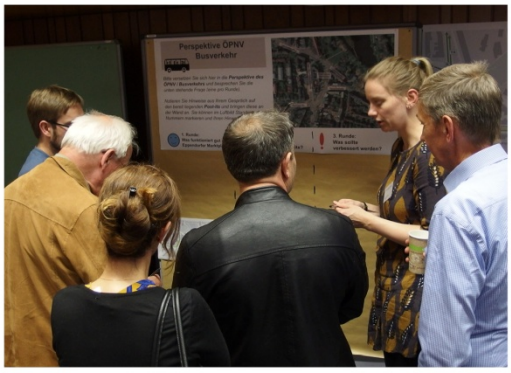


Auftaktveranstaltung
Beteiligungsverfahren Umgestaltung Eppendorfer Marktplatz

Freitag, 14. Juli 2017

17:00 bis 21:00 Uhr

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

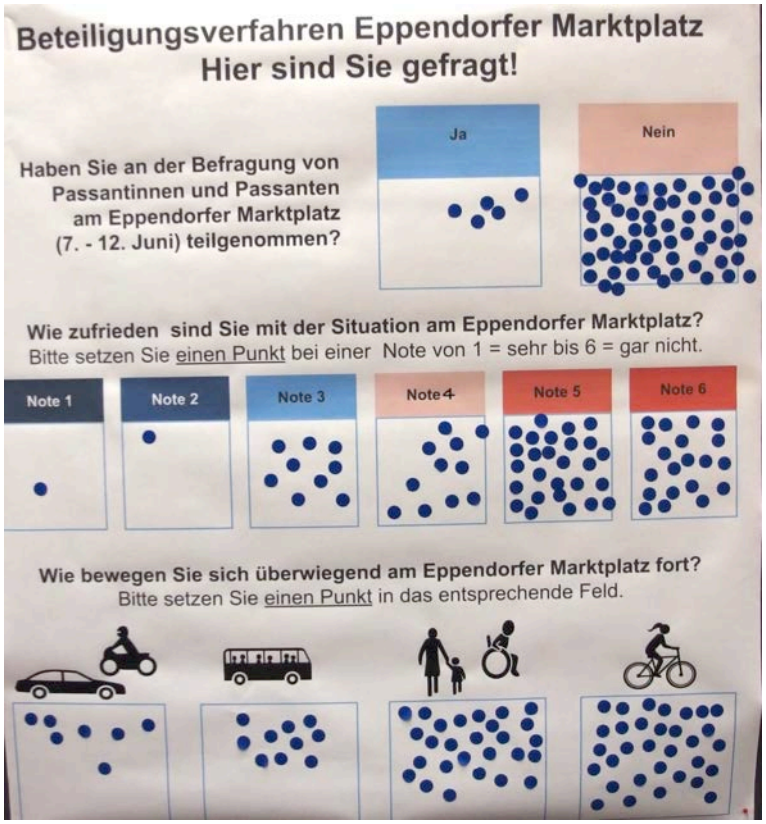
Veranstalter:	LSBG Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Konzept und Moderation:	TOLLERORT entwickeln & beteiligen

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

1. Vorspann

Der Veranstaltungssaal ist ab 16:30 Uhr für die TeilnehmerInnen geöffnet. Sie können im Eingangsbereich anhand von Abfragen ihre Hintergründe und erste Anliegen vermitteln. Außerdem stehen aus der Analyse der Verkehrsituation durch das Gutachterbüro SHP Ingenieure Daten zum Kfz-Verkehr, Busverkehr, Radverkehr und Fußverkehr an vier Plakaten zur Verfügung.



Abfragen beim Eintreffen

Abfragen

- Haben Sie an der Befragung von Passantinnen und Passanten am Eppendorfer Markt teilgenommen?
  Fünf der hier Beteiligten, haben bereits an der Befragung von Passantinnen und Passanten am Eppendorfer Marktplatz teilgenommen, welche vom 7. – 12. Juni durchgeführt wurde. Der Großteil der Mitwirkenden an dieser Abfrage, war an der Befragung nicht beteiligt (61 Punkte).
- Wie zufrieden sind Sie mit der Situation am Eppendorfer Marktplatz? (Bitte setzen Sie einen Punkt bei einer Note von 1 bis 6.)
  Die Beteiligten sind überwiegend unzufrieden mit der Situation am Eppendorfer Marktplatz: Bei den Noten 5 und 6 werden insgesamt 47 Punkte gesetzt. 20 Punkte enfallen auf die Noten 3 und 4, nur zwei Punkte auf die Noten 1 und 2.
- Wie bewegen Sie sich überwiegend am Eppendorfer Marktplatz fort?
  Als häufigstes Fortbewegungsmittel für den Bereich Eppendorfer Marktplatz geben die Beteiligten das Fahrrad an (32 Punkte). Etwas weniger Beteiligte sind überwiegend zu Fuß bzw. mit Hilfsmittel unterwegs (27 Punkte). Mit dem Bus und dem Auto sind die Beteiligten in diesem Bereich eher weniger unterwegs (10 und 7 Punkte).

Darüber hinausgehend verorten die Anwesenden mittels Fähnchen auf einem Luftbild Hinweise:

- Grünes Fähnchen: Hier halte ich mich besonders gerne auf.
- Rotes Fähnchen: Hier halte mich ungern auf.
- Gelbes Fähnchen: Hier wünsche ich mir …

Dieses Angebot wird rege genutzt. Es wird eine Fülle von Hinweisen abgegeben, die meisten im engeren Bereich unmittelbar um und auf den Bushaltestellen und dem Eppendorfer Marktplatz. Im Anhang 1 zur Dokumentation sind die Standorte der Fähnchen auf dem Luftbild eingetragen und die Hinweise notiert.

2. Begrüßung und Einstieg

Roland Hansen, Leiter des Projekts Busbeschleunigung im LSBG, begrüßt die TeilnehmerInnen und informiert über den Ablauf der Veranstaltung sowie die Ziele des Beteiligungsverfahrens.

Roland Hansen, LSBG

Hintergrund des Projekts sind das Busbeschleunigungsprogramm für die Buslinien 20 und 25 sowie die Förderung des Radverkehrs.

Ziel der Auftaktveranstaltung ist zum Einen die Information über das Vorhaben, die Rahmenbedingungen und das Verahren. Der LSBG hat zur Vorbereitung des Verfahrens bereits Gespräche mit lokalen AkteurInnen sowie eine Befragung von PassantInnen durchgeführt. Die Ergebnisse werden im ersten Teil der Veranstaltung präsentiert. Außerdem wird über die verkehrsplanerischen Grundlagen informiert, die das beauftragte Gutachterbüro SHP Ingenieure aus Hannover erarbeitet hat.

Zum Anderen zielt die Veranstaltung darauf, dass die Beteiligten ihre Anliegen und Hinweise über Probleme und Potenziale am Eppendorfer Markt einbringen können. Im zweiten Teil der Veranstaltung haben die TeilnehmerInnen daher Gelegenheit, in Gesprächsgruppen ihre Anliegen und Ideen für die Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatzes aus der Perspektive unterschiedlicher Verkehrsarten auszutauschen und festzuhalten.

