen vor dem Waschsalon westlich der U-Bahnstation zu erhöhen. Dies ist beispielsweise durch Begrünung, Schallschutz und Außengastronomie mit einer damit verbundenen Belebung des Platzes denkbar. Dabei sind Konfliktsituationen von Außengastronomie mit Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern zu vermeiden.

Der zurzeit vorherrschende Alkoholkonsum, der in diesem Bereich stattfindet und von vielen kritisiert wird, muss berücksichtigt werden. Ein reines Alkoholverbot oder ein „Verdrängen“ der dort trinkenden Personen wird überwiegend nicht befürwortet. Durch die in der neuen Freiraumplanung vorgesehenen Sitzmöglichkeiten und die Begrünung wird die Platzsituation insgesamt aufgewertet. Es wird vermutet, dass eine Belebung und soziale Durchmischung an diesem Ort den Fokus auf alkoholisierte Menschen verringern kann.

Vorgeschlagen wird eine weitere Betreuung der Freiflächen, ggf. durch ein Quartiersmanagement.

Die Situation der öffentlichen Toiletten vor Ort sollte verbessert werden und kostenlos sein. Es wird vorgeschlagen, die vorhandene öffentliche Toilette im U-Bahnhof Farmsen zu nutzen und eine gut lesbare Beschilderung hierfür aufzustellen. Hierfür ist allgemein die Akzeptanz für die Nutzung einer öffentlichen Toilette zu erhöhen.

Für den Bereich im Osten vor den Gewerbeeinheiten wird eine komplette Überdachung gewünscht. Als Beispiel wurde hier der Busbahnhof in Wandsbek genannt.

Die Baumsetzungen in der 1. Variante des Freiraumkonzeptes werden insgesamt positiv gesehen. Baumpflanzungen sorgen für eine Verbesserung des Mikroklimas und spenden zum anderen Schatten und Feuchtigkeit. Weitere Möglichkeiten der Begrünung wie beispielsweise Hochbeete oder Fassadenbegrünungen werden ebenfalls begrüßt. Auch werden begrünte Wände'/ Grünstreifen mit Bepflanzung (z.B. Hecke oder begrünter Zaun) zur Schallminderung anstatt Zäune als Trennelemente auf der Straße vorgeschlagen. Dabei müssten die Sichtbeziehungen sichergestellt sein und die erhöhten Ansprüche durch Pflanzsubstrat beachtet werden.

Themengruppe 2: Barrierefreiheit / Orientierung / Sicherheit / Beleuchtung

Gewünscht wird eine klare Wegeführung für Fuß- und Radverkehr sowie eine deutliche Kennzeichnung der Bushaltestellen, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden.

Die Wartebereiche müssen gut sichtbar sein und kontrastreich zu den Geh- und Radwegen gestaltet werden, damit sich die Wartenden sicher aufhalten können und den Vorbeifahrenden nicht im Weg stehen. Vorgeschlagen wird, den Belag/ Farbe im Bereich der Bushaltestellen zu ändern, um dort Aufmerksamkeit zu generieren. Es wird jedoch angezweifelt, ob die Bushaltestellen für Kinder geeignet sind und genügend Sicherheit bieten.

Zudem wird eine höhere Anzahl an Unterständen an Haltestellen gewünscht.

Weiterhin werden die Umsteigebeziehungen und die Wegeverbindungen zwischen den Bushaltestellen diskutiert. Dabei wird auf den Anschluss an die Linie 171 verwiesen, der auch in Zukunft gewährleistet sein soll. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, die Fahrpläne insgesamt auf die „neuen" Wege zu den Haltestellen anzupassen. Auch sollten die Anzeigetafeln der Abfahrten und Linien direkt am Gleis und Ausgang aufgestellt werden, um eine leichte Orientierung zu schaffen.

