

Kurzdokumentation – Informationsveranstaltung zur „Fortschreibung des Bezirksroutenkonzepts Hamburg-Nord“ vom 06.10.2022

Stand: 07.10.2022

Uhrzeit	Programmpunkt
19:00 Uhr	Begrüßung <i>Michael Werner-Boelz, Bezirksamtsleiter HH-Nord</i>
19.10 Uhr	Einleitung zur Fortschreibung des Radverkehrskonzept Bezirk HH-Nord <i>Saskia Bratsch, Radverkehrskoordinatorin HH-Nord</i>
19:20 Uhr	Wozu eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und wie läuft dieses ab? <i>Markus Franke, ARGUS</i> <i>Teike Scheepmaker, Institut Raum & Energie</i>
19:35 Uhr	Vorstellung der Online-Beteiligung <i>Teike Scheepmaker, Institut Raum & Energie</i>
19:45 Uhr	Abfrage von Präferenzen aus dem Plenum und anschließende Diskussion <i>Teike Scheepmaker, Institut Raum & Energie</i>
20:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Teike Scheepmaker, Institut Raum & Energie (Moderation)

Begrüßung

Teike Scheepmaker, *Institut Raum & Energie*, begrüßt alle Teilnehmenden zur Infoveranstaltung „Fortschreibung des Bezirksroutenkonzeptes“ und stellt die Zielsetzung der Veranstaltung vor. Das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr und das Beteiligungsbüro Institut Raum & Energie sind vom Bezirksamt Hamburg-Nord mit der Umsetzung des Projekts beauftragt worden. Es sollen im Rahmen dieser Veranstaltung allgemeine Informationen zur Fortschreibung des Bezirksroutenkonzeptes dargestellt, die Möglichkeit der Online-Beteiligung präsentiert und erste Nachfragewünsche zum Projektablauf bedient werden.

Michael Werner-Boelz, *Bezirksamtsleiter Hamburg-Nord*, stellt die Relevanz des Themas „Mobilität“ dar und erwähnt, dass das Thema so aktuell wie kein anderes sei. Damit wird im Bereich Mobilität die Zielsetzung verfolgt, dass mehr für den ÖPNV sowie den Rad- und Fußverkehr getan werden muss angesichts jahrzehntelanger Planung Hamburgs als autogerechte Stadt. Er verweist auf die zurückliegende Erarbeitung der hamburgweit ersten Fußverkehrskonzepte für die Stadtteile Alsterdorf und Hoheluft-Ost. Nun soll der Schwerpunkt der Bezirksrouten in den Fokus treten, diese sollen die bereits weit fortgeschrittenen, stadtweiten Velorouten ergänzen, sodass ein dichtes Radroutennetz entsteht.

Einleitung zur Fortschreibung des Radverkehrskonzept Bezirk HH-Nord

Saskia Bratsch, *Radverkehrskordinatorin des Bezirks Hamburg-Nord*, begrüßt ebenfalls die Teilnehmenden und führt aus, dass das Bezirksamt Hamburg-Nord aktuell dabei ist, das alte bezirkliche Radverkehrskonzept von 2014 weiterzuentwickeln. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Online-Beteiligung. Hierzu haben Bürger:innen **bis zum 26. Oktober 2022** die Möglichkeit, Anregungen und Hinweise einzubringen. Das maßgebliche Planungsziel ist es, neue, zusammenhängende Bezirksrouten zu definieren, die im Anschluss an den Beschluss eines Konzeptes systematisch baulich realisiert werden sollen. Dafür soll im Rahmen der Online-Beteiligung herauszufiltern werden, wo überhaupt die zentralen Nachfragen nach guter Radverkehrsinfrastruktur verortet werden. Natürlich ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur überall wünschenswert, jedoch kann zunächst nur dort angeknüpft werden, wo ein größtmöglicher Nutzen gestiftet wird, nachdem inzwischen ein erheblicher Teil der hamburgweiten Velorouten umgesetzt worden ist. Der Fokus liegt dabei auf Wegebeziehungen sowie Erschließungsnetze innerhalb des Bezirkes und auf eine gute verkehrliche Verknüpfung mit den Nachbarbezirken.

