



Kurzdokumentation – Regionalveranstaltungen zur „Fortschreibung Radverkehrskonzept Bezirk Hamburg-Nord“ vom 03./23./24.05.2023

Stand 06.07.2023

Zeit	Programmpunkt
18:30 Uhr	Begrüßung und Einführung <i>Saskia Bratsch, Bezirksamt Hamburg-Nord</i> <i>Julia Reiß, Institut Raum & Energie</i>
18:45 Uhr	Fortschreibung Radverkehrskonzept Bezirk HH-Nord Wo stehen wir und wie geht es weiter? <i>Markus Franke und Marius Kempe, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH</i>
19:30 Uhr	Diskussion in zwei Gruppen von Streckenvarianten in zwei ausgewählten Korridoren <ul style="list-style-type: none"> • Korridor A • Korridor B
20:30 Uhr	Kurzdarstellung der Ergebnisse aus der Gruppenphase, gemeinsame Diskussion und Abfrage von Präferenzen aus dem Plenum <i>Julia Reiß und Nele Scholz, Institut Raum & Energie</i>
20:45 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick <i>Julia Reiß, Institut Raum & Energie</i> <i>Saskia Bratsch, Bezirksamt Hamburg-Nord</i> <i>Markus Franke und Marius Kempe, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbH</i>
21:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Begrüßung

Julia Reiß, *Institut Raum & Energie*, begrüßt alle Teilnehmenden (ca. 37 TN/ 53 TN/ 32 TN) zur Regionalveranstaltung „Fortschreibung des Bezirksroutenkonzeptes Hamburg Nord“ und stellt das Projekt und die Zielsetzung der Veranstaltung vor. Hierfür wurden das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr und das Beteiligungsbüro Institut Raum & Energie vom Bezirksamt Hamburg-Nord beauftragt. Das bezirkliche Radverkehrsnetz soll mit qualitätvollen Routen verdichtet und verbessert werden. Die Regionalveranstaltung dient der Diskussion von Streckenvarianten in ausgewählten Korridoren (je Regionalveranstaltung wurden zwei unterschiedliche Korridore in den Fokus genommen).

Saskia Bratsch, *Radverkehrskoordination des Bezirks Hamburg-Nord*, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und erläutert die Aufgaben im Bereich Nachhaltige Mobilität, die sich im Schwerpunkt damit befassen, den zukünftigen Radverkehr zu planen. Das Ziel in diesem Projekt ist es, zusammenhängende qualitätvolle Bezirksrouten zu definieren. Hierbei helfen die drei Regionalveranstaltungen, aber auch die zweite Phase der Online-Beteiligung, um für die Radfahrenden vor Ort aus ihrer Sicht geeignete Routen zu etablieren. Es soll herausgearbeitet werden, wo der größtmögliche Mehrwert für Radfahrer:innen erreicht werden kann und zugleich ein Netz an Radverkehrswegen geschaffen werden, dass sowohl im Bezirk als auch zu den Nachbarbezirken effektiv verbunden ist.

Fortschreibung Radverkehrskonzept Bezirk HH-Nord

Markus Franke und **Marius Kempe**, ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, erläutern den Projektstand, Ablauf und Ziele und erwähnen die zentralen Erkenntnisse der ersten Online-Beteiligung. Unterstützend haben die Erkenntnisse der ersten Online-Beteiligung und der Infoveranstaltung am 06.10.2022 dazu beigetragen, auf Grundlage der Bestandsanalyse und den Netzanforderungen ein Netzkonzept zu erstellen. Bei der Erstellung des Netzkonzeptes sind unter anderem zentrale Verkehrspunkte, Schulen und Stadtteilzentren entscheidend. Auch fließen weitere Kriterien und das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligten bei der Erstellung von gewichteten Wunschlinien ein. Das Netzkonzept schlägt neun Korridore mit jeweils zwei bis vier Varianten vor. Im nächsten Schritt entsteht die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, wobei Ergebnisse der drei Regionalveranstaltungen und der zweiten Phase der Online-Beteiligung bei der Erstellung einfließen. Markus Franke und Marius Kempe erläutern abschließend die Vor- und Nachteile der jeweiligen Streckenvarianten ausgewählter Korridore, die in der Kleingruppenphase detailliert unter die Lupe genommen werden (für detailliertere Informationen siehe Präsentationsfolien).

Diskussion in zwei Gruppen von Streckenvarianten in zwei ausgewählten Korridoren

In zwei Gruppen werden je nach Regionalveranstaltung jeweils zwei Korridore näher betrachtet und deren Streckenvarianten diskutiert. Die Teilnehmenden dürfen die Gruppe frei wählen.

Mittwoch, 03.05.2023	Dienstag, 23.05.2023	Mittwoch, 24.05.2023
Stadtteil Eppendorf, Winterhude	Stadtteil Fuhlsbüttel, Langenhorn, Alsterdorf, Ohlsdorf, Groß Borstel	Stadtteil Barmbek, Uhlenhorst, Hohenfelde, Dulsberg
Korridore/Routen City-Nord-Route und Alster-Airport-Route	Korridore/Routen Nord-Süd-Route und West-Ost-Route	Korridore/Routen Osterbek-Route und Barmbek-Fuhlsbüttler-Route

Zunächst werden in den Gruppen jeweils 14 Bewertungskriterien (soziale Sicherheit, schnelle Befahrbarkeit, Realisierbarkeit, Verkehrssicherheit, (inter-)subjektive Sicherheit, Direktheit, intuitive Befahrbarkeit des Verlaufs, Attraktivität des Umfeldes, Erschließungsfunktion, Nutzen für das Gesamtnetz, Verträglichkeit für Natur und Naherholung, Realisierbarkeit, Kosten, Steigerung der Radverkehrsqualität) vorgestellt und anschließend durch die Teilnehmenden, die aus ihrer Sicht fünf wichtigsten gepunktet. Dies dient dazu, die Teilnehmenden zu sensibilisieren, dass zum einen unterschiedliche Kriterien bei der Bewertung zum Tragen kommen und zum anderen Kriterien, bei Abwägung von Vor- und Nachteilen hilfreich sind.

Bei den Regionalveranstaltungen sind je nach Gruppe jeweils fünf unterschiedliche Kriterien gewichtet worden (siehe Anhang Fotodokumentation). In der zweiten Gruppenphase sind die Teilnehmenden gefordert, die Streckenvarianten zu diskutieren. Alternative Wegführungen und Kompromisse bzw. Zusammenführungen von Streckenvarianten sind dabei mögliche Diskussionsergebnisse. Die Streckenvarianten sind in der Phase in Abschnitte unterteilt.

Kurzdarstellung der Ergebnisse, gemeinsame Diskussion und Abfrage von Präferenzen aus dem Plenum

Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen werden abschließend gegenseitig vorgestellt und von den Teilnehmenden ergänzt bzw. kommentiert.

Zusammenfassend werden die Ergebnisse der Gruppendiskussionen nach Korridoren nachfolgend kurz skizziert (Ausführlichere Informationen finden sich im Anhang Fotodokumentation):

Alster-Airport-Route:

Die Gruppe der Alster-Airport-Route erachtet die Kriterien schnelle Befahrbarkeit, Unterbrechungsfreiheit, Verkehrssicherheit, Erschließungsfunktion und Steigerung der Radverkehrsqualität als am wichtigsten. Für den nördlichen Teil wird die „rote Variante“ über das Klotzenmoor favorisiert, insbesondere weil diese einen hohen Grad an Verkehrssicherheit verspricht. Für den südlichen Teil der Route wird einerseits die „grüne Variante“ über den Salomon-Heine-Weg präferiert, da diese eine gute Anschlussmöglichkeit an eine hoch frequentierte Strecke bedeutet und die Realisierbarkeit günstig eingestuft wird, und andererseits einige Vorzüge der Erikastraße genannt. Die Zentralität spricht für einen Verlauf über die Eppendorfer Landstraße. Eine Gabelung in Richtung Alster, die gleichzeitig hoch frequentierte Nutzungen anbindet (z.B. U Kellinghusenstraße), ist sinnfällig.

City-Nord-Route:

Die Gruppe der City-Nord-Route stuft Realisierbarkeit, Steigerung der Radverkehrsqualität, Intuitive Befahrbarkeit des Verlaufs, Verkehrssicherheit und Unterbrechungsfreiheit als wichtigste Kriterien ein. Die Route wurde in die Abschnitte West und Ost geteilt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei dieser Route die Gradlinigkeit und Ausbaupotenziale insbesondere der Variante C (Jahnring u.a.) den anderen Varianten überlegen zu sein scheint.

Nord-Süd-Route:

Von der Arbeitsgruppe werden die Kriterien Verkehrssicherheit, Unterbrechungsfreiheit, Direktheit, Realisierbarkeit und schnelle Befahrbarkeit als besonders relevant angesehen. Es wird angeregt, dass Gesundheit (v.a. Emissionen) als weiteres Kriterium aufgenommen werden könnte. Ein Teil der Diskussi-

onsteilnehmenden unterstreicht den Wert der „blauen Route“ im Nordabschnitt, da sie bereits eine Freizeitroute ist, die viel und gerne befahren wird. Sie liegt im Grünen, weist eine hohe Sicherheit und Kinderfreundlichkeit auf und ist sehr direkt und unterbrechungsfrei. Durch den Ausbau der „roten Variante“ würde einerseits das Radverkehrsnetz verdichtet und andererseits das Siedlungsband ideal erschlossen, was vor allem kürzeren Alltagswegen zugute käme. Außerdem erscheint es möglich, die „rote Variante“ als durchgehende Fahrradstraße anzulegen, was diese für Viele am attraktivsten macht. Sie ist jedoch nicht direkt und weist einige Versätze auf, weshalb Orientierungshilfe nötig sein wird. Die „grüne Variante“ wird im Gegensatz zu den anderen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte und Sicherheitsgefühle negativ bewertet. Zusätzlich werden bei dieser Variante Bedenken aufgrund von hohen Immissionen geäußert. Demgegenüber weist sie eine hohe Direktheit auf.

Ost-West-Route:

Die Bewertungskriterien schnelle Befahrbarkeit, Direktheit, (inter-) subjektive Sicherheit, Unterbrechungsfreiheit, Realisierbarkeit und Steigerung der Radverkehrsqualität erhalten die meisten Stimmen. Die Kleingruppe tut sich schwer, im westlichen Teil eine favorisierte Variante festzulegen. Im westlichen Teil der Route wird aus Sicherheitsgründen vor allem die „rote Variante“ und wegen ihrer guten Anbindung und Schnelligkeit trotz hoher Lautstärke die „blaue Variante“ präferiert. Mittig wird auch die Blaue weiterhin favorisiert, mit der Idee von beidseitigen Fahrradwegen, da die „rote Variante“ zu Umwegen führen würde. Zusätzlich wird der Wunsch geäußert, die Kreuzung Alsterkrugchaussee / Röntgenstraße/ Zepelinstraße deutlich im Sinne der Fahrradfreundlichkeit umzugestalten. Im östlichen Teil der Route werden u.a. Argumente zugunsten der „grüne Route“ aufgeführt. Für Rot spricht der Anschluss an eine Schule und das Stadtteilzentrum.

Barmbek-Fuhlsbüttler-Route:

Die Kriterien Unterbrechungsfreiheit, Steigerung der Radverkehrsqualität, Verkehrssicherheit, schnelle Befahrbarkeit und Erschließungsfunktion sind der Kleingruppe am wichtigsten. Im nördlichen Teil werden vor allem die „rote und grüne Variante“ präferiert, da diese zentral liegen und eine gute Anbindung bieten. Die Blaue hingegen ist zwar teilweise eine Einbahnstraße, jedoch begrenzen Höhenunterschiede die Qualität des Fahrradfahrens sehr. Außerdem ist sie durch die parallel angrenzenden Bahngleise beschränkt in der Anbindung. Die „rote Variante“ wird zwar positiv gesehen, doch sie ist bereits gut ausgebaut und die Qualitätssteigerung wäre bei einer Festsetzung als Bezirksroute insgesamt gering. Für den mittleren Teil wird auf der Strecke bis Bahnhof Barmbek die „grüne Variante“ als ebenfalls vorteilhaft eingeschätzt, da hier eine Fahrradstraße möglich wäre und bereits wenig Kfz-Verkehr herrscht. Außerdem gibt es wenig Steigung und Ampeln sowie mehrere Schulen und eine 30er Zone. Für den südlichen Teil wird eine weitere Variante erörtert: eine Kombination (Gabelung) aus Rot und Grün. Wichtig ist eine gute Oberflächenbefahrbarkeit.