Ablauf 17 – 20 Uhr

- Begrüßung und Einführung
- Lokale Perspektiven
- Ausgangssituation und Gestaltungswünsche
- Abschluss

Herr Hansen erläutert zunächst die wichtigsten Rahmenbedingungen für das Verfahren:

- Senatsprogramm Busbeschleunigung als Hintergrund. Dessen Ziele sind
  - Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit,
  - Kapazitätssteigerung,
  - Barrierefreiheit,
  - Fahrgastkomfort und Sicherheit,
  - Mehrwerte für weitere VerkehrsteilnehmerInnen schaffen (ganzheitliche Planung),
- außerdem geht es um die Förderung des Radverkehrs.
- Das Verfahren ist der eigentlichen Planung vorgeschaltet. Es stellt ein Angebot zur Mitwirkung dar, um Empfehlungen für den anschließenden Abstimmungs- und Planungsprozess zu erarbeiten. Die Empfehlungen werden mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die

Letztentscheidung liegt nicht in dem Beteiligungsverfahren. Die politischen Gremien geben ebenfalls ihr Votum zur Umsetzung der Maßnahmen ab.

Herr Hansen stellt die weiteren Mitwirkenden der Veranstaltung vor.

- Dr. Leonie Lange, Sönke Gerundt, Anna Al-Khafagi, und Carsten Buck aus dem Hause des LSBG,
- Dr. Daniel Seebo und Sabrina Stieger von SHP Ingenieure,
- Martin Böhmer, Hamburger Hochbahn AG und
- Joachim Wiucha, Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Die Moderation und Dokumentation der Veranstaltung übernimmt das Team von TOLLERORT entwickeln & beteiligen mit Mone Böcker, Katharine Wegner, Carolin Appel und Sevinc Demir.

Die Moderatorin, Mone Böcker, setzt die Veranstaltung mit einem Überblick über den Kreis der TeilnehmerInnen, anknüpfend an deren Hinweise aus den ersten Abfragen beim Eintreffen, fort. Auf Nachfrage stellt Frau Böcker fest, dass es sich bei etwas mehr als der Hälfte der Anwesenden um AnwohnerInnen aus dem Umfeld des Eppendorfer Marktplatzes handelt. Fast ebenso viele nehmen das Angebot der Geschäfte wahr und sind KundInnen. Etwa ein Drittel der TeilnehmerInnen nutzen in diesem Bereich den Bus. Nur sehr wenige TeilnehmerInnen betreiben vor Ort ein Gewerbe. Frau Böcker betont, es sei sehr wichtig die Vielfalt der Menschen mit unterschiedlichen Interessenlagen und Perspektiven im Beteiligungsverfahren einzubeziehen.

Die TeilnehmerInnen haben Gelegenheit einen Hinweis zu geben, wenn sie nicht auf Fotos in der späteren öffentlichen Dokumentation erscheinen möchten. Außerdem liegt ein Feedbackbogen des LSBG aus. Frau Böcker bittet die TeilnehmerInnen, diesen am Ende der Veranstaltung auszufüllen.

3. Lokale Perspektiven

Statements

Zum Einstieg in lokale Perspektiven bittet Frau Böcker die TeilnehmerInnen um erste Statements zur Frage: Welche Potenziale und Probleme sehen Sie am Eppendorfer Marktplatz?

Folgende Hinweise werden gegeben:

- Die Bushaltestellen sollten von der Insel an den Straßenrand verlagert werden.
- Die Buslinien 20 und 25 würden meistens direkt hintereinander fahren, das sei nicht vernünftig, weil sie in die gleiche Richtung fahren. Die Taktung der Linien sollte besser aufeinander abgestimmt werden.
- Die Busse würden sich am Eppendorfer Marktplatz stauen. Die Länge der Haltestelle reiche nicht aus.
- Der Fahrradweg in der Ludolfstraße stadtauswärts sei eine Katastrophe.
- RadfahrerInnen würden sich insgesamt rund um den Eppendorfer Markt unsicher fühlen. Hier müsse richtig Hand angelegt werden. Zudem sei die Luftqualität schlecht. Es gebe keinen Verweilcharakter. Der Teilnehmer würde hier lieber einkaufen, wenn dies besser wäre.
- Statt nur eine Verkehrsinsel zu sein, sollte der Eppendorfer Marktplatz mehr Aufenthaltsqualität bekommen.
- Eine Teilnehmerin nutzt selbst drei verschiedene Verkehrsmittel. Sie beobachtet Kollisionen zwischen Fahrrad- und Fußverkehr. Ein Problem seien zunehmend agressive RadfahrerInnen. FußgängerInnen fühlten sich bedroht. Die Teilnehmerin wirbt für eine Entzerrung der Vekehre.

- RadfahreInnen würden sich nicht regelkonform verhalten. Die Anlage der Fahrradwege sorge dafür, dass FußgängerInnen und RadfahrerInnen sich in die Quere kommen. Der Fußweg werde zum Parken benutzt. Mehr Lebensqualität setze weniger Autos voraus. Leider würden die Autos immer größer und dies sei ein Problem.
- Ein Teilnehmer wünscht, den motorisierten Individualverkehr aus dem Bereich des Eppendorfer Marktplatz herauszudrängen, damit der Platz wieder ein Marktplatz werden könne. Die Aufenthaltsqualität wäre dann - trotz Bus und Fahrrad - deutlich besser.
- Das Untersuchungsgebiet müsste deutlich ausgeweitet werden, dies wünschen mehrere TeilnehmerInnen. Die Autos stauen sich in Richtung Winterhude, dort liege das Problem. Der Verkehr könne am Eppendorfer Marktplatz nicht abfließen. Der Zufluss müsse hier begrenzt werden.
- Ein Vertreter des ADFC e.V. fordert, die Stadt müsse die EU-Richtlinien für Lärmschutz und Luftreinheit einhalten, sie begehe einen Rechtsbruch. Er ruft die TeilnehmerInnen auf, Anträge auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu stellen.
- Ein Teilnehmer verweist auf die Luft- und Lärmbelastung durch viele Busse. Es sollten am Eppendorfer Marktplatz mehr Elektrobusse eingeführt werden.

Folgende Fragen werden gestellt und geklärt:

- Geht es nur um den Bereich der Bushaltestelle (Eppendorfer Landstraße) oder nur den Eppendorfer Marktplatz (Taxispur)?

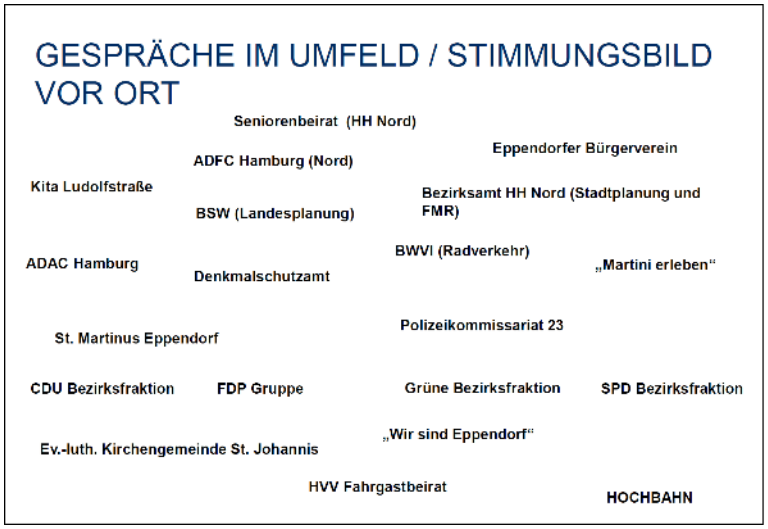
  Antwort: Sowohl der Bereich der Bushaltestelle als auch der Eppendorfer Markt werden in der Untersuchung betrachtet.
- Gibt es derzeit größere Gebäudeplanungen im Untersuchungsgebiet?
- Wird das neue Gebäude Eppendorfer Marktplatz ohne Tiefgarage geplant?
  Antwort durch das Bezirksamt Hamburg-Nord: Es sei eine Baugenehmigung für einen Neubau mit Tiefgarage erteilt worden. Anträge für weitere städtebauliche Projekte würden derzeit nicht vorliegen.
- Ein Teilnehmer fragt, warum niemand von der Polizei da sei? Sie habe einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssituation. Er verweist auf den schweren Unfall am Eppendorfer Baum.
  Ein Vertreter des zuständigen Polizeikommissariats meldet sich. Er sieht sich für heute in der Zuhörerrolle. Die Planung laufe in der Regel erst einmal ohne die Polizei.