Eine weitere Anmerkung betrifft den verfügbaren Platz an den Haltestellen. Je mehr Linien an einem Punkt halten, desto mehr sollte er entzerrt werden. Auch Schienenersatzverkehr sollte ermöglicht werden. Vor den Gewerbeflächen im Osten sind die Bushaltestellenbereiche in jedem Fall ausreichend.

Es wird eine stärkere Beleuchtung unter der Brücke gewünscht. Auch der Zugang zu den P&R Bereichen ist durch Beleuchtung und eine bessere Einsehbarkeit aufzuwerten, um insbesondere bei Dunkelheit mehr Sicherheit zu bieten.

Hierfür muss die Zuständigkeit des Grünstreifens geprüft werden (Bezirk oder LSBG). In der weiteren Freiraumplanung ist auch die Entwässerung in Hinblick auf Starkregenereignisse zu beachten.

Themengruppe 3: Radabstellanlagen

Es werden mögliche Standorte und die Beschaffenheit weiterer Radabstellanlagen besprochen. Wichtig dabei sind überdachte Fahrradstellplätze und eine gute Einsehbarkeit, um ein höheres Sicherheitsgefühl (ggf. durch Kameraüberwachung) zu gewährleisten.

Auch Schließfächer mit Steckdosen für E-Bikes und mehr Stellplätze für Lastenräder werden vorgeschlagen.

Insgesamt sind mehr frei zugängliche Stellplätze ohne Schlüssel gewünscht, die dezentral angeordnet werden, um möglichst kurze Wege für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer zu schaffen.

Der Vorschlag zur Anordnung von Fahrradbügeln im Bereich der Bushaltestellen (insbesondere vor den Gewerbeflächen im Osten) wird sehr positiv aufgenommen. Diese könnten zum einen als Parkmöglichkeit für z.B. Gewerbenutzer und zum anderen als Begrenzung des Fußwegs bzw. als Wegeführung im Bereich des Busein- und -ausstiegs dienen.

Außerdem sollten die Querungsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger auf Radwegen deutlich zu erkennen sein.

Themengruppe 4: Lieferverkehr / Taxen / Parkmöglichkeiten / Kiss & Ride

Der Entfall der Stellplätze im Bereich des Waschsalons wird kritisch gesehen. Der ruhende Verkehr vor der Ladenzeile im Nordwesten sollte in den Planungen berücksichtigt werden.

Auch die Zufahrt zu REWE ist in der weiteren Planung zu überprüfen, da ein möglicher Konflikt zwischen den rangierenden LKWs mit weiteren Verkehrsarten wie Rad und Bus gesehen wird. Es wird gefragt, ob ein Sattelschlepper rückwärts auf dem REWE Gelände rangieren müsste oder ob die geplanten Radien für LKWs ausreichen. Sattelschlepper rückwärtsfahrend aus dem Straßenraum auf das REWE-Grundstück sind keine Option.

Aus Sicht des Gewerbes wird die Ladezone und Anlieferung auf der östlichen Seite als nicht funktional angesehen, sollte diese mit Taxistellflächen geteilt werden. Auch die Anlieferung auf der Südseite ist zu überprüfen. Des Weiteren erscheint die Entsorgung schwierig bzw. konfliktreich. In anderen Bereichen in Hamburg funktioniert es, dafür müssen klare Regel definiert werden.

Auch der Kiss&Ride Platz ist zu überprüfen.

6. Abschluss und Ausblick

Gegen 21:05 Uhr bedankt sich Herr Luchterhandt bei allen Anwesenden für die konstruktive Mitarbeit in dieser digitalen Veranstaltung. Frau Lange gibt einen kurzen Ausblick auf das weitere Vorgehen und verweist auf die Möglichkeit, noch bis zum 31.08.2021 weitere Hinweise und Anmerkungen über die Website unter ***https://beteiligung.hamburg/farmsen*** einbringen zu können. Des Weiteren freut sich der LSBG über ein Feedback zur Veranstaltung: ***https://lsbg.limesurvey.net/516197?lang=de***.