Osterbek-Route:

Die Kriterien schnelle Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit, Unterbrechungsfreiheit, Direktheit und Steigerung der Radverkehrsqualität erhalten die meisten Punkte. In diesem Korridor ist die „rote Variante“ bereits teilweise gut ausgebaut, weshalb die Qualität nur gering gesteigert werden würde. Bei der Grünen hingegen wäre die Steigerung hoch, doch es könnte zu Konflikten mit parkenden Autos oder Lieferanten und dem ÖPNV kommen. Die „blaue Variante“ vereinigt mehrere Vorzüge, z.B. Gradlinigkeit und Erfassbarkeit sowie eine potenziell hohe Radverkehrsqualität. Im westlichen Teil wurde ein modifizierter Verlauf über die Preystraße als Idee eingebracht, um den Mühlenkamp umfahren zu können. Im östlichen Teil wird die „blaue Variante“ ebenfalls positiver bewertet.

Zusammenfassung und Ausblick

Abschließend wird eingeladen, in den aushängenden Plänen aller neun Korridore die favorisierte Variante kenntlich zu machen und mit Hinweisen zu versehen sowie die Möglichkeit der Online-Beteiligung nochmals angesprochen. Zudem werden offene Fragen entgegengenommen und die nächsten Schritte erläutert. So wird im Anschluss an die drei Regionalveranstaltungen und die zweite Online-Beteiligung das Konzept der Radverkehrsrouten für den Bezirk Hamburg-Nord bis voraussichtlich Ende des Jahres 2023 fortgeschrieben.

Zusammenfassung der Anmerkungen während der Regionalveranstaltungen:

- Das Bezirksamt Hamburg-Nord steht mit der BVM und dem LSBG bei der Erarbeitung des Konzeptes im Austausch
- Anmerkungen während den Präsenzveranstaltungen fallen mit einer höheren Gewichtung in das Konzept, als Kommentare der zweiten Online-Beteiligung
- Die Frage der Realisierbarkeit wird aus Sicht der Planenden als hoch eingeschätzt, trotzdem es weitere Abstimmungsrunden mit Politik und weiteren Verwaltungen benötigt
- Die Kampagne STADTRADELN sammelt Daten zu den gefahrenen Strecken und kann als Datenbank für zukünftige Radverkehrsplanungen eventuell verwendet werden
- Interessant wären die Sicherheitsniveaus der verschiedenen Ausbaumöglichkeiten in Bezug auf Unfälle mit Fahrradfahrenden
- Ampelschaltungen sind für Radfahrer:innen oft ungeeignet und müssten überarbeitet werden
- Radfahrer:innen sollten die Möglichkeit haben, andere Radfahrer:innen auf Radwegen zu überholen
- Fahrradstraßen werden häufig unverändert von Autofahrer:innen weiter genutzt, hier besteht Handlungsbedarf
- Viele Radwege benötigen einen Ausbau, nicht nur die besprochenen Strecken
- Es wird angeregt, Gesundheit (v.a. Emissionen) als weiteres Bewertungskriterium aufzunehmen

Impressionen



Anhang Fotodokumentation

Regionalveranstaltung Mittwoch, 03.05.2023 für die Stadtteile Eppendorf und Winterhude mit Fokus auf City-Nord-Route und Alster-Airport-Route.



„Fortschreibung des Bezirksroutenkonzepts“ Hamburg-Nord:
Dokumentation zu drei Regionalveranstaltungen 03./23./24.05.2023

Abbildung 1: Woher kommen Sie? Abfrage der Teilnehmenden „woher Sie kommen und mit welchem Verkehrsmittel“, Rot = Fahrrad mit 14 TN, grün = zu Fuß mit 4, blau = PkW mit 0 TN, weiß = ÖPNV mit 1 TN

Alster-Airport-Route:

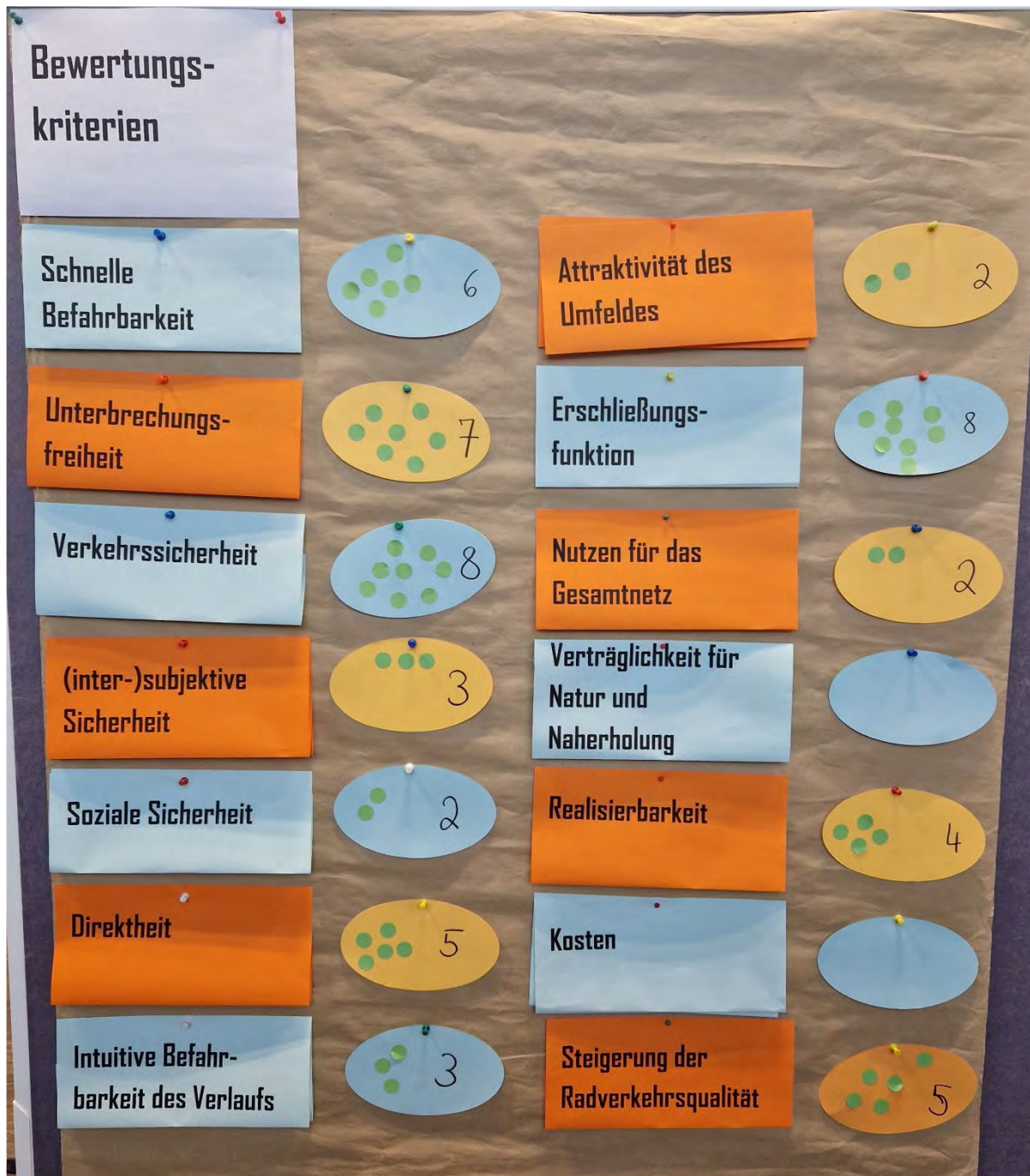


Abbildung 2: Gepunktete Bewertungskriterien Alster-Airport-Route

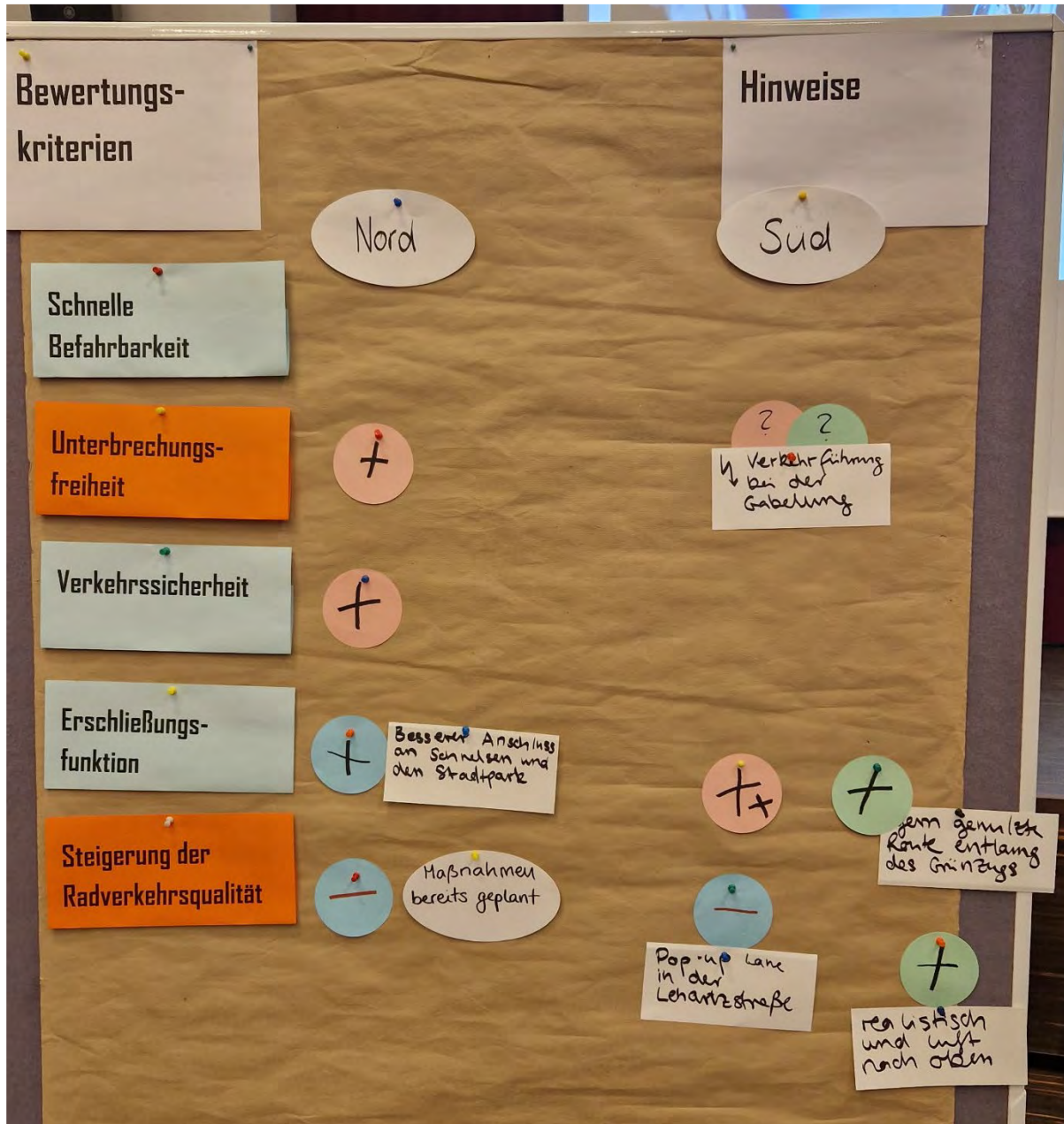


Abbildung 3: Ergebnisse Kleingruppe Alster-Airport-Route

Korridor II - Alster-Airport-Route
Stand: 26.04.2023

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr
Hamburg-Nord 2023



Abbildung 4: Anmerkungen Alster-Airport-Route

City-Nord-Route:



Abbildung 5: Gepunktete Bewertungskriterien City-Nord-Route

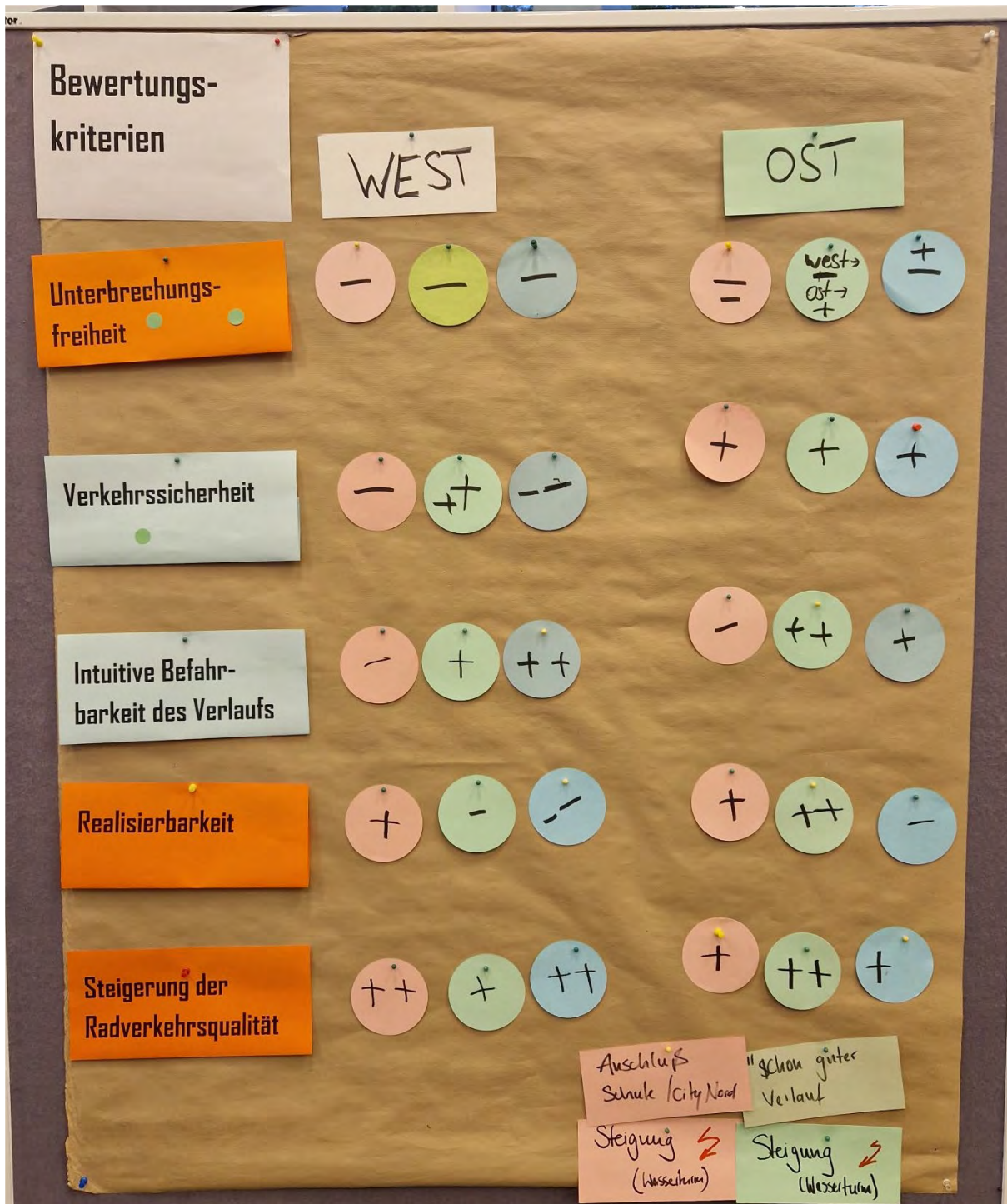


Abbildung 6: Ergebnisse Kleingruppe City-Nord-Route

Weitere Anmerkungen zu anderen Korridoren:



Abbildung 8 & 9: Anmerkungen Osterbek-Route

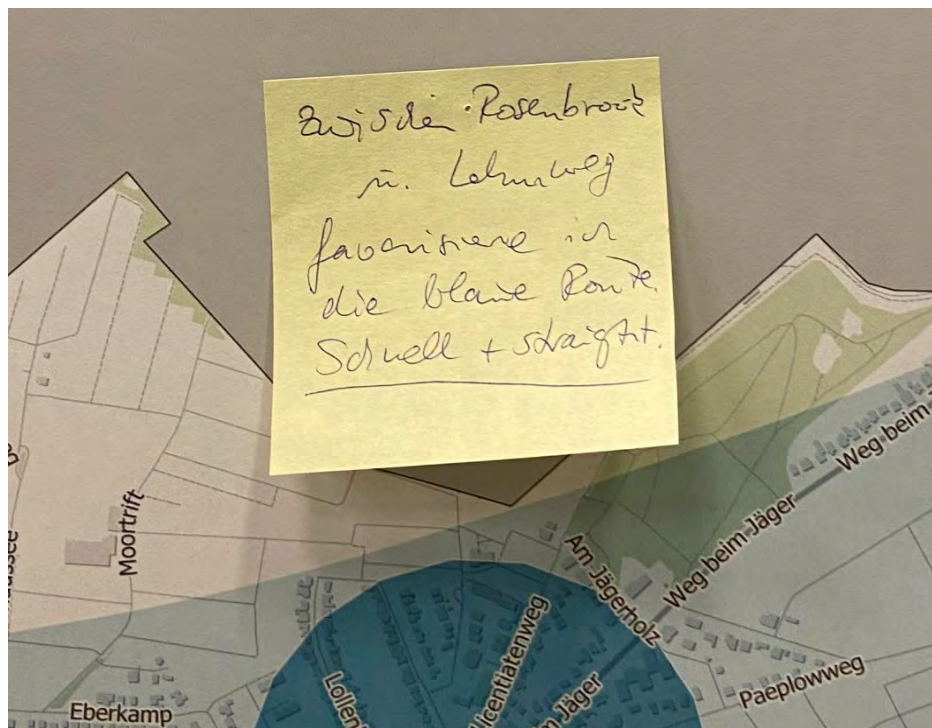
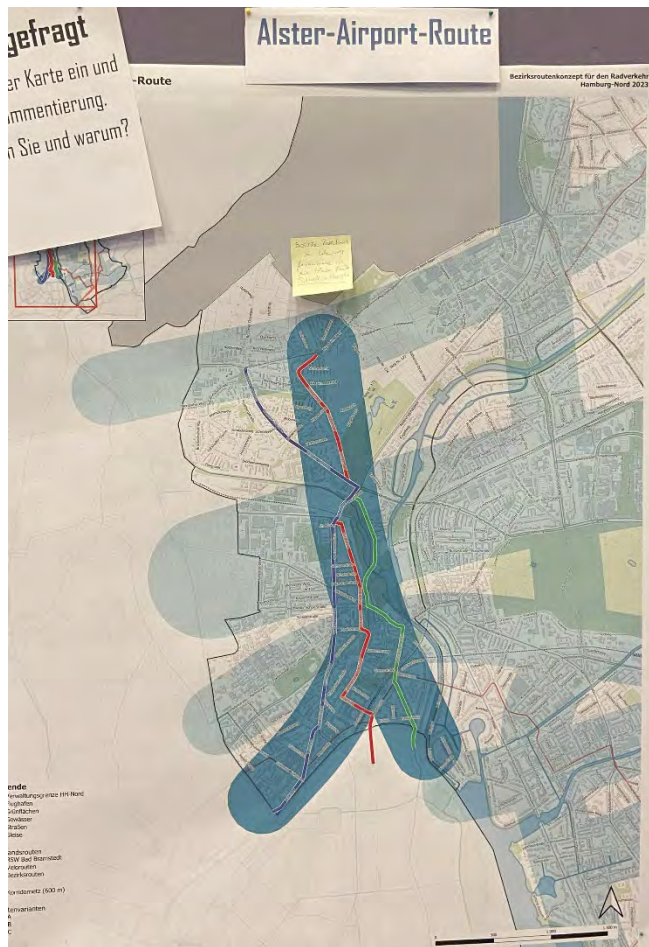


Abbildung 10 & 11: Anmerkungen Alster-Airport-Route

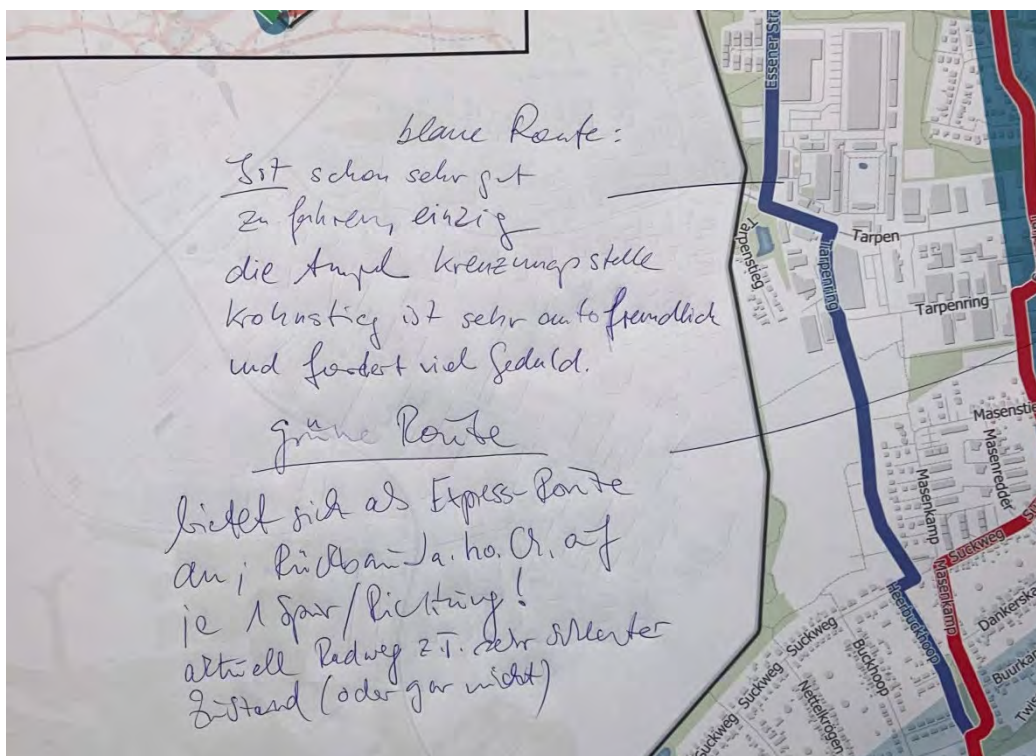


Abbildung 12 & 13: Anmerkungen Nord-Süd-Route (Nord)