Gespräche im Umfeld

Dr. Leonie Lange, LSBG, berichtet im Anschluss von den Ergebnissen aus Gesprächen im Umfeld. Im Verlauf der zurückliegenden vier Monate wurden 21 Einzel- und Kleingruppengespräche unter anderem mit VertreterInnen örtlicher Gruppen und Initiativen sowie der Politik und zuständigen Behörden durchgeführt. Im Mittelpunkt standen Leitfragen zur aktuellen verkehrlichen Situation und zu wahrgenommenen Bedarfen. Die Gespräche seien nicht repräsentativ, so Frau Dr. Lange. Sie hätten eine Fülle von Hinweisen und Anregungen ergeben, was vor Ort gut und was nicht gut laufe und was anders gestaltet werden könne.

Dr. Leonie Lange, LSBG

Frau Dr. Lange vermittelt im Vortrag die Aussagen für die einzelnen Verkehrsarten – Fahrradverkehr, Fußverkehr, Busverkehr und Kfz-Verkehr – , die in den Gesprächen häufiger geäußert wurden. Einige Punkte aus den zuvor geäußerten Statements tauchen hier wieder auf, so z.B. der Hinweis auf den ursprünglichen Charakter des Eppendorfer Marktplatzes oder die häufigen Staus.



An den Gesprächen beteiligte Gruppen

Die Gespräche haben einen „bunten Blumenstrauß“ von Hinweisen ergeben, mit denen die anschließende Workshopphase bereichert werde. Die Stichpunkte sind in den Folien von der Auftaktveranstaltung notiert. Außerdem sind die Stichpunkte aus den Gesprächen im separaten Bericht „Lokale Perspektiven“ festgehalten.

Befragungen von PassantInnen und Gewerbetreibenden

Katharine Wegner, TOLLERORT

Katharine Wegner, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, berichtet von den Ergebnissen der Befragungen, die das Büro im Auftrag des LSBG durchgeführt hat.

An der Befragung teilgenommen haben

- 204 PassantInnen (mündlich vor Ort, zu verschiedenen Zeiten),
- 12 Gewerbetreibende (schriftlich, 150 Gewerbetreibende waren zuvor angeschrieben worden).

Es handelt sich um sogenannte qualitative Befragungen auf Grundlage eines Fragebogens mit Leitfragen. Auch diese Ergebnisse sind nicht repräsentativ. Ziel der Befragungen war zu erfahren, wie die Beteiligten den Raum im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes wahrnehmen und was ihre Anliegen für die Zukunft sind. Es ging auch darum, auf das Beteiligungsverfahren aufmerksam zu machen.

Frau Wegner betont, die Befragungen hätten ein großes Interesse der Menschen an dem Gebiet gezeigt. 60% der befragten PassantInnen haben ihren Wohnort am bzw. im Umfeld des Eppendorfer Marktplatzes.

Nachfolgend dargestellte Wortwolken geben einen Eindruck von der Bewertung der verkehrlichen Situation und der Aufenthaltsqualität durch die PassantInnen. In rot sind die negativen Hinweise, in grün die positiven Hinweise aufgeführt. Je größer das Wort, umso häufiger wurde das Thema benannt.

Wortwolken aus der Bewertung der verkehrlichen Situation (rot = negativ; grün = positiv)

Wortwolken aus der Bewertung der Aufenthaltsqualität (rot = negativ; grün = positiv)

Als besonders negativ bei der verkehrlichen Situation werden Stau, Lärm und Verkehrsemissionen benannt. Besonders positiv wird die ÖPNV-Anbindung bewertet. Als positiv hinsichtlich der Aufenthaltsqualität wird das Angebot und die Vielfalt der Geschäfte benannt. Auffällig sind hier die negativen Hinweise: Baustellen und z.T. der dreckige bzw. ungepflegte öffentliche Raum.

Ausgewählte Ergebnisse aus den Befragungen sind in den Folien von der Auftaktveranstaltung zu sehen. Außerdem sind die Ergebnisse der Befragungen im Teil 2 des separaten Berichts „Lokale Perspektiven“ festgehalten.

Austausch

Im Anschluss haben die TeilnehmerInnen Gelegenheit, ein Feedback zu den Eindrücken aus den Gesprächen im Umfeld sowie der PassantInnenbefragung zu geben.

- Zeit und Ort einer solchen Befragung sollten im Vorfeld besser kommuniziert werden.
- Welche Perspektive hat der Standort der HASPA? Könnte hier nicht ggf. ein Unterstellplatz für die Bushaltestelle entstehen?
- Eine gute räumliche Alternative für den Imbiss wird gewünscht.
- Ein Tunnel für den Übergang von der Bushaltestelle zur anderen Seite wäre schön.
- Könnte der Grünzug, beginnend am Marie-Jonas-Platz, bis auf den Eppendorfer Marktplatz verlängert werden?
- Es werden immer mehr Wohnungen gebaut, vieles sei langfristig nicht rückbaubar.
- Die RadfahrerInnen brauchen je nach Saison unterschiedlich viel Platz. Könnte dies nicht – ähnlich wie in der Sierichstraße mit von der Tageszeit abhängigen Einbahnstraßenregelung – berücksichtigt werden.

- Eine Teilnehmerin fragt nach den Planungen für die Querungsstellen aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen. Die Bedürfnisse von Blinden und Gehbehinderten würden sich widersprechen.
- Mehrere TeilnehmerInnen wünschen eine großräumigere Betrachtung. Anders könnten die Staus nicht verhindert werden. In der Erikastraße sei eine Schule gebaut worden, die SchülerInnen würden mit Autos zur Schule gebracht, Gewerbetreibende würden keinen Parkplatz in der Erikastraße finden. Was kann der LSBG anbieten?
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Tatsache, dass am Eppendorfer Markt Bundesstraßen (5/431) verlaufen, zu Einschränkungen führen würden?

Frau Böcker bittet, diese Fragen im Nachgang der nun folgenden Schilderung der verkehrlichen Ausgangssituation und Rahmenbedingungen durch Herrn Dr. Seebo zu erörtern. Insgesamt sei es auch wichtig, sich trotz bestehender Rahmenbedingungen nicht zu früh gedanklich einzuschränken, um guten Ideen ausreichend Raum zu lassen.