Die Online-Beteiligung kann hier abgerufen werden: www.bezirksrouten-nord.beteiligung.hamburg

Wozu eine Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und wie läuft dieses ab?

Markus Franke, *ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB*, präsentiert zunächst die Ausgangsbasis zur Fortschreibung des bezirklichen Radverkehrskonzeptes und fasst zusammen, welche Rolle und Funktion Bezirksrouten als zentrales Element der Hamburger Radverkehrsstrategie einnehmen. Zielstellung dieser Fortschreibung ist es, das Radverkehrsnetz aus zusammenhängenden Routen und deren Erreichbarkeit zu erhöhen und wichtige Verkehrsbeziehungen im Bezirk aufzugreifen. Mit den Konzeptbausteinen der Raumstrukturanalyse, der Untersuchung der Unfalldichte, der Verwendung von Trackingdaten vom Stadtradeln und der Auswertung der Beteiligungsbeiträge werden die zentralen Analyseschritte im Vorgehen eines Bezirksroutenkonzeptes beschrieben. Ausgehend davon wird ein Netzkonzept erstellt und sogenannte Korridore abgeleitet, welche eine grobe Trassenfindung für die entstehenden Bezirksrouten darstellen. Unter Hinzunahme verschiedener Faktoren werden in der Abwägung von Faktoren wie u.a. Machbarkeit, Kosten und Nutzen favorisierte Routen ermittelt sowie eine detaillierte Trassenfindung vorgenommen. Im Umsetzungskonzept werden konkrete Konzeptideen entwickelt und mögliche Straßenquerschnitte entworfen.

Die Präsentation kann hier abgerufen werden: <https://www.hamburg.de/hamburg-nord/bezirksrouten/>

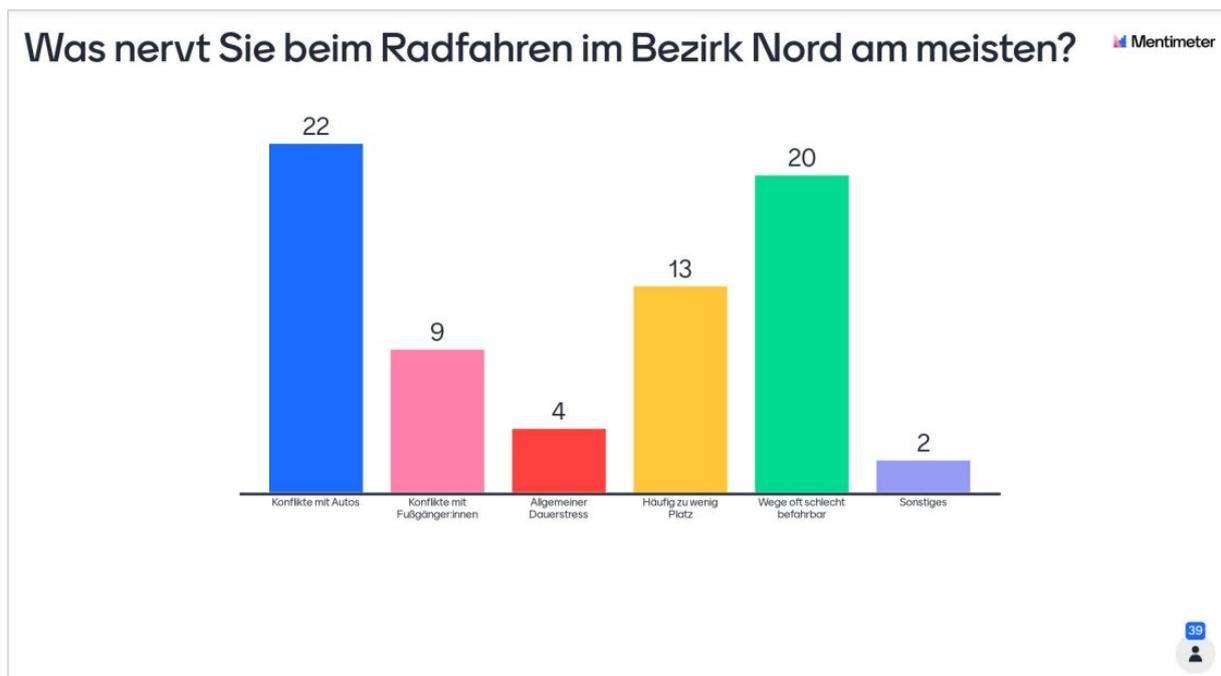
Teike Scheepmaker, *Institut Raum & Energie*, stellt im Anschluss die Funktionsweise der Online-Beteiligung auf der Plattform des Digitalen Partizipationssystem (DIPAS) vor. Das Digitale Partizipationssystem (DIPAS) verbindet das Hamburger Online-Beteiligungstool mit digitalen Planungstischen zu einem integrierten digitalen System zur Bürger:innenbeteiligung. Diese webbasierte Anwendung ermöglicht es Bürgerinnen und Bürgern zudem, über das Internet Vorschläge, Fragen und Kritik zu Planungen der Stadt abzugeben und Projektinformationen sowie geodatenbasierte Fachkarten aufzurufen.