Um 21:15 Uhr ist die Dialogrunde beendet.

Für das Protokoll
büro luchterhandt & partner
Leonie Hinzen, Karolin Kaiser, Nils Polzin

Anhang

- Arbeitsergebnisse der vier Themengruppen auf der digitalen Pinnwand (Miro Board);
  Hinweis: Dokument nicht barrierefrei

Auftraggeberin

Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg
Ansprechpartner: Leonie Lange, Yves Stammel
lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de

Planungsbüros

BKP Ingenieurbüro
Verkehrstechnik Verkehrsplanung
Beratung Konzeption Planung
Immenhof 2
22087 Hamburg

Y-LA Ando Yoo Landschafsarchitektur
Bernstorffstraße 99
22767 Hamburg

Verfahrenskoordination

büro luchterhandt & partner
Luchterhandt Senger Witt Stadtplaner PartGmbB
Shanghaiallee 6
20457 Hamburg
Ansprechpartner: Karolin Kaiser, Nils Polzin
T. +49-40-707080-70
F. +49-40-707080-780
farmsen@luchterhandt.de

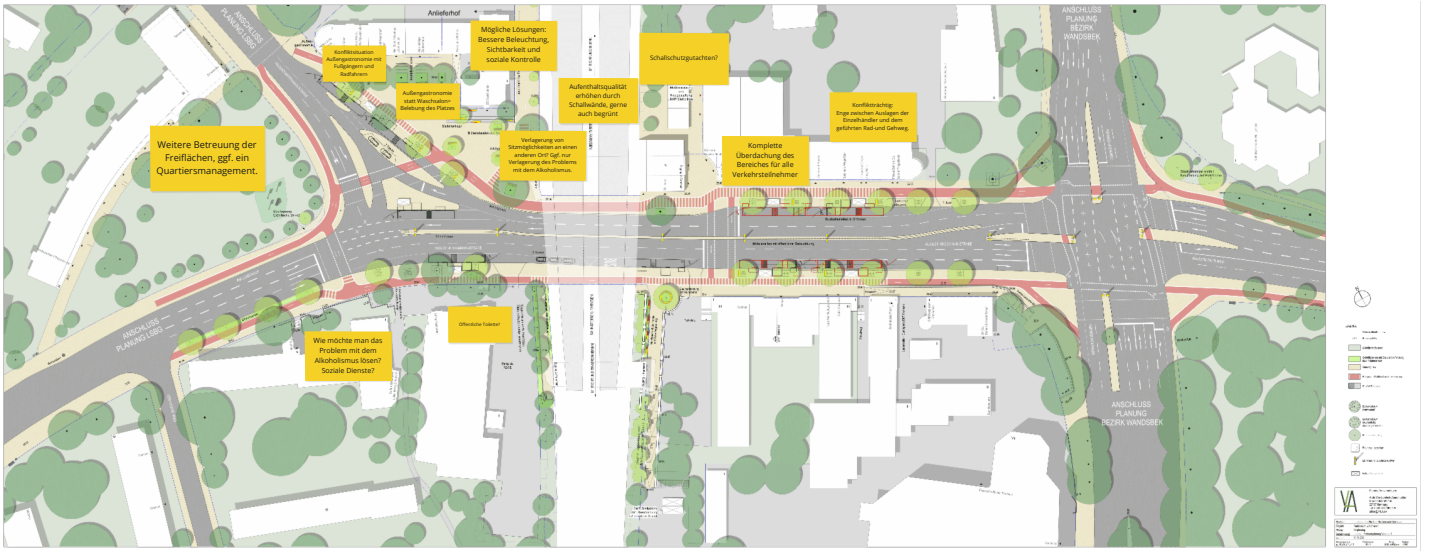
Hamburg, Oktober 2021

ANHANG

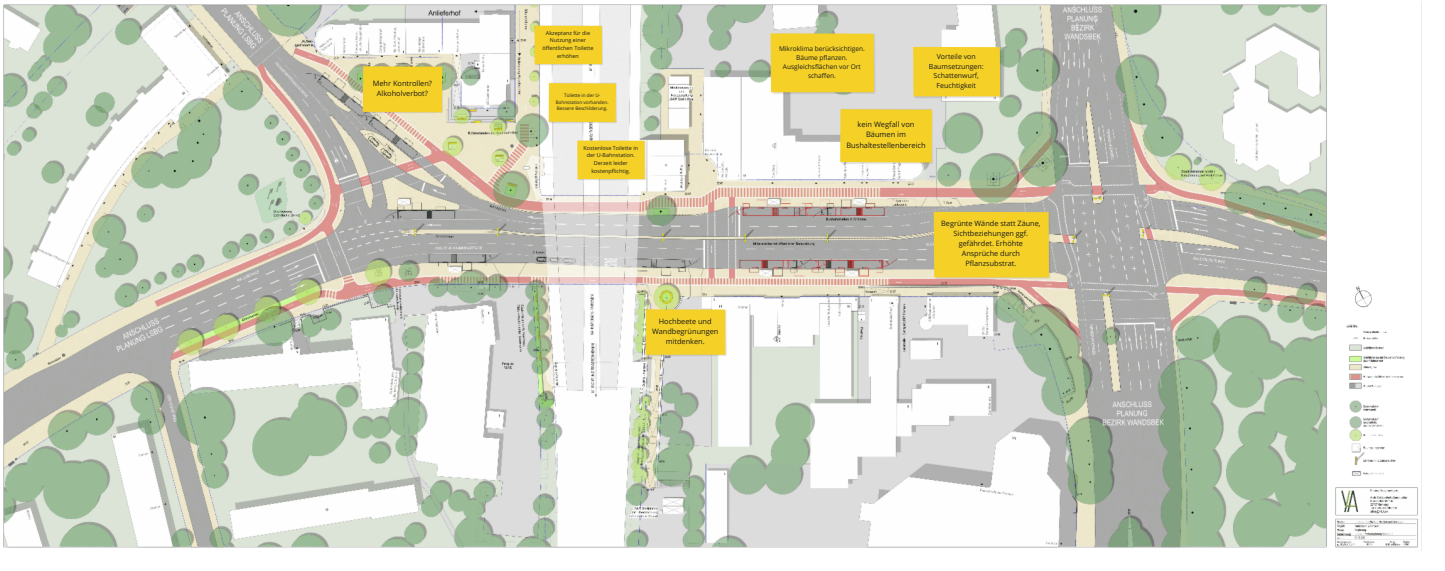
Arbeitsergebnisse der vier Themengruppen auf der digitalen Pinnwand (Miro-Board)