4. Ausgangssitutation und Gestaltungswünsche

Verkehrsplanerische Ausgangssituation

Herr Dr. Seebo, SHP Ingenieure, stellt die verkehrsplanerische Ausgangssituation beginnend mit der historischen Entwicklung dar. Von 1817 bis 1890 fand hier ein Kram- und Viehmarkt (vermutl. namensgebend) statt. Von 1913 bis 1973 wurde der Eppendorfer Marktplatz durch eine Straßenbahn erschlossen (überwiegend einspurig). Ab November 1973 erfolgte die Umstellung auf Busverkehr.

Dr. Seebo, SHP Ingenieure

Weiter erläutert Herr Dr. Seebo folgende Themen:

- Verkehrssicherheit: Es lassen sich fünf Unfallhäufungsstellen im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes feststellen. Die Zahlen bezeichnet Herr Dr. Seebo als nicht besonders viel, aber auch nicht besonders wenig.
- Kfz-Verkehr mit einem Überblick über das Straßennetz (Verlauf der B5) und möglichen Fahrbeziehungen sowie den Verkehrsstärken und den Flächen für den ruhenden Verkehr im Bestand. Insgesamt bezeichnet Herr Dr. Seebo die Verkehrsführung als schwierig und stauanfällig. Kfz-Verkehr: Am stärksten belastet sei die Winterhuder Brücke. Der Anteil des LKW-Verkehrs (einschließlich Busverkehr) sei für diese städtische Situation nicht besonders hoch.
- Öffentlicher Personennahverkehr mit den Buslinien am Eppendorfer Marktplatz sowie der Zahl der Ein- und AussteigerInnen: Das Angebot ist attraktiv und die Frequenz an der Haltestelle ist durchaus hoch. Der verfügbare Raum sei für die Busse zu schmal.
- Radverkehr mit den Radverkehrsanlagen im Bestand (nicht- und benutzungspflichtige Radwege), er benennt Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Die Fahrbeziehungen und Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr beschreibt Herr Dr. Seebo als schwierig und unzureichend. In der Folge nutze der Radverkehr auch die Gehwege.
- Fußverkehr mit den Querungsmöglichkeiten im Bestand. Im Fußverkehr müssten einige Umwege in Kauf genommen werden. Die Aufenthaltsqualitäten seien noch nicht einbezogen.

Rückfragen und Hinweise

Im Anschluss des Beitrags besteht Gelegenheit zu Rückfragen und Anmerkungen.

- Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass in der Erikastraße entgegen der Darstellung keine Parkplätze vorhanden seien. Herr Dr. Seebo erläutert, dass in der Darstellung auch Stellflächen für Lieferverkehr enthalten seien.
- Ein Teilnehmer moniert, dass am Eppendorfer Marktplatz sogar am Sonntag eine Parkgebühr bezahlt werden müsse.
- Der Platz für die Busse wird als zu schmal bewertet.
- Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Seebo noch einmal die Einsatzmöglichkeiten für unterschiedliche Radverkehrsanlagen am Eppendorfer Markt. In der jetzigen Situation seien die meisten Radwege so schmal, dass sie nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden könnten. Je nach Verkehrsbelastung (Kfz- und Schwerlastverkehr) könnten unterschiedliche Radverkehrsanlagen vorgesehen werden. Am Eppendorfer Marktplatz bestünden überwiegend die Belastungsbereiche III und IV, so dass in der Folge hier nur teilseparierte bzw. separierte Radverkehrsanlagen (vom Kfz-Verkehr getrennt) eingerichtet werden könnten.
- Zahlen zum Fahrradverkehr kann Herr Dr. Seebo nachliefern.

Nun besteht Gelegenheit die bereits zuvor geäußerten Nachfragen zu erörtern:

- Großräumige Betrachtung / Durchgangsverkehr vom Eppendorfer Markt fernhalten: Wie könnte der Verkehr geführt werden?
  <u>Antwort:</u> Herr Hansen und Herr Buck führen aus, es gebe noch keine Überlegungen dazu. Der Planungsprozess stehe noch am Anfang. Zudem könne der LSBG den Bereich für die Untersuchung und für Maßnahmen, die schließlich auch finanziert werden müssten, nicht zu weit fassen. Es gehe letztlich um die Busbeschleunigung und die Förderung des Radverkehrs am Eppendorfer Marktplatz. Es wäre falsch, nun Hoffnungen zu wecken, dass hier künftig keine Autos mehr fahren würden.
  Herr Dr. Seebo ergänzt, dass hier eine der wenigen Alsterquerungen angeboten werde, die nicht geschlossen werden könnte, ohne große Umwege und zusätzliche Verkehrsbelastungen an anderer Stelle zu bewirken.
- Barrierefreiheit an Querungsstellen für Geh- und Sehbeeinträchtigte.
  <u>Antwort:</u> Die Freie und Hansestadt Hamburg setzt an Querungsstellen getrennte Borde mit Nullabsenkung für RollstuhlfahrerInne und mit 6cm-Bord für Sehbehinderte ein. Dies ist auch an der Kreuzung Martinistraße/Tarpenbekstraße vorhanden.
  Eine Teilnehmerin bewertet die Querungsstelle an dieser Stelle als zu schmal.

Gesprächsgruppen aus der Perspektive unterschiedlicher Verkehrsarten

Nach einer kurzen Pause haben die TeilnehmerInnen an acht Stellwänden (je zwei pro Verkehrsart) Gelegenheit, sich aus der Perspektive unterschiedlicher Verkehrsarten und Nutzergruppen (Fußverkehr, Fahrradverkehr, Bus/ÖPNV, Kfz-Verkehr) auszutauschen und in drei Runden Hinweise zu folgenden Fragen zu geben:

- 1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markt?
- 2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?
- 3. Runde: Was sollte verbessert werden?

Die TeilnehmerInnen können nach 20 Minuten jeweils den Standort wechseln. Die fachlich Mitwirkenden aus dem Hause des LSBG, der Hamburger Hochbahn AG, dem Hamburger Verkehrsverbund GmbH sowie von SHP Ingenieure stehen an den Wänden im Gespräch zur Verfügung und unterstützen die Beteiligten gemeinsam mit dem Moderationsteam dabei, ihre Hinweise zu notieren.

Die Hinweise der Beteiligten sind im Anhang 2 festgehalten. Zum Abschluss der Arbeitsphase kommen die Beteiligten noch einmal zusammen, um einen Eindruck von dem vorrangigen Handlungsbedarf zu bekommen, der hier festgestellt wurde.

- **Perspektive Fußverkehr**
  Herr Buck bedankt sich für die Disziplin der Beteiligten. Es seien viele Hinweise aus den ersten Statements festgehalten worden. Positiv ist, dass fußläufig vieles erreichbar sei. Negative Anmerkungen: Es fehle der Platz, es gebe Konflikte zwischen den Verkehrsarten, es mangele an Sicherheit. Es brauche mehr Platz und Querungsmöglichkeiten.
  Herr Dr. Seebo ergänzt einen Hinweis für mehr Aufenthaltsqualität: Die Sonnenseite der Gehwege sollte verbreitert werden. Ggf. könnte am Eppendorfer Markt die Mittelinsel etwas nach Westen verschoben werden, um mehr Aufenthaltsfläche zu bekommen.