Abbildung 14 & 15: Anmerkungen Fuhlsbüttler-Route

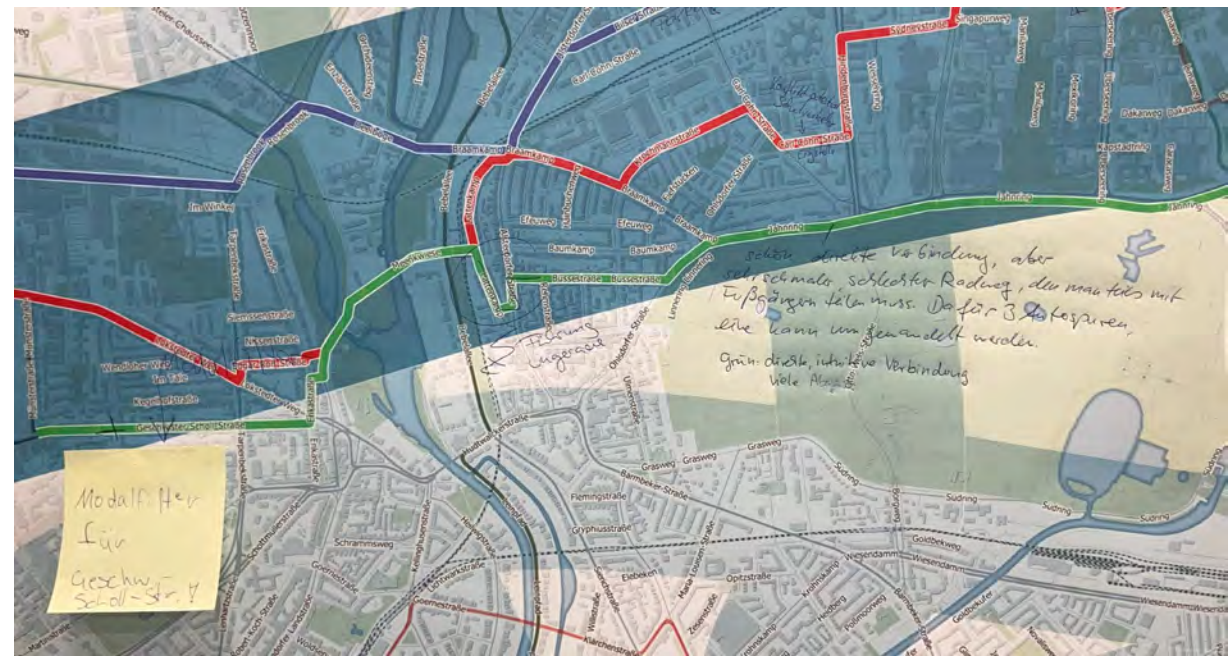


Abbildung 16 & 17: Anmerkungen City-Nord-Route

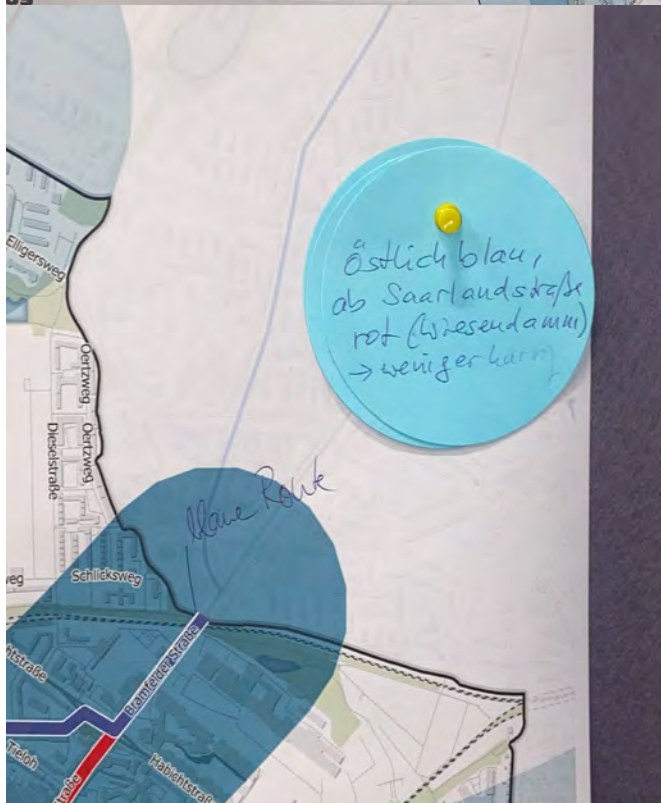


Abbildung 18, 19 & 20: Anmerkungen Stadtpark-Süd-Route

Regionalveranstaltung Dienstag, 23.05.2023 für die Stadtteile Fuhlsbüttel, Langenhorn, Alsterdorf, Ohlsdorf und Groß Borstel mit Fokus auf Nord-Süd-Route und Ost-West-Route

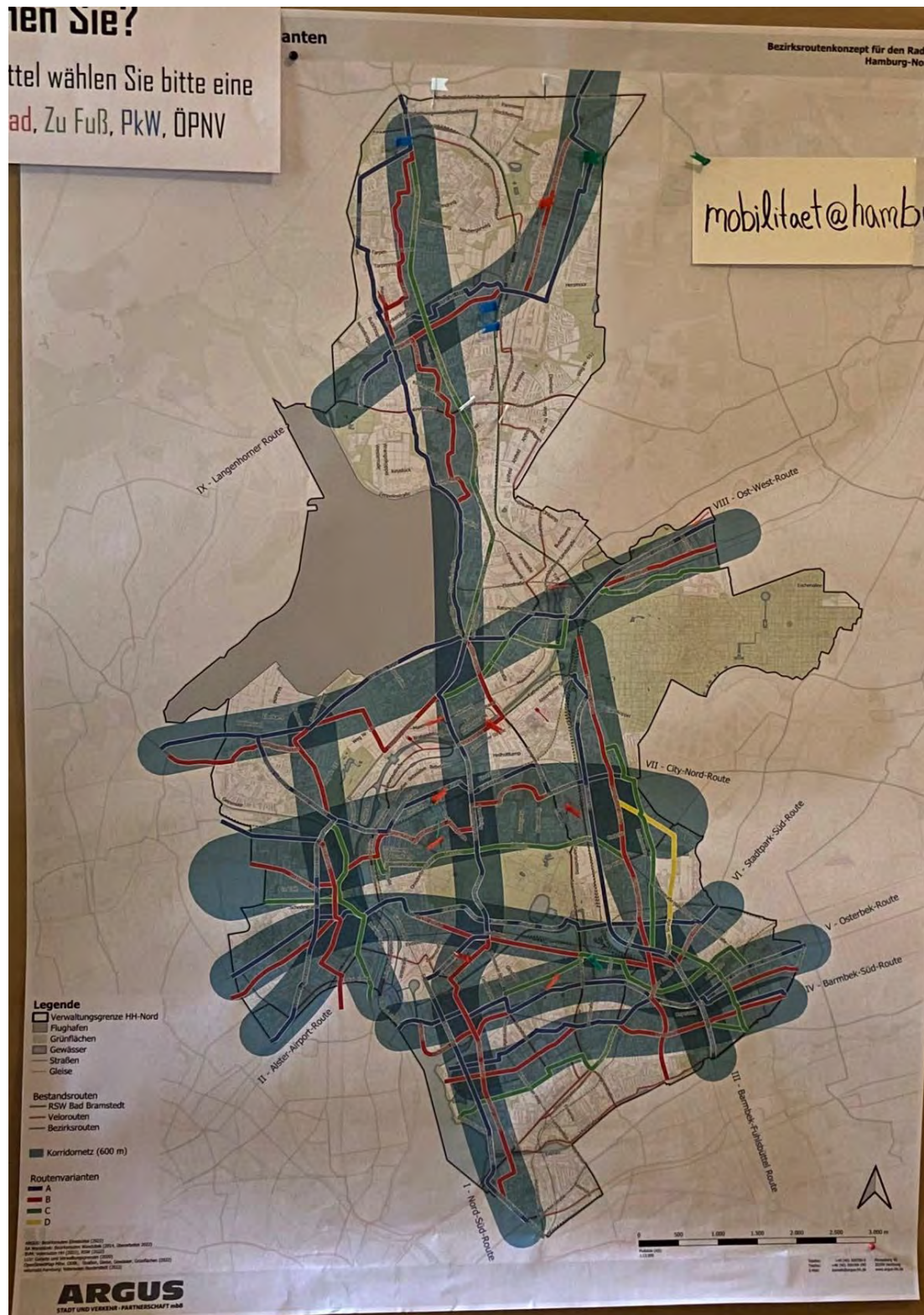


Abbildung 21: Woher kommen Sie? Abfrage der Teilnehmenden „woher Sie kommen und mit welchem Verkehrsmittel“; Rot = Fahrrad mit 12 TN, grün = zu Fuß mit 3, blau = PkW mit 3 TN, weiß = ÖPNV mit 4 TN

„Fortschreibung des Bezirksroutenkonzepts“ Hamburg-Nord:
Dokumentation zu drei Regionalveranstaltungen 03./23./24.05.2023

Nord-Süd-Route:

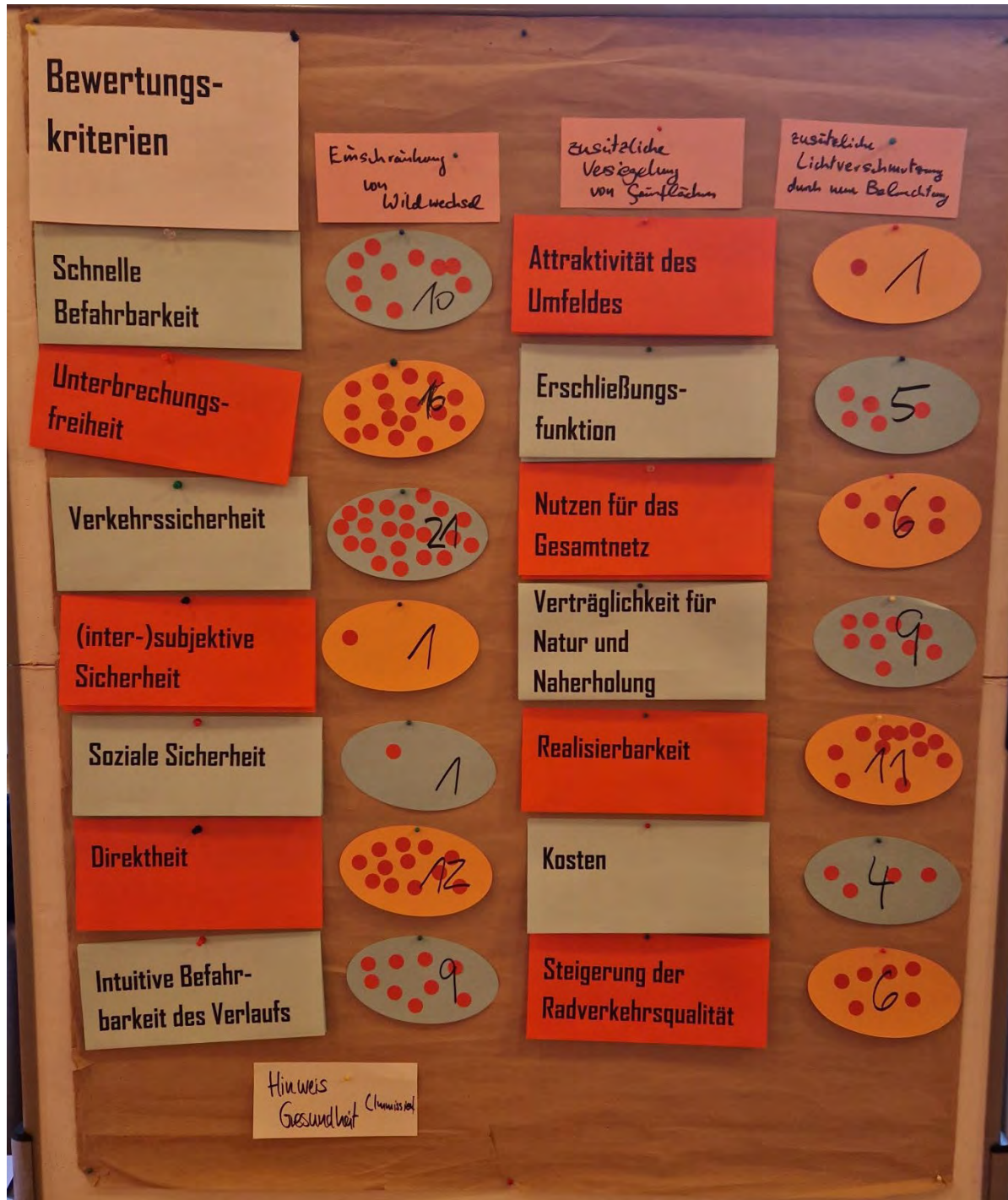


Abbildung 22: Gepunktete Bewertungskriterien Nord-Süd-Route



Abbildung 23: Ergebnisse Kleingruppe Nord-Süd-Route

Korridor I - Nord-Süd-Route (Nord)
Stand: 05.04.2023

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr
Hamburg-Nord 2023

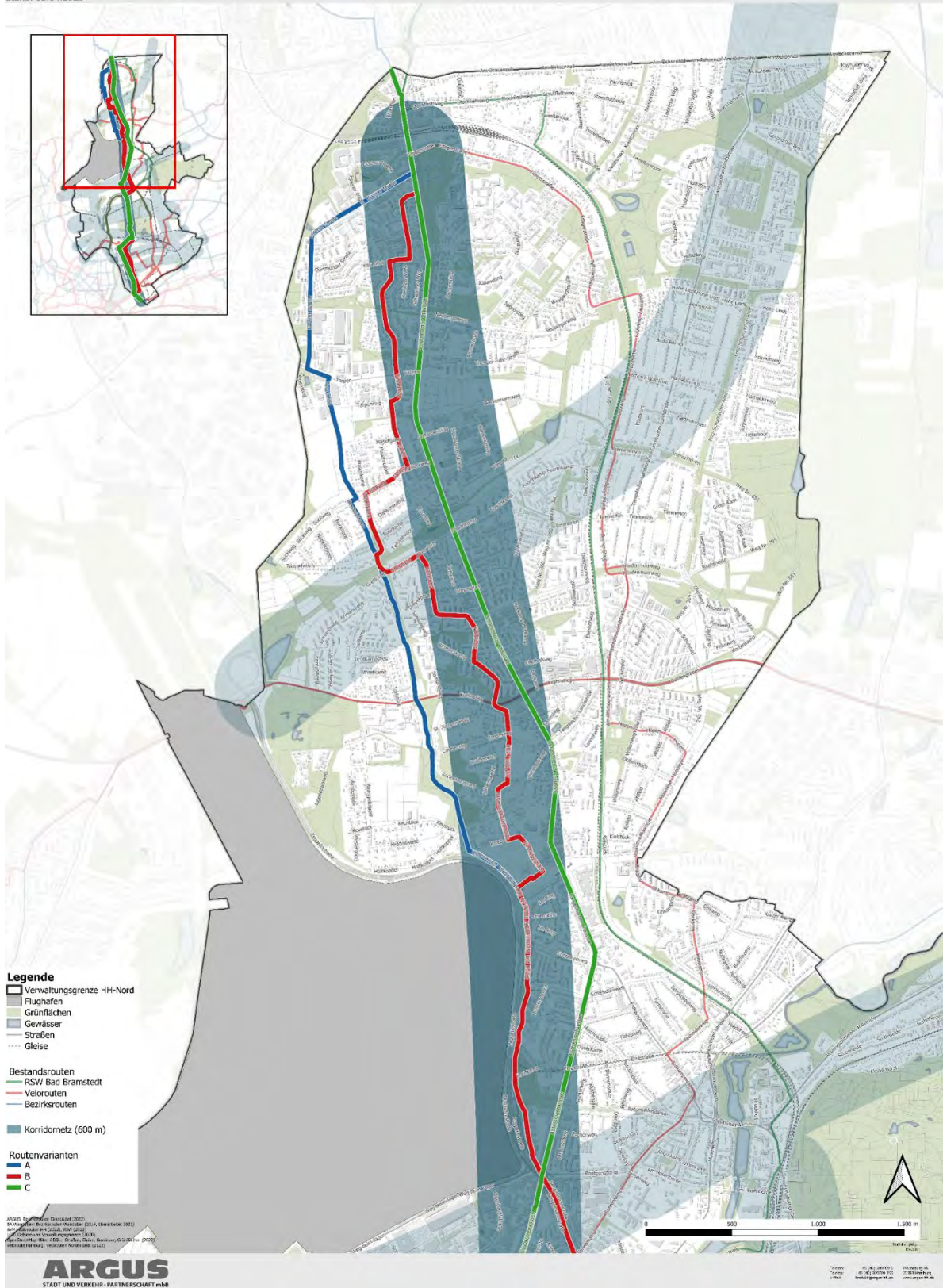


Abbildung 24: Nord-Süd-Route (Nord)

Korridor I - Nord-Süd-Route (Süd)

Stand: 05.04.2023

Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr
Hamburg-Nord 2023

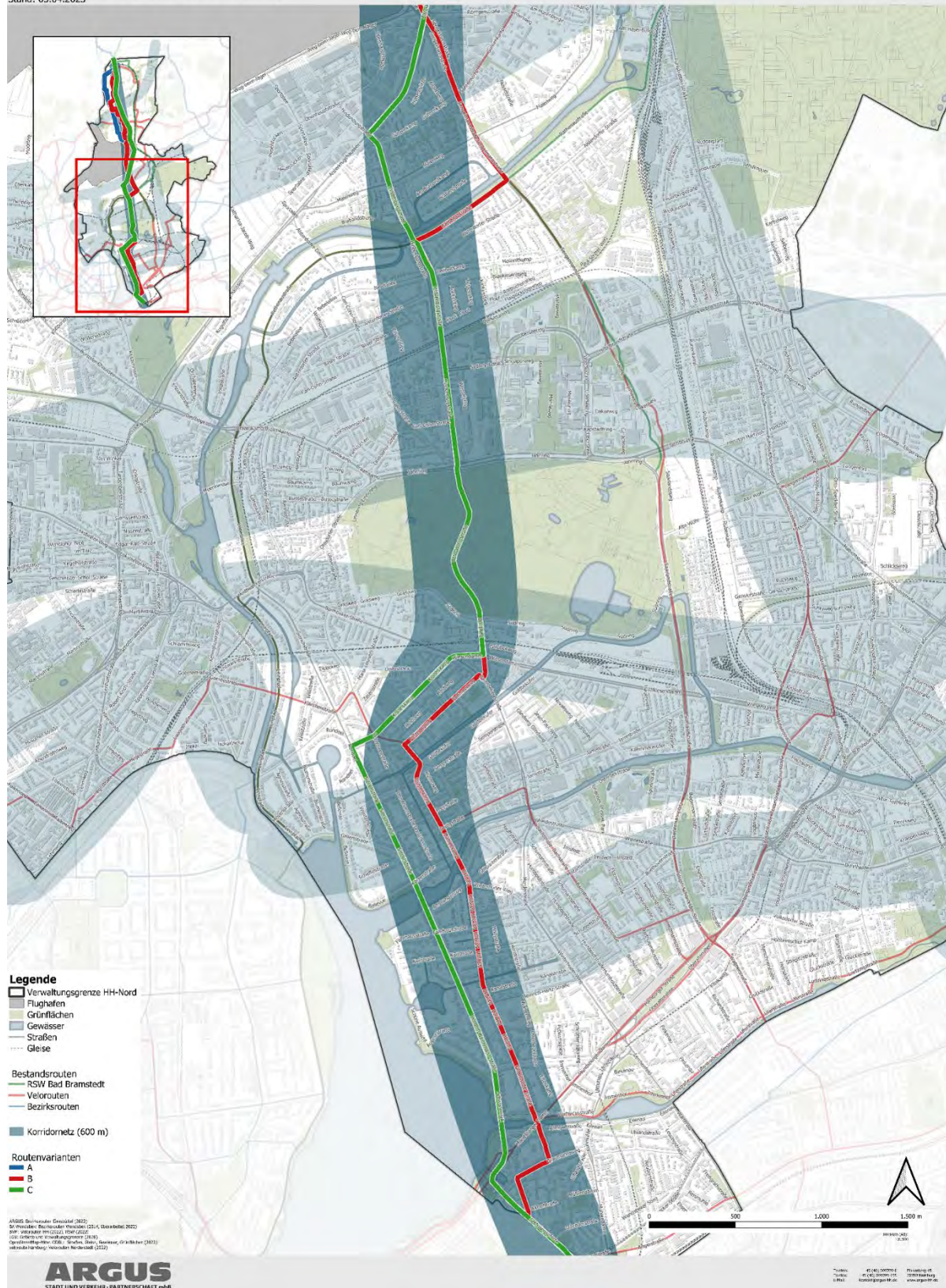


Abbildung 25: Nord-Süd-Route (Süd)

Ost-West-Route:

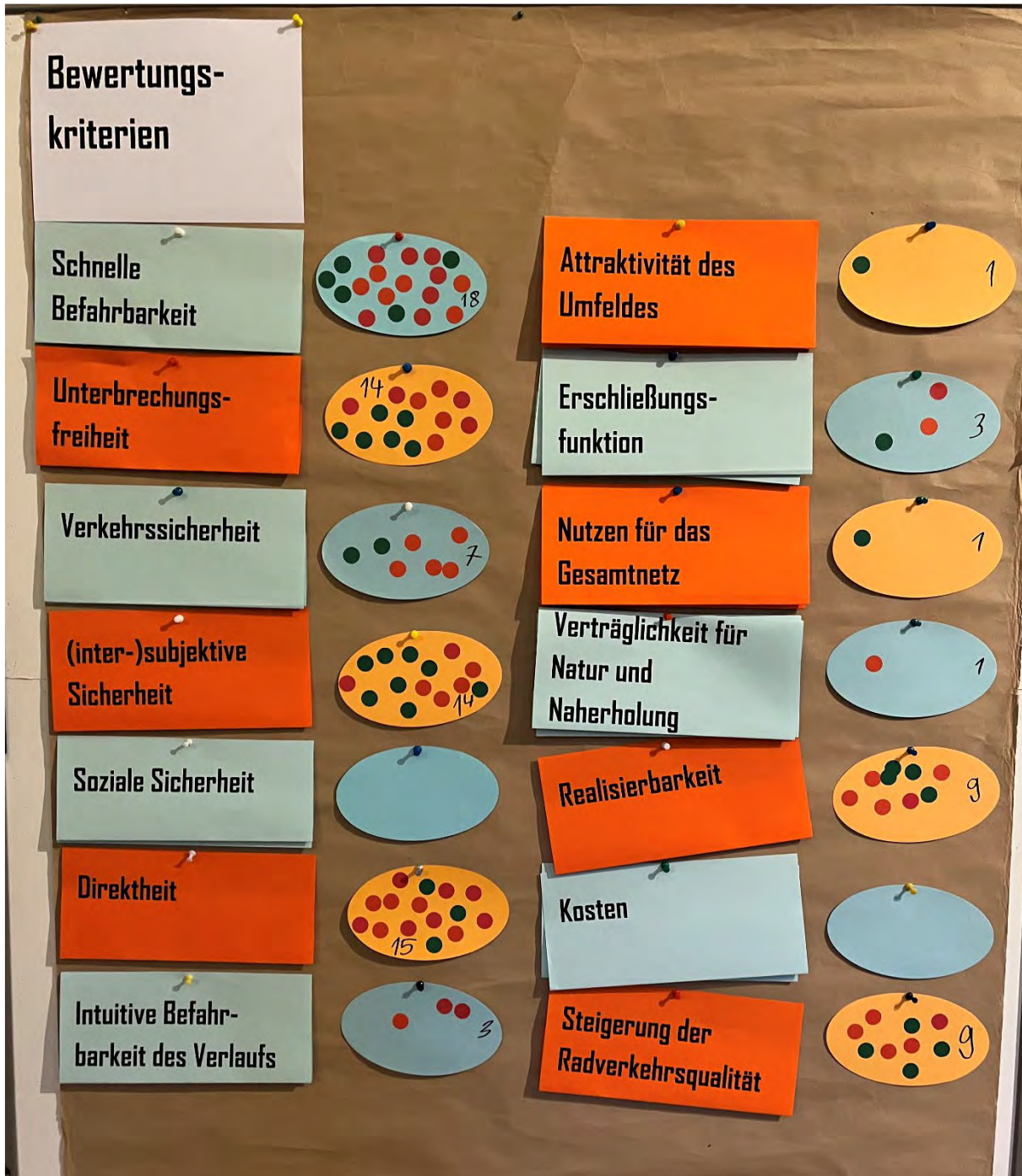


Abbildung 26: Gepunktete Bewertungskriterien Ost-West-Route

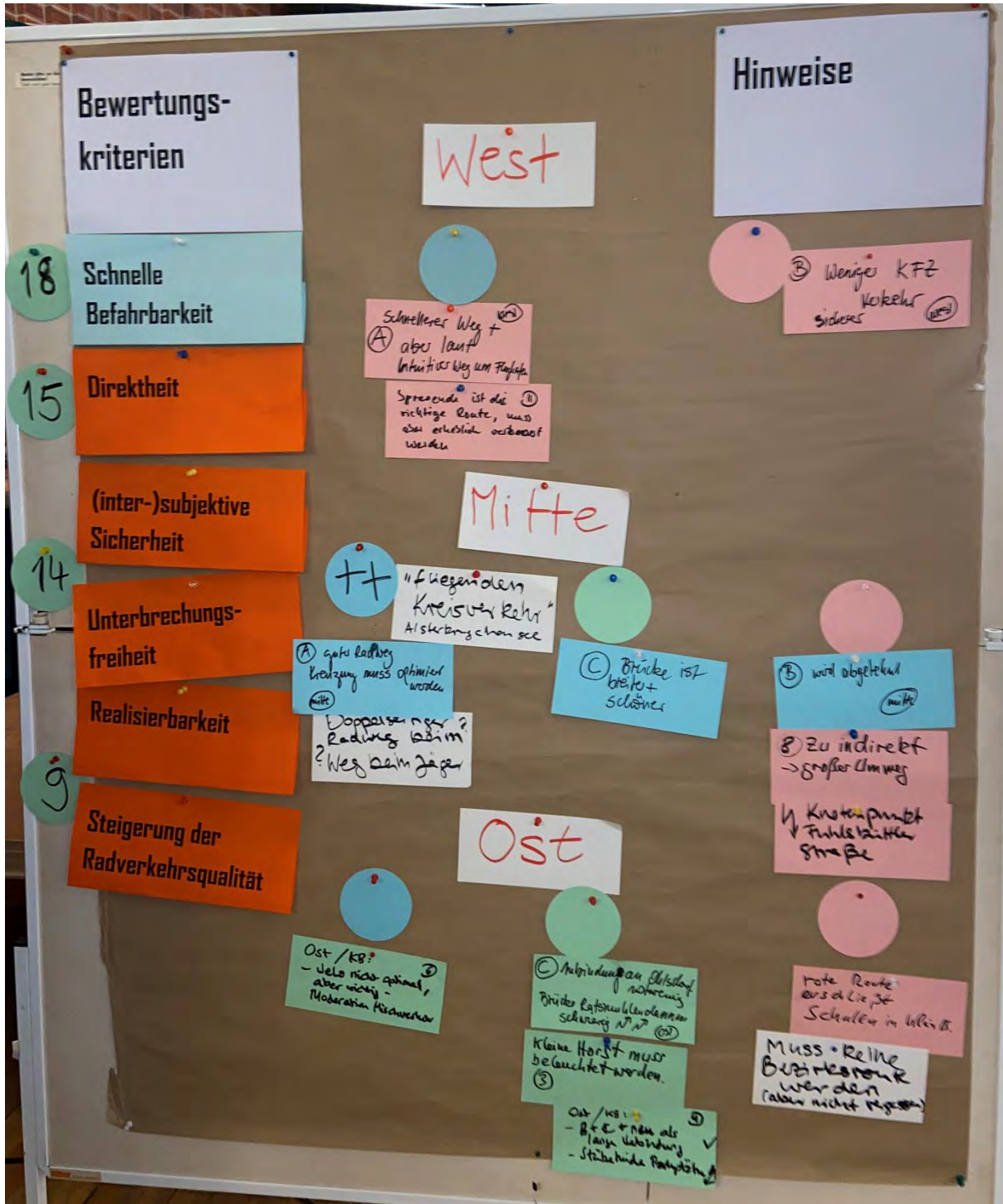


Abbildung 27: Ergebnisse Kleingruppe Ost-West-Route

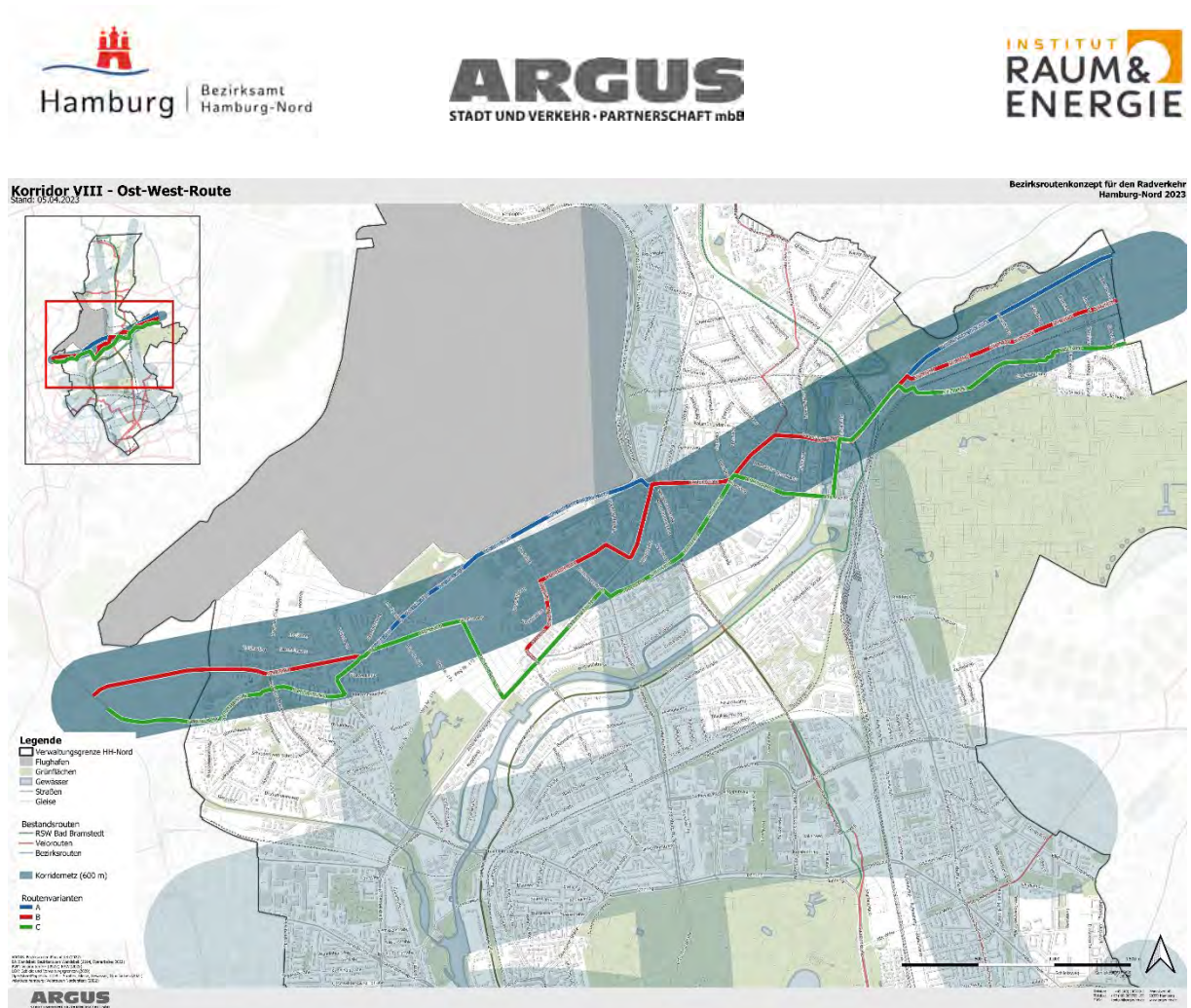


Abbildung 28: Ost-West-Route

Weitere Anmerkungen zu anderen Korridoren:



Abbildung 29: Anmerkungen City-Nord-Route

Regionalveranstaltung Mittwoch, 24.05.2023 für die Stadtteile Barmbek, Uhlenhorst, Hohenfelde und Dulsberg mit Fokus auf Osterbek-Route und Barmbek-Fuhlsbüttler-Route.

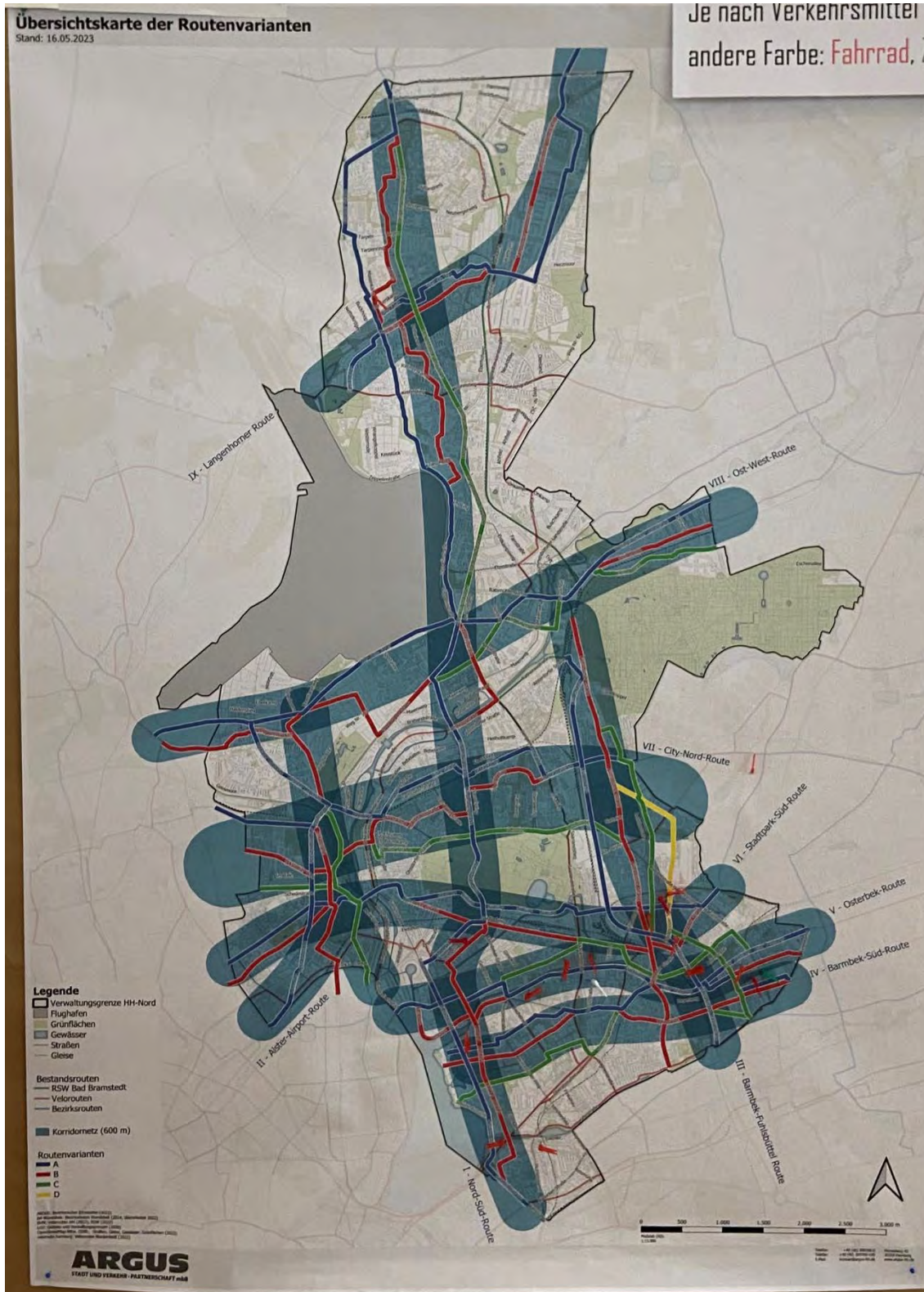


Abbildung 30: Woher kommen Sie? Abfrage der Teilnehmenden, „woher Sie kommen und mit welchem Verkehrsmittel“. Rot = Fahrrad mit 15 TN, grün = zu Fuß mit 1, blau = PkW mit 0 TN, weiß = ÖPNV mit 1 TN
„Fortschreibung des Bezirksroutenkonzepts“ Hamburg-Nord:
Dokumentation zu drei Regionalveranstaltungen 03./23./24.05.2023

Osterbek Route:

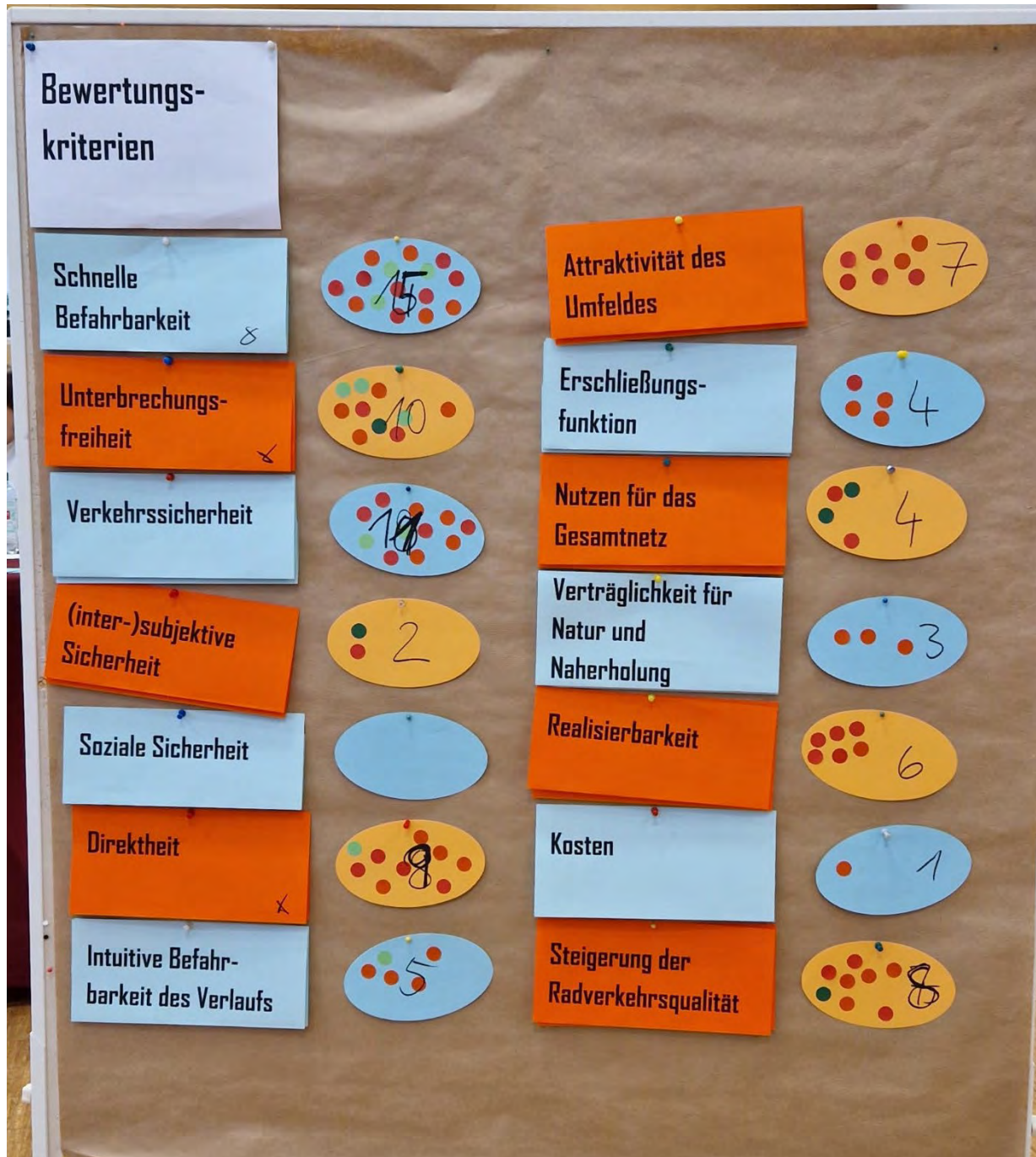


Abbildung 31: Gepunktete Bewertungskriterien Osterbek-Route

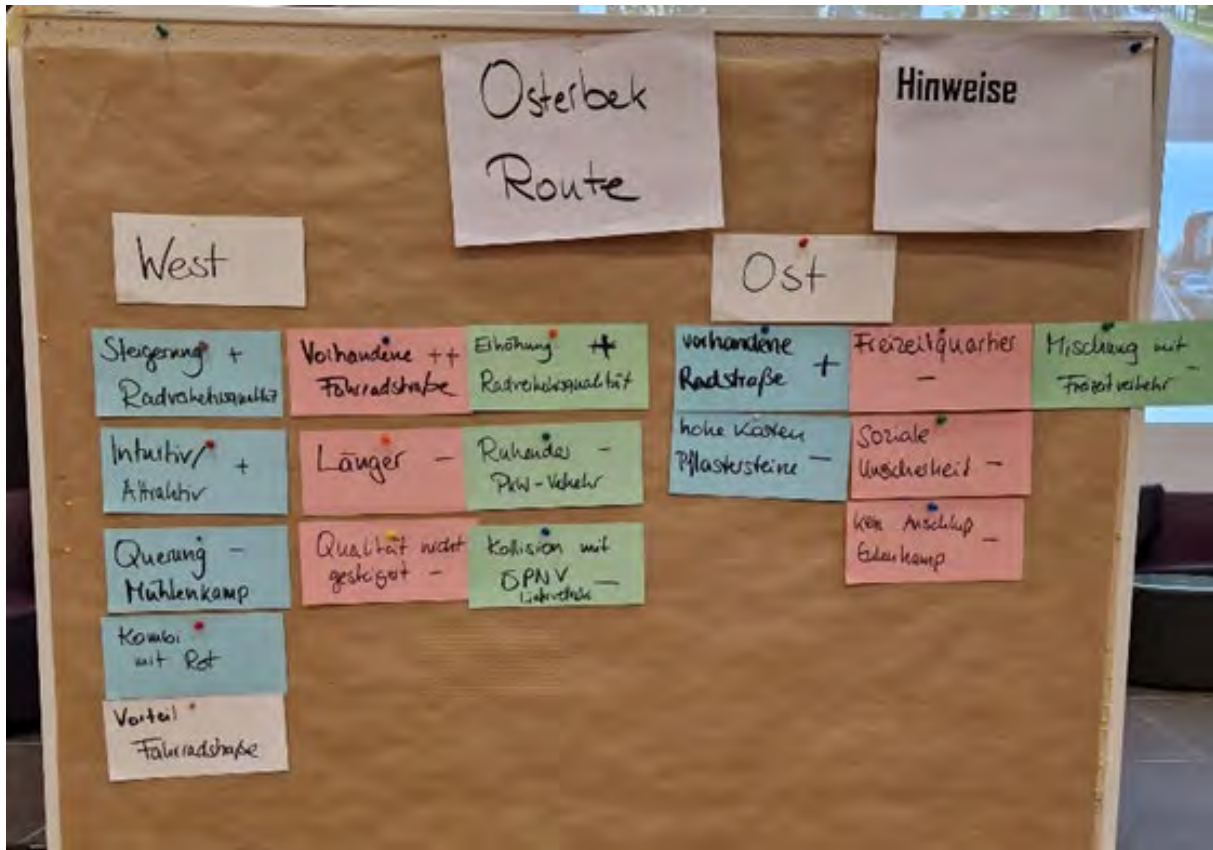


Abbildung 32: Ergebnisse Osterbek-Route

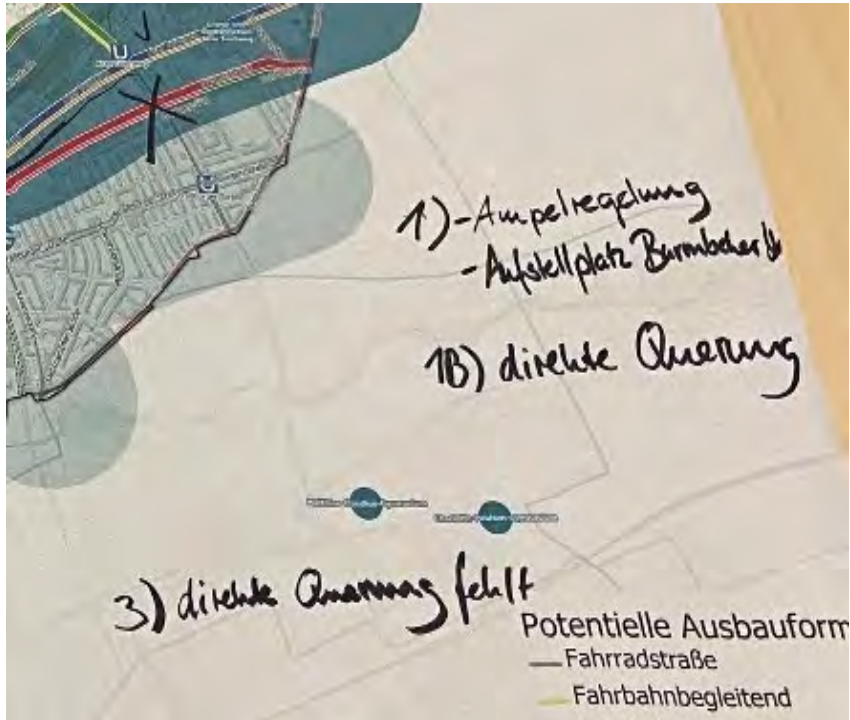
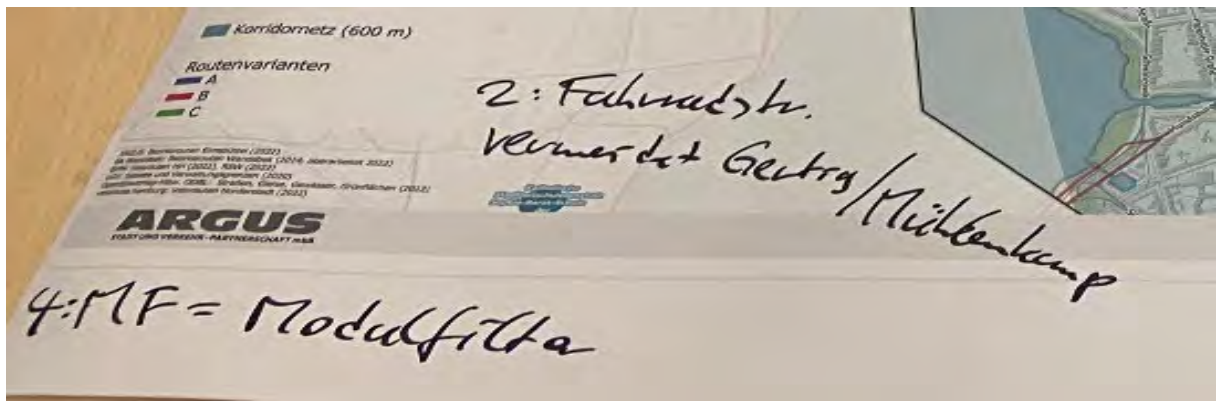
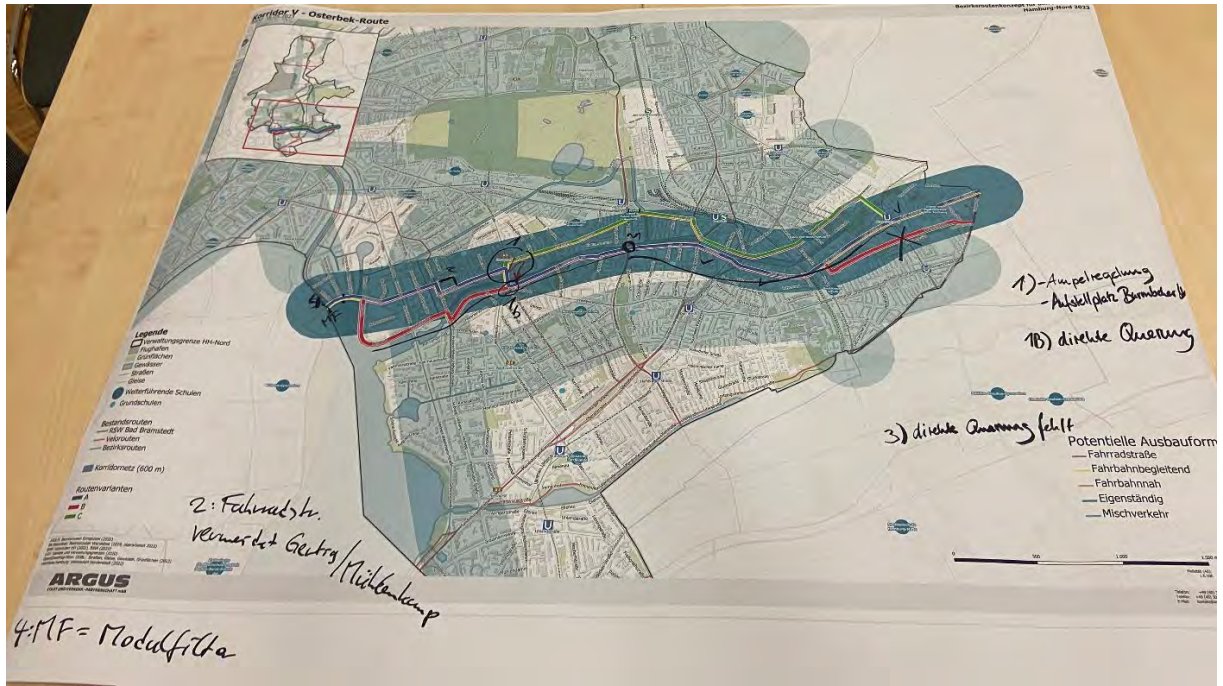