Thema 1 **Sitzmöglichkeiten / Grün- und Freiflächen**

Lageplan Variante 1

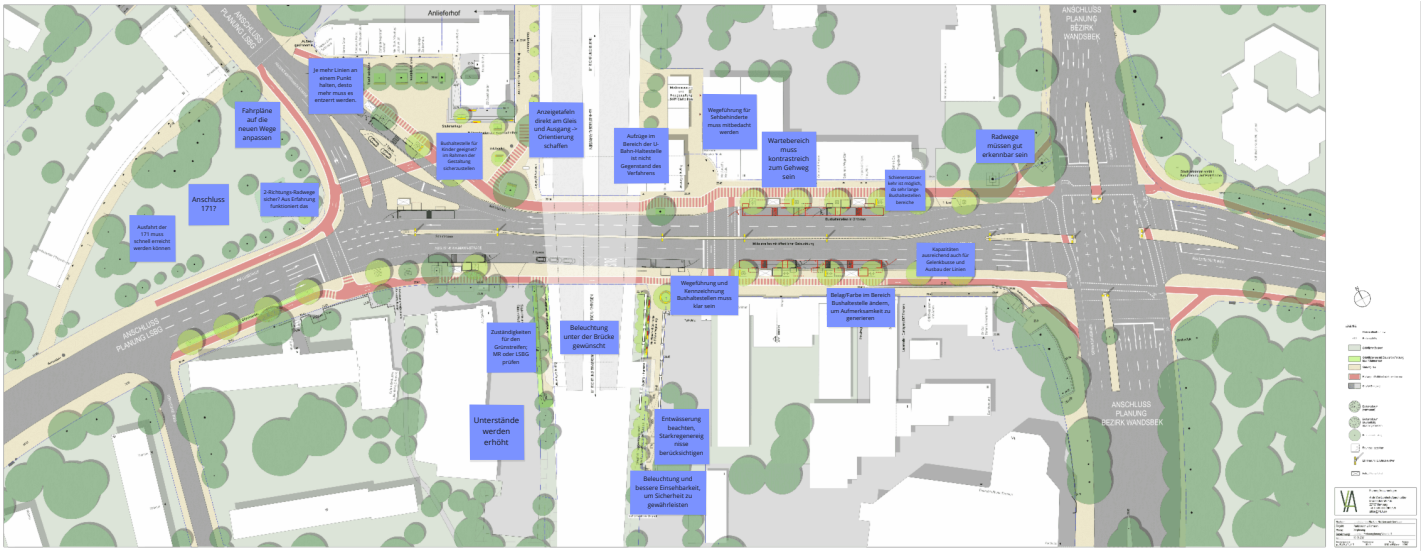


Lageplan Variante 2

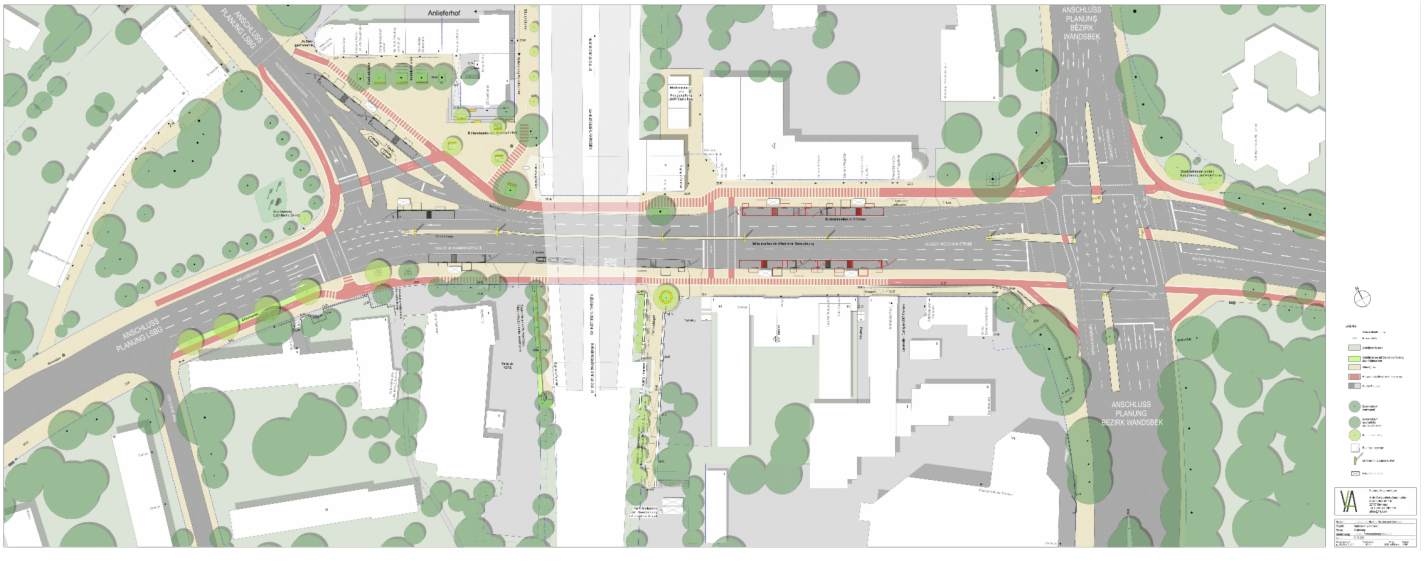