- **Perspektive Fahrradverkehr**
  Frau Stieger muss berichten, dass nicht viel Positives in Sachen Radverkehr zusammengetragen werden konnte. Es gebe wichtige Wegeführungen, wie Eppendorfer Marktplatz – Winterhuder Marktplatz oder die Führung in Richtung Lokstedter Weg. Allerdings seien hier die Oberflächen schlecht. Probleme gebe es viele, wie schon benannt: Autos würden in zweiter Reihe parken, der Radverkehr, der teilweise auch auf der Straße fahre, werde gehindert, es gebe zu wenig Stellplätze für den Radverkehr.
  Handlungsbedarf bestehe darin, regelkonforme sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu bringen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden. Direkte Verbindungen und gute Querungen seien wichtig. Insgesamt solle der Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden.

- **Perspektive Busverkehr**
  Herr Böhmer berichtet, die zentrale Lage der Bushaltestelle mit guten Umstiegsmöglichkeiten und kurzen Wegen, bequem über Eck, werde positiv bewertet. Es sei eine übersichtliche Haltestelle im Herzen von Eppendorf, mit nur einem Haltepunkt.
  Es gebe einige Hinweise, was verändert werden könnte, so z.B. eine Verlegung der Haltestelle, um die Verbesserung der Linienführung oder der Gestaltung des Eppendorfer Marktplatzes als zentrale Mittelinsel (wie am Wandsbeker Markt) zu bewirken. Es gehe um mehr Platz, Witterungsschutz, eine komfortable Ausstattung und E-Busse.

- **Perspektive Kfz-Verkehr**
  Herr Gerundt berichtet aus der Gruppe, dass vielfach der Wunsch geäußert wurde, den Verkehr aus dem Eppendorfer Markt rauszunehmen und auf den Lokstedter Weg bzw. die Tarpenbekstraße umzuleiten.
  Als negativ empfinden die TeilnehmerInnen beispielsweise, dass die Eppendorfer Landstraße im nördlichen Bereich sehr stark frequentiert und der dortige Wohnraum dadurch abgetrennt vom restlichen Wohnquartier sei. Staus könnten durch eine bessere Ampel-Taktung entzerrt werden. Verbesserungsbedarf bestehe auch bei der Beschilderung, welche bisher eher unübersichtlich sei.

5. Abschluss

Zum Abschluss fragt Frau Böcker Herrn Hansen als Leiter des Projekts beim LSBG: Können die vielfältigen Hinweise im Rahmen des Projekts bewegt werden?

Hr. Hansen äußert, die Beteiligten hätten sich sehr gut in die verschiedenene Perspektiven hineinversetzt. Er sei sich aber sicher, dass nicht alle Anwesenden dem Ziel, den Kfz-Verkehr komplett aus dem Bereich herauszunehmen, folgen würden. Ein Teilnehmer schlussfolgert aus der Eingangsabfra-

ge, es gebe überwiegend Transitverkehr am Eppendorfer Marktplatz. Dieser Verkehr brauche eine Alternative. Frau Böcker bezweifelt, dass die Abfrage ein realistisches Abbild vom Quell- und Zielverkehr mit dem Kfz ergebe, da der TeilnehmerInnenkreis nicht repräsentativ sei. Hier wäre es sinnvoll, genauere Daten über den Anteil Durchgangsverkehrs zu bekommen. Eine Teilnehmerin wirft ein, eine reine Verlagerung des Pkw-Verkehrs auf andere Straßen in anderen Gebieten sei auch keine Lösung.

Herr Hansen weist darauf hin, die Abfrage am Luftbild mit den Fähnchen zeige durchaus, dass die Anliegen sich in der Mitte am Eppendorfer Marktplatz ballen würden. Es müsse nun geprüft werden, wie weit die Untersuchung reichen könne.

Frau Böcker und Herr Hansen bedanken sich bei den Beteiligten, die viel Zeit und Engagement mitgebracht und sich sehr gut eingebracht hätten.

Die nächste Veranstaltung findet statt:

Planungs-Werkstatt I

Visionen finden – Lösungswege erörtern

am Freitag, 15. September 2017

Großer Saal der Bezirksversammlung Nord
Robert-Koch-Straße 17

Die Uhrzeit wird rechtzeitig bekannt gegeben. Über den E-Mail-Verteiler wird frühzeitig informiert. Bei dieser Veranstaltung wird um Anmeldung gebeten.

Anhang 1
Abschriften der Fähnchen aus der Abfrage: Zeigen Sie uns Ihren Eppendorfer Marktplatz!

Luftbild mit den markierten Standorten der Fähnchen (numerierte Punkte stehen für schriftliche Hinweise, die in der nachfolgenden Liste markiert sind)

Hier gefällt es mir!

1. Neue Radwege Kellinghusenstraße, aber Busse dürfen nicht auf Radweg halten
2. Meine Wohnung
3. Herrlich zum Einkaufen
4. Die geschickte Verleiserung der Straße durch Bäume
5. Viel Grün
6. Schöner kleiner Park zum Entspannen
7. Baulich von Straße abgetrennter Radweg vom Edeka bis Kellinghusenstraße wegen häufigem Autostau
8. Tolle Eisdiele (mit schlechter Aussicht)
9. Die Eiche muss bleiben
10. Kompakter Busumstieg
11. Tolle Gastronomie (braucht draußen aber mehr Platz)

Hier gefällt es mir nicht!

1. (außerhalb): ↗ Kreuzung Radfahrer u. Fußgänger ins. spielende Kinder → große Unfallgefahr
2. Ganzen Block abreißen, stattdessen Kreuzung / Kreisel, westlich hiervon neue Häuser bauen
3. Das Abkürzen vom Durchgangsverkehr verhindern
4. Die Busampel evt. schalten, wenn der Bus zur Ampel fährt
5. Die Busschaltung verkürzen, damit der gesamte Verkehr (Rad, Fuß, Auto) fließen kann.
6. Kein Platz zum Warten an roter Ampel Richtung Kellinghusenstr. (Radfahrer)
7. Sehr gefährliche Stelle für Radfahrer!!
8. Supermarkt hat lange auf, aber nur blöd erreichbar über Marktplatz
9. Radweg!
10. Kreuzende Verkehrsströme; viele Ampeln; per Fahrrad nicht fahrbar Richtung Martinistraße / oder Ring 2
11. Zu viele Autos
12. Viel zu schmaler Radweg, Schlangenlinien, furchtbare Ampelschaltungen
13. Wo sind die 3 Kastanien geblieben?
14. So klein Radweg
15. Die Verkehrsmassen Bus, Autos
16. Haltestelle gehört an den Straßenrand
17. Lösungen für Radler
18. Viel zu eng für Radfahrer
19. Schlechte Ampelschaltung: Autos blockieren Fahrweg
20. Bessere Radwege Richtung Haynspark fährt man immer in falsche Richtung
21. Kreuzende Verkehrsströme
22. ... daß ständig Autos die Kreuzung blockieren
23. Querungen ... für Radfahrer
24. Unsicher + unübersichtlich für Radfahrer + Fußgänger
25. Kein Platz für Fußgänger
26. Zu schmale Fußwege

Hier wünsche ich mir …

1. Einen ausreichend breiten Radweg
2. Weniger Verkehrslärm
3. Radwege auf der Straße
4. Den Fahrradweg
5. Radbügel, um besser einkaufen zu können (+ Essen gehen)
6. Besseren Radweg
7. Radwege
8. Parkplätze