Die Handlungsanleitung für die Benutzung des Beteiligungstools DIPAS können Sie hier abrufen:

<https://bezirksrouten-nord.beteiligung.hamburg/drupal/sites/default/files/2022-09/Handlungsanleitung%20DIPAS.pdf>

Mentimeter-Umfrage

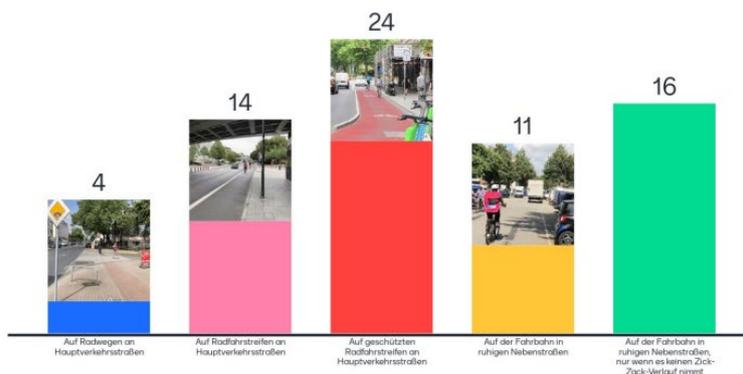
Zur Ermittlung eines allgemeinen Stimmungsbilds werden alle Teilnehmenden gebeten, einige Fragen zur fahrradbezogenen verkehrlichen Mobilität im Bezirk Hamburg-Nord über das Umfrage-Tool *Mentimeter* zu beantworten.



Mentimeter-Umfrage: Was nervt Sie beim Radfahren im Bezirk Nord am meisten?

Wie fahren Sie im Zweifelsfall lieber?

Mentimeter

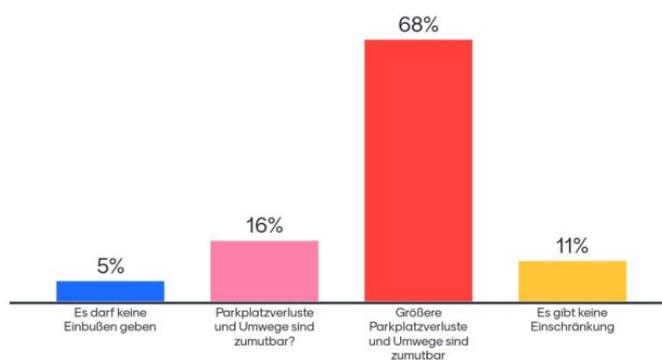


40

Mentimeter-Umfrage: Wie fahren Sie im Zweifelsfall lieber?

Wie weit dürfen Einbußen beim Autoverkehr gehen, um den Radverkehr zu fördern?

Mentimeter



38

Mentimeter-Umfrage: Wie weit dürfen Einbußen beim Autoverkehr gehen, um den Radverkehr zu fördern?