Thema 2 **Barrierefreiheit / Orientierung / Sicherheit / Beleuchtung**

Lageplan Variante 1

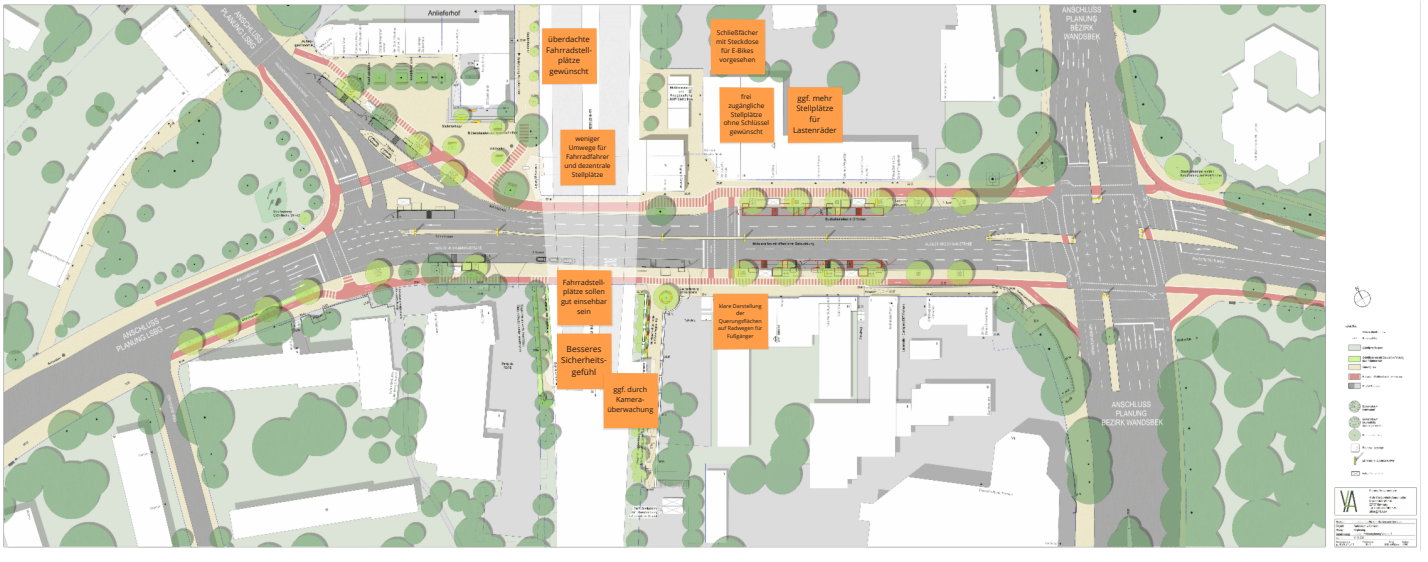