9. Umwandlung zu Einbahnstraße
10. Bessere Ampeln für Radfahrer
11. Schöne Sitzgelegenheiten im Park
12. Bessere Radinfrastrukturen
13. Untertunnelung für Ring 1 + 2
14. Sperrung Eppendorfer Markt (busfrei)
15. Einen echten Marktplatz, maximal mit Kommunaltrasse (Bus + Rad)
16. Schraffierung der Kreuzung, damit Fahrzeuge dies nicht blockieren
17. Genau
18. Straßenquerung mit Ampel Heinickestraße für Fußgänger + Radfahrer
19. Bessere Straßenführung für Radfahrer
20. Ruhe und gute Luft → dass sich die Stadt an die Gesetze hält
21. Deutliche Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr
22. Bus durch Stadtbahn ersetzen
23. Lösungen für Radler
24. Weniger Verkehr
25. Fußweg + Radweg (-ring)
26. Einen Kreisel
27. Umwandlung zur Einbahnstraße
28. Evt. Querung Richtung Eppendorfer Marktplatz (Fahrrad)
29. Überquerung + Führung in Heinickestraße
30. Umwandlung in Einbahnstraße
31. Regelkonforme Radverkehrsanlage
32. Radweg

Anhang 2: Abschriften der Stellwände aus der Gesprächsphase

Perspektive Fahrradverkehr (1)

Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Fahrradverkehr (1)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- Nichts. Sorry. Abreißen und neu bauen.
- Eppendorfer Landstraße; Nord → Süd (nur bei Benutzung der Fahrbahn)

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Querungsfurten blockiert von abbiegenden Kraftfahrern
- Fahrbahnen mit Kfz-Verkehr verstopft. Radfahrer stehen auch im Stau.
- Verbindungen fehlen
- Radwege sind deutlich zu schmal und in schlechtem Zu-stand
- Verbindung aus Winterhuder Markt kommend Richtung Martinistr. viel zu kompliziert
- (1) Längsparker, Rückwärts ausparken Gefahr d. Autos (siehe Foto)
- Radfahrer besonders Umwegempfindlich
- Radfahrer an Ampeln benachteiligt + Bettelampeln
- Geisterradler vor Alma Hoppe → LEBENSGEFAHR
- kein intuitives Fahren. Unüber-sichtlich
- keine Stellplätze beim Einzelhandel, wie kommt man da hin?
- 2.-Reihe-Parker für Fahrbahnradler problematisch
- nicht genügend Stellfläche für Fahrräder
- Trennung Rad / Fußgänger

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- baulicher Schutz für Radfahrstreifen (ausreichend Breite → 2,5 m) im Kreuzungsbereich
- Abbiege-Unfälle verhindern! Radfahrer auf die Straße. Kein Geradeausverkehr rechts v. Rechtsabbieger
- Radverkehr von Eppendorfer Landstraße / Martinistraße auf breitem Radstreifen über Eppendorfer Marktplatz lassen
- Radfahrstreifen, um am Stau vorbei zu fahren
- Einheitliches Konzept für Radführung beginnend beim Eppendorfer Baum → kein Wechsel v. Straße auf Fußweg

- Fahrradstellplätze beim Einzelhandel → Radler wollen shoppen + Essen gehen
- Fahrradverbindung durch den Hayns-Park verbessern
- Radfahrstreifen in der Kellinghusenstr. verlängern
- keine gute Möglichkeit, zügig mit dem Fahrrad ans Ziel zu kommen (Ampeln, schlechte Wege, kein Platz). An den Ampeln immer Schlenkerfahren
- Radfahrstreifen (zukünftig) mit baulicher Sicherung gegen Zuparken
- 3. Runde: Was sollte verbessert werden?
- (2) XXL-Kreisel; 1 Fahrradspur / 1 MIV-Spur (siehe Foto, grün)
- (3) Kreisverkehr einrichten, Gebäuderückbau (siehe Foto)
- (6) Radweg einrichten (siehe Foto)
- überall Radstreifen zulasten Autospuren
- (7) Querung für Fußgänger und Radfahrer (siehe Foto)
- Priorität für den Umweltverbund vor dem Kfz insbesondere MIV
- deutliche Reduzierung des Pkw-Verkehrs durch besseres HVV-Angebot, um die Qualität des Radfahrens (Luft / Sicherheit) bessern
- Alternative Routenführung für Transit-Verkehre
- Vom Radstreifen direkt Fahrradparklücken
- Kfz-Stellplätze weg → Neuordnung Straßenraum
- Prüfen der 1. Anzahl von Ampeln, 2. von Durch-Fluss-Aufkommen pro Ampel (= Ampel-Effizienz)
- Einzelhandels-Leerstand Erdgeschoss (zwar in Konkurrenz zu Wohnraumschaffung) als Fahrräder-Parkplätze nutzen zugunsten v. Pkw-/Lkw-Parkplätzen

Perspektive Fahrradverkehr (2)

Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Fahrradverkehr (2)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- (1) Wegführung a/b (siehe Foto)
- (2) wenig Polizeikontrollen für Radfahrer (siehe Foto, schwarz)

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- (4) Augen zu und beten (siehe Foto)
- (5) Rund um den Kiosk Unfallgefahr (siehe Foto)
- schlechte Orientierung / unübersichtlich
- Kein „Fluss"; Umwege über Ampeln zusammen mit Fußgängern

- Konflikt mit Fahrzeugen bei Lieferung zu Geschäften
- Der PKW-Verkehr stresst, die Luft ist sehr schlecht. Radfahren ist und den enorme Belastung.

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- (2) XXL-Kreisel; 1 Fahrradspur / 1 MIV-Spur (siehe Foto, grün)
- (3) Kreisverkehr einrichten, Gebäuderückbau (siehe Foto)
- (6) Radweg einrichten (siehe Foto)
- überall Radstreifen zulasten Autospuren
- (7) Querung für Fußgänger und Radfahrer (siehe Foto)
- Priorität für den Umweltverbund vor dem Kfz insbesondere MIV
- deutliche Reduzierung des Pkw-Verkehrs durch besseres HVV-Angebot, um die Qualität des Radfahrens (Luft / Sicherheit) bessern
- Alternative Routenführung für Transit-Verkehre
- Vom Radstreifen direkt Fahrradparklücken
- Kfz-Stellplätze weg → Neuordnung Straßenraum
- Prüfen der 1. Anzahl von Ampeln, 2. von Durch-Fluss-Aufkommen pro Ampel (= Ampel-Effizienz)
- Einzelhandels-Leerstand Erdgeschoss (zwar in Konkurrenz zu Wohnraumschaffung) als Fahrräder-Parkplätze nutzen zugunsten v. Pkw-/Lkw-Parkplätzen

Perspektive Fußverkehr (1)

Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Fußverkehr (1)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- (*) schnelle Grünschaltung nach Betätigung des Anforderungstasters → kurze Wartezeit (siehe Foto)
- manche Ampeln (Martinistr. → Epp. Landstr.) haben eine kurze Taktung; gut → viele Taktungen schlecht: zu kurz!
- „Indoor“-Wegebeziehungen zwischen den Geschäften
- Kioske erhalten!! (schöner 60er Jahre-Entwurf)
- Eppendorfer Friedenseiche <u>muss</u> bleiben!