Rückfragen und Diskussion

- Werden auch „Protected Bike Lanes“ (Geschützte Radfahrstreifen) oder die sogenannten „Kopenhagener Radwege“ in die Konzepterstellung einbezogen?
 - Bei der Entwicklung eines Bezirksroutennetzes werden grobe Ausgestaltungsideen aufgezeigt, die auch die genannten Möglichkeiten einbeziehen. Das maßgebliche Planungsziel ist es, neue, zusammenhängende Bezirksrouten zu definieren. Die letztendliche Auswahl der verkehrlichen Anlagen geschieht in der Phase der Straßenplanung, die kein Bestandteil des vorgestellten Routenkonzeptes sind.
- Welchen Einfluss hat das bestehende Radverkehrskonzept für den Bezirk Hamburg-Nord aus dem Jahr 2014 sowie das Bezirksroutenkonzept Hamburg-Eimsbüttel auf die Fortschreibung des Bezirksroutenkonzeptes?
 - Aufgrund der zurückliegenden acht Jahre haben sich verschiedene Rahmenbedingungen (bspw. neue Velorouten) und das Nachfrageverhalten allgemein verändert, was eine Fortschreibung notwendig macht. Dennoch werden zentrale Erkenntnisse des Konzepts 2014 betrachtet und fließen maßgeblich in die Bestandsaufnahme ein. Die dort festgelegten Routen werden Bestandteil der Fortschreibung sein und einer Prüfung unterzogen.
 - Die Anknüpfungspunkte an das Bezirksroutenkonzept Eimsbüttel werden berücksichtigt und mit Blick auf eine Verbindung mit den zu erstellenden Bezirksrouten Nord geprüft, um die übergreifenden Wegebeziehungen auf guten Routen zu ermöglichen.
- Welche Eingangsdaten liegen der Konzepterstellung zugrunde?
 - MiD (infas: Mobilität in Deutschland 2017) zu Modal-Split.
 - Diverse GIS-Daten, u.a. aus dem Geoportal der Stadt Hamburg.
 - Unfalldaten der Verkehrsdirektion Hamburg.
 - Tracking-Daten von Stadtradeln (<https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es>), die jedoch nur zum Plausibilitätsabgleich dienen.
 - Im weiteren Verlauf werden auch die Ergebnisse der online-Beteiligung berücksichtigt.
- Was passiert mit den Hinweisen, die im Rahmen der Online-Beteiligung in das DIPAS eingehen. Seit der Online-Beteiligung in Eimsbüttel Ende 2020 sind viele der durch die Beteiligung identifizierten Konfliktstellen nicht behoben. Zudem erfolgte keine Antwort zu der Beteiligung an Nutzer:innen mit Angaben darüber, wie mit den zahlreichen Hinweisen umgegangen wird.
 - Die Beiträge fließen im Rahmen der Online-Beteiligung für die Auswahl der Bezirksrouten ein und es wird herausgefiltert, wo überhaupt die zentralen Nachfragen nach guter Radverkehrsinfrastruktur verortet werden. Die Bezirksrouten sollen dort verortet werden, wo ein größtmöglicher Nutzen gestiftet wird. Hierfür gibt die Online-Beteiligung

wichtige Hinweise. Darüber hinaus können die Hinweise im Planungsalltag der zuständigen Dienststellen verwendet werden.