Lageplan Variante 2

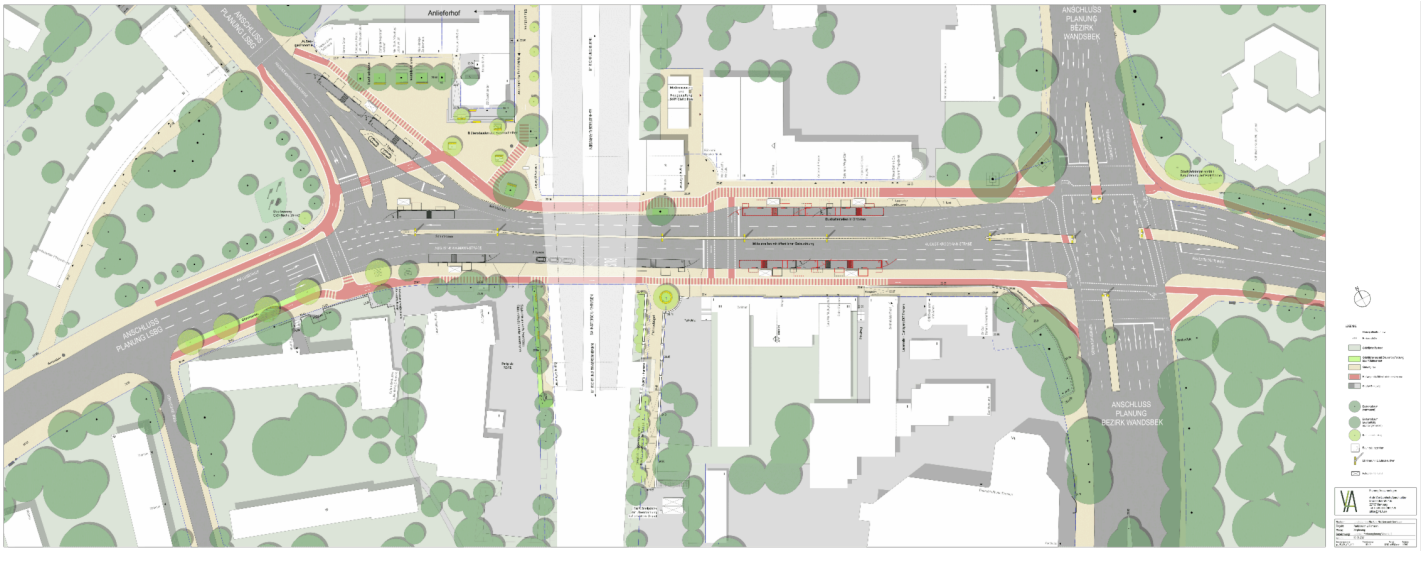


Thema 3 **Radabstellanlagen**

Lageplan Variante 1

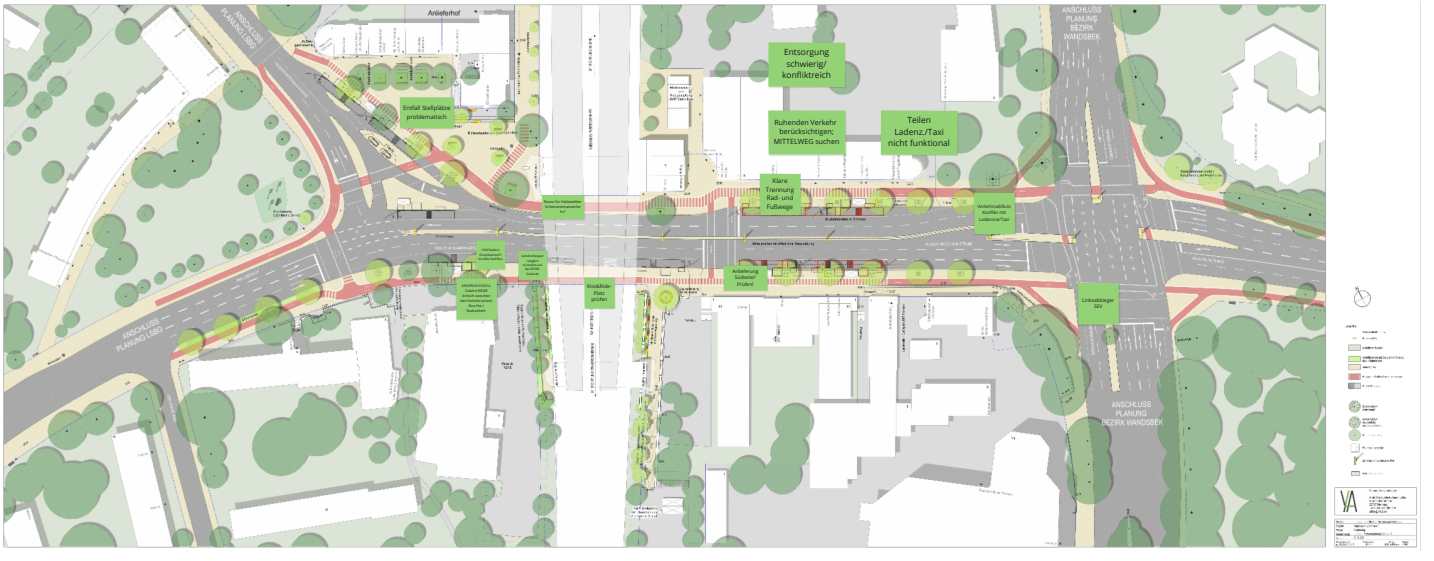