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Behinderung des Gehwegs durch abgestellte Fahrräder, Aufsteller usw.
- (**) Aufwertung / Öffnung der Grünfläche (siehe Foto)

- mich nerven Stellschilder vor den Läden, engen den Fußweg ein!
- Gehweg zu schmal für Menschen mit Behinderungen, Blinde, Rollstuhl
- Wegebeziehungen nicht gesichert
- keine Querungsmöglichkeiten Epp. Landstr. → Markt Ostseite; durch fehlende Radverbindungen Radfahrer auf Gehwegen
- viel zu eng vor EDEKA; kein Platz!
- (3) Verkehrssicherheit für Schulkinder (siehe Foto)
- Konflikt Radfahrer → Fußgänger
- Gehweg ist ein Gehweg ist ein Gehweg!

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- Fuß- und Radweg hinter dem Dönerladen kommen sich in die Quere
- (1) Lauf für Fußgänger stärken, so dass Läden / Gastro am Epp. Markt etabliert werden können → Steigerung (Herstellung) Aufenthaltsqualität (siehe Foto)
- (2) Platz schaffen, auf Ostseite vom Eppendorfer Markplatz (siehe Foto)
- (5) Grünflächen beschneiden, da mehr Platz für Fahrräder + Fußgänger ist (siehe Foto)
- Zugang zu Sonnenseiten erleichtern, da höhere Aufenthaltswert, z.B. Heinickestraße
- Der Platz ist nicht einladend, lädt nicht zum Verweilen ein als Fußgänger
- Radfahrende gehören nicht in die „Nebenflächen“ → Platz für Rollatoren, Kinderwagen ...
- zweiter Zugang für Fußgänger zur Bushaltestelle
- (3) sichere Schulwege, entsprechen Ampeln → weniger Elterntaxis (siehe Foto)

Perspektive Fußverkehr (2)

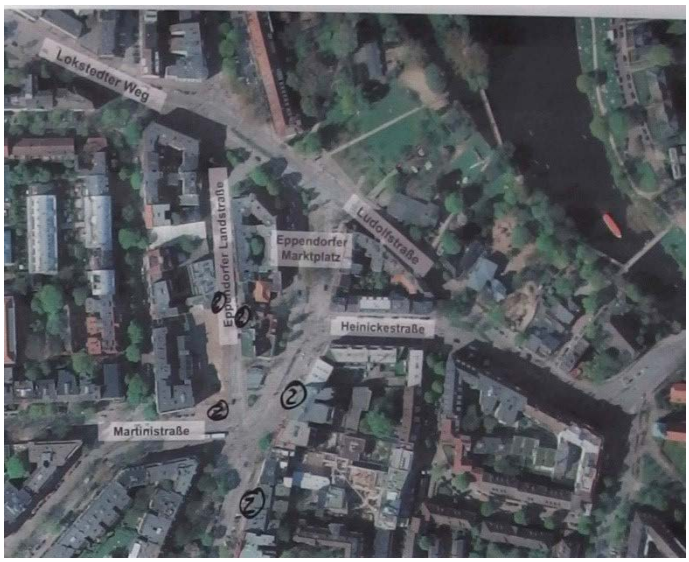


Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Fußverkehr (2)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- (1) Grünfläche an Epp. Landstr. als angenehme Wegführung
- vereinzelt „grüne Welle“ für Fußgänger (siehe Foto)
- Fußgängerflächen am Kiosk ausreichend groß
- Mix aus Grünfläche + Wohnen + Geschäfte
- fußläufig alles erreichbar
- Außengastronomie vorhanden → die Leute wollen draußen sitzen
- „Potenzial“ alles vorhanden

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- (2) Krieg Fußgänger vs. Rad
- fehlende Querungen, z.B. Heinickestr., Südende Bushaltestelle (siehe Foto)
- zu schmale kleine Flächen für Gastronomie → Straßencafés → Restaurants
- Fußwege zum Umsteigen im Haltestellenbereich zu schmal und zu kurz
- Fußwege zu schmal
- Fußwege an manchen Stellen zu schmal, z.B. Bushaltestelle Marie-Jonas-Platz gegenüber „Karstadt“
- keine Plätze zum Begegnen / Sitzen / Aufhalten

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- Einrichtung eines grünen Pfeils für Fußgänger, insbesondere in lastschwachen Zeiten
- Qualität der Fußwege sollte verbessert werden (Wege sehr uneben, gleitende Übergänge Fahrrad – Fußweg)
- Fußgänger überqueren an Ostseite Marktplatz (Überweg) über Heinickestraße
- Kiosk erhalten! 1. Adresse für Bus u. Information
- Verlegung der Bushaltestelle in Heinickestr. (Richtung UKE) am Ende der Haltestelle Kurve in Richtung Nord. Dadurch kann alte Haltestelle aufgelöst werden und es entsteht so viel Platz Rad + Fußverkehr völlig neu zu ordnen.

Perspektive ÖPNV / Busverkehr (1)

Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe ÖPNV/Busverkehr (1)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- Zentrale Umsteigemöglichkeit
- Busspuren
- Eine Haltestelle für alle Linien
- Haltestelle in Imbissnähe

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Zu eng
- Nicht barrierefrei
- Radweg führt durch Haltestelle
- Haltestelle auf der Insel

- Warum kann ich an der Seite der Busse die Linien-Nr. nicht mehr erkennen?

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- WC zugänglich
- Insellage zugunsten Seitenlage verändern
- Mittelhaltestelle mit Linksverkehr der Busse
- Verlegung der Haltestelle in Heinickestraße + Autoverkehr in Ludolfstraße in zwei Richtungen
- Barrierefreie Zugänge der Haltestelle
- Witterungsschutz
- Allgemeines: Kurze Unterführung(en) wo Breite und Grundwasser das erlauben würden; 3/5 für PKW/LKW, 2/5 für Rad/Fußgänger
- Allgemeines: Grünzug vom Marie-Jonas-Platz Richtung Haspa fortsetzen und eventuell breiter gestalten; Haspa – Immobilien – Notwendigkeitsplanung / Umnutzung abfragen
- Bus: Imbiss-Ersatz-Ort-Angebot; Haltestelle senkrecht an Haspa zur bisherigen Lage; Haspa-Erdgeschoss oder Imbiss-Kiosk = als Bushäuschen (evtl. mit Imbiss / Haspa-Geldautomaten)

Perspektive ÖPNV / Busverkehr (2)

Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe ÖPNV/Busverkehr (2)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- Linienführung ist klar erkennbar
- Haltestellen zentral, eng beieinander
- Umsteigebeziehungen gut
- Nur eine Ampel
- Viele Linien
- Komfortables, zügiges Umsteigen

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Viel zu wenig Platz für Busse, für Fahrgäste
- Staubildung, KFZ, Behinderung der Busse
- Querung nur mit Risiko zum Bus + zur Haspa
- Buslinieninfo nicht klar erkennbar, wenn die Busse hintereinander stehen

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- Begradigung der 22?
- Verlegung Haltestellen? Platz für Menschen Ostseite, Marktplatz
- Position der Haltestelle vielleicht prüfen, ob an dem Marktplatz und nicht auf dem PLATZ- Ankunftsbereiche? → Wie bei Bahnsteigen eindeutige Abfahrbereiche

Perspektive Kfz-Verkehr (1)