- Werden bei der Auswahl von Bezirksrouten nur Straßen in den Blick genommen oder werden auch sogenannte selbstständige Radwege (die nicht entlang von Straßen verlaufen) etwa durch Parkanlagen in den Suchraum aufgenommen?
 - Selbstständige Radwege werden auch für das Bezirksroutenkonzept Hamburg-Nord in den Blick genommen. Diese haben den Vorteil, dass es weniger Konkurrenzverkehr gibt, hängt aber von den räumlichen Möglichkeiten, z.B. naturschutzfachlichen und landschaftsökologischen Faktoren ab.
- Existieren zu der Fortschreibung des Konzepts weitere Projekte zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und wie steht es da um die Beteiligungsmöglichkeiten?
 - (Verkehrs-)Projekte laufen parallel weiter. Beispielsweise werden aktuell die Straßen Hufnerstraße und Reesestraße im Zuge des Ausbaus der Veloroute 5 umgestaltet. Darüber hinaus werden Projekte wie der Wiesendamm und weitere Projekte z.B. aufgrund einer hohen Beschwerde und/oder Unfalllage oder politischen Beschlüssen bereits vor Abschluss des Bezirksroutenkonzepts begonnen.
 - Bei ausgewählten Projekten wird eine Bürger:innenbeteiligung durchgeführt, sofern verschiedene Möglichkeiten zur Auswahl stehen. Bei Vorhaben, bei denen keine Alternativen erörtert werden können, entfällt eine gesonderte Beteiligung. Bei Verschickungen von Baumaßnahmen wird aber regelhaft der Regionalausschuss oder KUM (Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität) beteiligt, in denen sich auch Bürger einbringen oder Beiträge einreichen können. Auf der Internetseite des Ausschussdienstes sind zudem alle Unterlagen der Verschickungen für jede:n einsehbar.
 - Information zu aktuellen Projekten über <https://www.hamburg.de/hamburg-nord/fachbereich-tiefbau/>
- Welche Rolle spielen Schulwege in diesem Konzept?
 - Schulwege haben bei der Auswahl von Bezirksrouten eine sehr wichtige Rolle. Über einen noch festzulegenden Gewichtungsfaktor werden Schulen bei der Routensuche priorisiert. Die Bezirksrouten sollen explizit auch Schulwege attraktiver, durchgängig und sicherer gestalten.
- Der Ring 2 als Bezirksroute wurde im Radverkehrskonzept 2014 nicht weiter verfolgt. Wird diese für den Radverkehr sehr bedeutsame Verbindung nun aufgegriffen?
 - Der Ring 2 wird nicht generell ausgeschlossen. Sollte sich aus den genannten Analysen dafür ein hervorgehobener Bedarf abzeichnen, werden die Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen erneut – und unter aktuellen politischen Vorzeichen – geprüft. Falls die Prüfung ergibt, dass ein Ausbau nicht möglich ist, werden auch parallele Routen geprüft.

- Existieren Austauschplattformen der großen Städte Europas zu Themen des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur?
 - Die Veranstaltungsreihe Velo-city ist eine globale Plattform für den Wissensaustausch zur Förderung aktiver und nachhaltiger Mobilität und Politiktransfer, auf der Befürworter, Städte, Entscheidungsträger, Wissenschaftler und Branchenführer zusammenkommen, um die Zukunft des Radverkehrs zu gestalten. Der Weltradgipfel Velo-city der European Cyclists' Federation (ECF) im Jahr 2023 findet vom 9. bis 12. Mai auf der Leipziger Messe statt.
 - Daneben existiert u.a. auch der Nationale Radverkehrskongress, der vom Bundesverkehrsministerium 2009 ins Leben gerufen wurde und alle zwei Jahre an wechselnden Standorten stattfindet. Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Vereinen und Verbänden sowie der Planungspraxis diskutieren über aktuelle Themen und Herausforderungen sowie Chancen und Potenziale. Der Kongress richtet sich insbesondere an diejenigen, die den Radverkehr gestalten.

Insgesamt nahmen ca. 50 Personen an der Infoveranstaltung teil. Damit ein breites Spektrum an Interessen und Meinungen vertreten ist, wurden verschiedene Interessenvertretungen/Bürgervereine im Bezirk Hamburg-Nord gezielt eingeladen.

Weitere Informationen unter: <https://www.hamburg.de/hamburg-nord/bezirksrouten/>



ARGUS Stadt und Verkehr
Ansprechpartner: Markus Franke
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel. 040 / 309 709 0



Institut für Planung, Kommunikation und Prozessmanagement GmbH
Ansprechpersonen: Teike Scheepmaker und Katrin Fahrenkrug
Lülanden 98, 22880 Wedel
Tel. 04103 / 16041
Email: institut@raum-energie.de