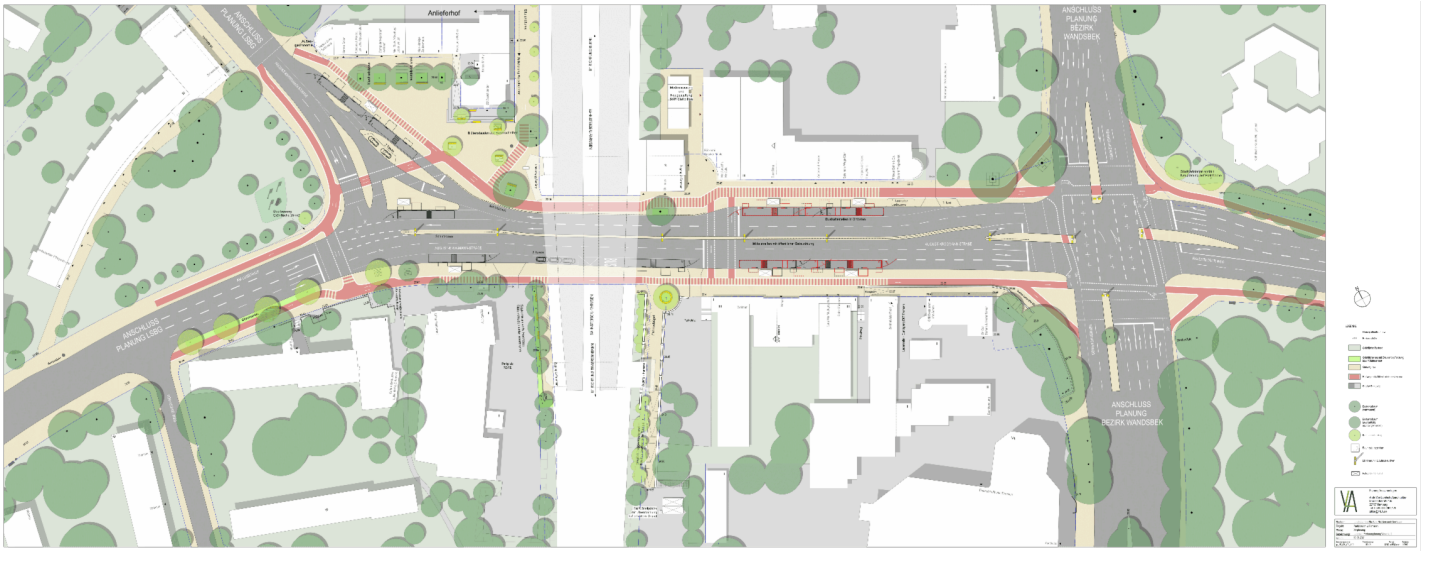


Lageplan Variante 2



Thema 4 **Lieferverkehr / Taxen / Parkmöglichkeiten / Kiss & Ride**

Lageplan Variante 1



Lageplan Variante 2