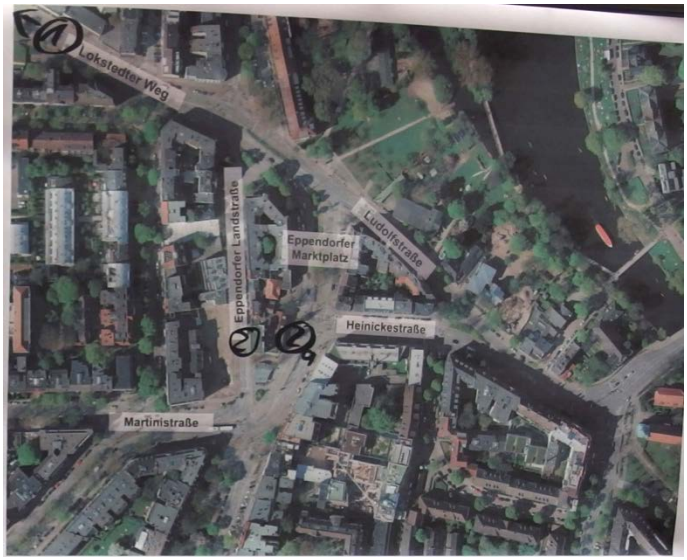


Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Kfz-Verkehr (1)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- Kellinghusenstraße – Ludolfstraße – Lokstedter Weg
- West → Ost
- (Schottenmüllerstraße)
- günstiges, z.T. kostenloses Parken

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Nordwest → Ost
- Nadelöhr Heinickestraße
- Orientierung
- Beschilderung
- Transparenz auf die Schnelle
- (1) Kein Linksabbiegen Lokstedter Weg / Tarpenbekstraße (siehe Foto)
- Entlastung Eppendorfer Landstraße

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- Ost-West-Verbindung über Lokstedter Weg leiten?
- Ostseite Eppendorfer Marktplatz zur Piazza → Aufenthaltsqualität, Außengastronomie, Leben, Grünes
- Anwohner-Parken
- Parkraum bewirtschaften → Angebot / Nachfrage
- (1) Bestehende Parkhäuser ausschildern (z.B. Marie-Jonas-Platz); (2) Reservieren (siehe Foto)
- Ludolfstraße in beide Richtungen öffnen → Doppelkreisel zwischen Ende Schottermüllerstraße und Bushaltestelle
- Verkehrsabhängige Steuerung

- Prüfen der 1. Anzahl von Ampeln, 2. v. Durchfluss – Aufkommen pro Ampel (= Ampel Effizienz)
- Schilder-Dschungel → Ausschilderung einfacher (insbesondere für Ortsfremde); neue StVo u.ä.
- (2a) Verkehr im Eppendorfer Marktplatz umleiten (siehe Foto)

Perspektive Kfz-Verkehr (2)

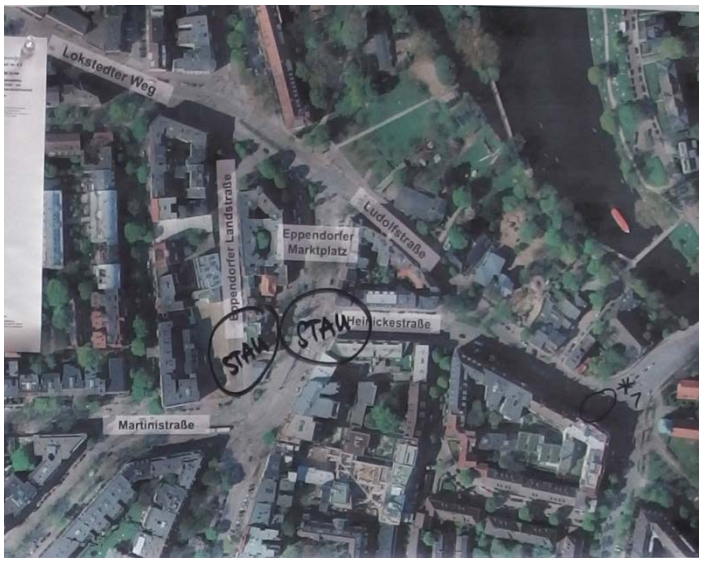


Foto des Luftbilds mit Hinweisen aus der Gruppe Kfz-Verkehr (2)

1. Runde: Was funktioniert gut am Eppendorfer Markplatz?

- Höchste Priorität bei Aufteilung des Verkehrsraumes
- Ampelschaltung auf Kfz optimiert

2. Runde: Wo bestehen gravierende Defizite?

- Umwege
- (Paket-)Lieferverkehr blockiert Straßen
- „Elterntaxi“
- Nadelöhr „Winterhuder Brücke“ prüfen, da Denkmalschutz, ob Fußgänger-Brücke, Radfahrer-Brücke anhängbar oder 2. Nah-Brücke (nicht gute Alternative) oder Maut / Plakette
- Carsharing-Angebot fehlt (stationäres, näher als Kellinghusen)

3. Runde: Was sollte verbessert werden?

- Präventiv Grundschulkinder An- & Ablieferung berücksichtigen (Grundschule Erika-Straße, Grundschule Kellinghusenstraße)
- Verkehr aus dem Lokstedter Weg → Eppendorfer Landstraße → Heinickestraße führen
- B5 verlegen
- Verkehr von Ludolfstraße nicht auf Eppendorfer Marktplatz leiten (nicht über Eppendorfer Landstraße!) → Auf Lokstedter Weg weiterführen bis Tarpenbekstraße
- Verkehr von Tarpenbekstraße nicht über Martinistraße auf Eppendorfer Marktplatz leiten → Abbieger auf Lokstedter Weg schaffen
- Ludolfstraße 3-spurig befahren, morgens 2 stadteinwärts, abends 2 stadtauswärts, ähnlich wie Sierichstraße
- Ludolfstraße in beide Richtungen befahrbar machen um den Marktplatz zu entlasten

- (1) (siehe Foto)
  - Schottmüllerstraße (B5) für MIV schließen
  - Führung der B5 vollständig über Tarpenbekstraße → Lokstedter Weg → Ludolfstraße
- Die Ludolfstraße mit 2000 Kfz/h könnte einspurig je Fahrtrichtung ausgeführt werden
- (2) Wenn Ludolfstraße wie (1) dann (Buchen-)Hecken oder Bäume-Hain als Erholungsraum (siehe Foto) - Abgrenzung des Hayns Parks
- Die EU-Grenzwerte für Luftverschmutzung und Lärmschutz sind einzuhalten
  - Reduzierung Kfz-Aufkommen
  - Tempo 30
  - Durchfahrtsverbote für Diesel
- Bei „Umverlegungen“ etc. auf keinen Fall Spurzahlen erhöhen, damit nicht noch mehr Verkehr „angezogen“ wird
- Parkplätze in Tiefgaragen oder Nahebei am Eppendorfer Markt (Behinderten-Park-Anmietung bei Tiefgaragen durch Stadt)
- (*1) Die Busampel besser schalten, meist zu lange Rot für Autos ohne dass ein Bus kommt, Verkehr am Fließen halten (siehe Foto)
- Überarbeitete Ampelschaltung (Fußgänger) um Stau zu vermeiden
- Der Individual-Kraftverkehr muss weg!!!
- Die gesamte Verkehrsführung kann m.E. nur verbessert werden, wenn ein Teil Kfz umgeleitet wird
- Geschwindigkeitsbegrenzungen überdenken (mehr einführen)?

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.lsbg.hamburg.de

Moderation und Dokumentation:

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

Mone Böcker, Katharine Wegner, Carolin Appel, Sevinc Demir
Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de

Internet: www.tollerort-hamburg.de