Abbildung: 33, 34 & 35:
Anmerkungen Osterbek-Route 1

Barmbek-Fuhlsbüttler-Route:



Abbildung 38: Gepunktete Bewertungskriterien Barmbek-Fuhlsbüttler-Route

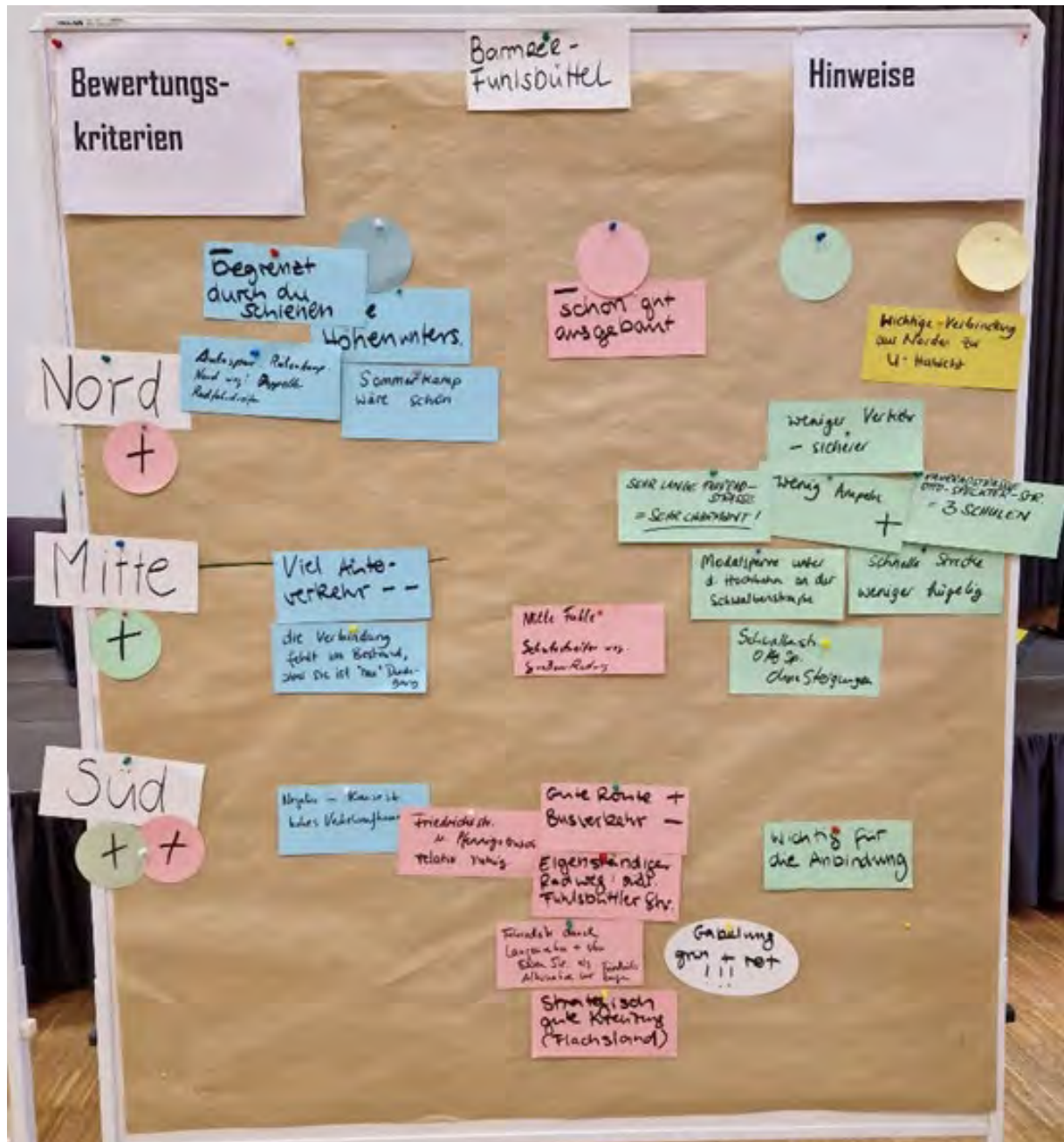


Abbildung 39: Ergebnisse Barmbek-Fuhlsbüttel-Route



Abbildung 40: Anmerkungen Barmbek-Fuhlsbüttler-Route

Weitere Anmerkungen zu anderen Korridoren:



Abbildung 41: Anmerkungen Nord-Süd-Route (Süd)



Abbildungen 42: Anmerkungen Nord-Süd-Route (Nord)



Abbildung 43: Anmerkungen Ost-West-Route



Abbildung 45 & 46: Anmerkungen City-Nord-Route



Abbildung 47: Anmerkungen Barmbek-Süd-Route

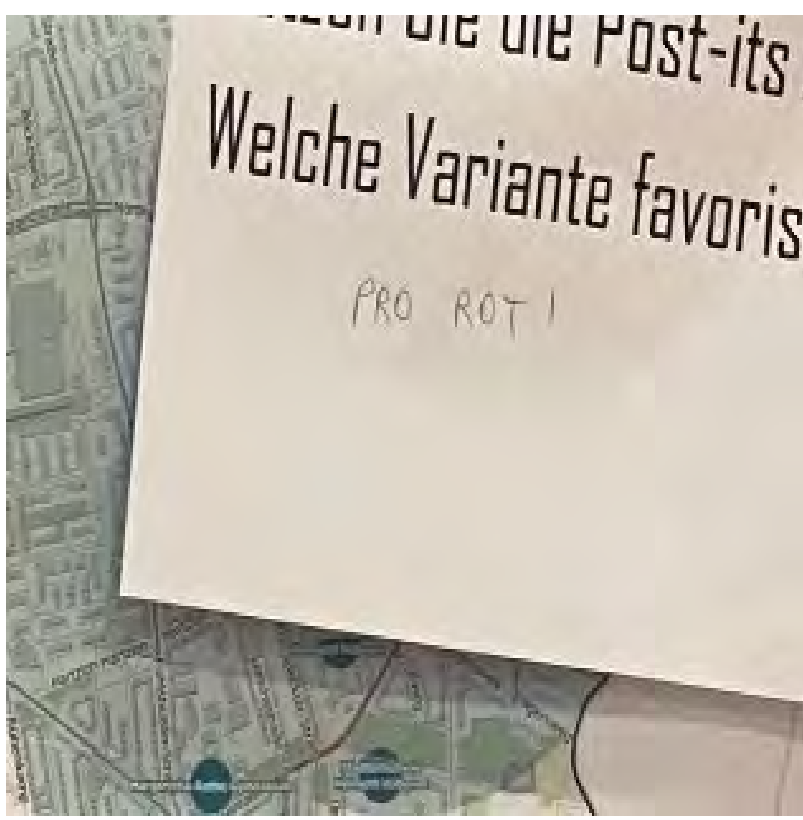
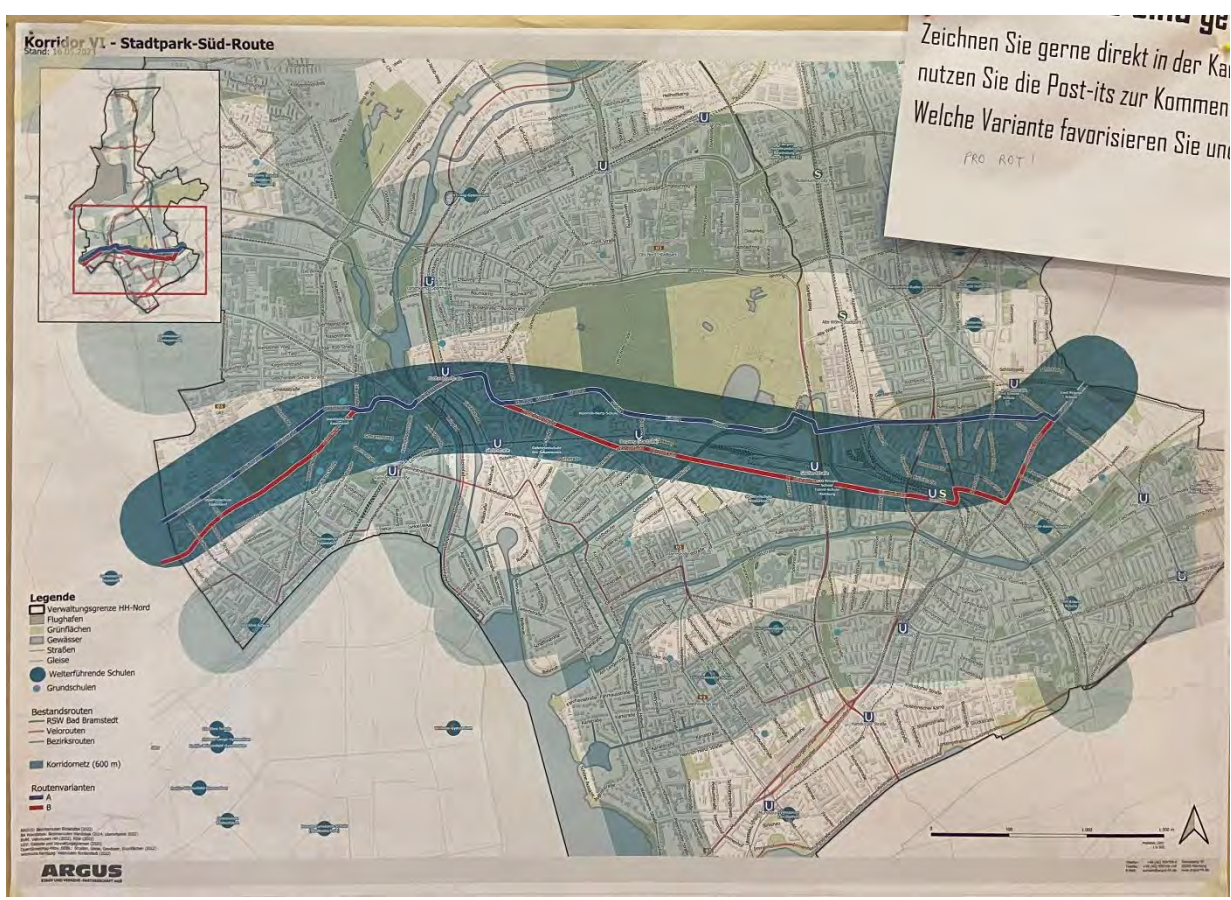


Abbildung 48 & 49: Anmerkungen Stadtpark-Süd-Route



Abbildung 50 & 51: Anmerkungen Ost-West-Route

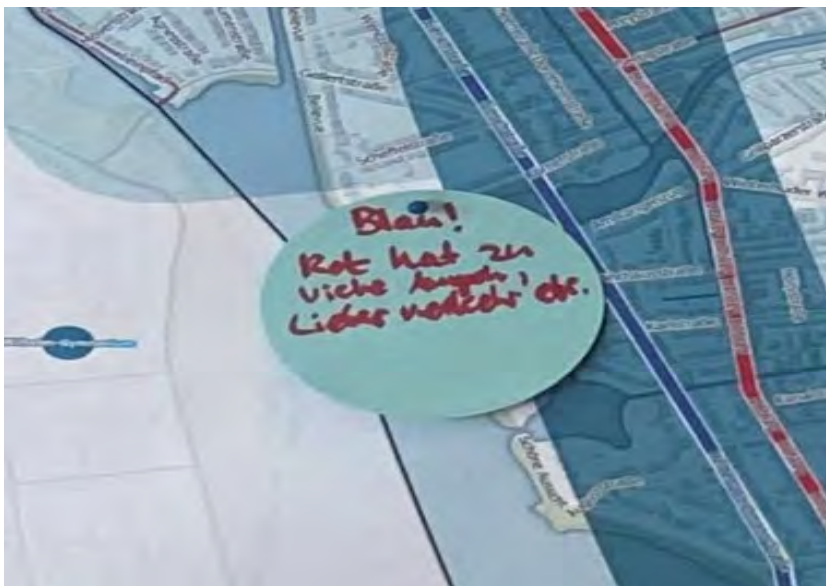


Abbildung 52 & 53: Anmerkungen Nord-Süd-Route