

Anliegen BUSHALTESTELLE	Rückmeldungen	
Zweiter Zugang für Fußgänger zur Bushaltestelle Fehlende Querungen, z.B. Heinickestraße, Südende Bushaltestelle (Fußverkehr) Bushaltestelle ist schwer erreichbar (9) ≠ Haltestelle gut erreichbar Barrierefreie Zugänge der Haltestelle Schaffung eines zweiten Fußgängerübergangs zur Bushaltestelle Direkte Wege zu Bussen für Fußgänger und Mobilitätseingeschränkte Querung nur mit Risiko zum Bus + zur Haspa		
Haltestellen zu eng Haltestelle zu schmal (6) Fußwege zum Umsteigen im Haltestellenbereich zu schmal und zu kurz Viel zu wenig Platz für Busse und Fahrgäste Östlichen Bussteig verbreitern	Der östliche Bussteig wird nur ein wenig verbreitert.	
Haltestellen nicht barrierefrei Haltestelle nicht barrierefrei (4)		
Radweg führt durch die Haltestelle (-) Radweg vor der Haltestelle ist schwierig	Zukünftig führt kein Radweg mehr durch den Wartebereich.	
Insellage der Bushaltestelle zugunsten Seitenlage verändern Haltestelle liegt auf einer Insel (-) Haltestelle gehört an den Straßenrand! Haltestelle an Fahrbahnrand legen (2) Wie viele wechseln die Richtung und brauchen Komfort-Insel? Oder reichen auch Seitenhaltestellen?	Auch in Zukunft wird die Haltestelle in Insellage beibehalten werden. Grund hierfür sind die unterschiedlichen Fahrrichtungen der Busse. Es wird zukünftig zwei Querungen geben und diese werden barrierefrei ausgebaut.	
WC an der Haltestelle zugänglich machen	Was ist damit konkret gemeint?	
Mittelhaltestelle mit Linksverkehr der Busse einrichten	Bei einer ZOB Lösung am Eppendorfer Marktplatz wäre das möglich gewesen - diese ist nicht umsetzbar. Die Platzverhältnisse reichen nicht aus, um einen Bushaldebereich mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Busse hätten den gesamten Platz benötigt.	
Imbiss: Ersatz-Ort-Angebot; Haltestelle senkrecht an Haspa zur bisherigen Lage; Haspa-Erdgeschoss oder Imbiss-Kiosk = als Bushäuschen (evtl. mit Imbiss / Hapsa-Geldautomaten)	Die Haltestelle bleibt an dem heutigen Standort erhalten. Somit kann der Imbiss weiterhin dort betrieben werden.	
Haltestelle zu klein / Businsel zu kurz (11) Lange Bushaltestelle schaffen Der Platz für die Busse ist zu schmal Viel zu wenig Platz für Busse und Fahrgäste	Der Haltestellenbereich wird vergrößert.	
Reichen nicht zwei Fahrspuren im Bereich der Haltestelle? => Linksabbieger weg => Fahrbeziehung aus Eppendorfer Landstraße raus Richtung Nord		
Die Haltestelle hat keine Aufenthaltsqualität		
Könnten die Haltestellen auseinander gezogen werden und im nördlichen Teil des Eppendorfer Marktplatzes untergebracht werden? / Verlegung der Haltestelle (3) Entzerrung / Aufteilung der Bushaltestellen => Kein Stau der Busse => Mehr Platz für Fußgänger Verlegung Haltestellen? Verlegung der Bushaltestelle in Heinickestraße (Richtung UKE) am Ende der Haltestelle Kurve in Richtung Nord. Dadurch kann alte Haltestelle aufgelöst werden und es entsteht so viel Platz um Rad und Fußverkehr völlig neu zu ordnen. Verlegung der Haltestelle in Heinickestraße Verlegung Bushaltestelle in Ludolfstraße Verlegung der Haltestelle in Heinickestraße Bushaltestelle vom Marktplatz an seinen Nordrand auf die Ludolfstraße verlegen	Ein Auseinanderziehen oder Verlegen der Haltestellen ist im bisherigen Planungs- und Beteiligungsprozess mehrfach überlegt worden. Die Detailprüfungen haben aber bei allen Lösungsideen ergeben, dass die Umsteigebeziehungen in der jetzigen Lage am besten für die Fahrgäste sind.	
Haltestellen nach Möglichkeit nicht trennen (2) Bushaltestelle schön eng zusammen und komprimiert (+) Zentrale Lage der Haltestelle (2) Kompakter Busumstieg Bushaltestelle muss da bleiben wo sie jetzt ist, keine Verlegung!		
Könnten Haltestelle und Taxi enger zusammengelegt werden?	Der Taxistand im nördlichen Teil des Eppendorfer Marktplatzes wird durch die neu einzurichtende Querung besser erreichbar.	
Aufstellen von Fahrkartenautomaten	Im Zuge des Busbeschleunigungsprogramms werden an weiteren stark frequentierten Haltestellen zusätzliche Fahrkartenautomaten aufgestellt. Hierzu wird nach Abschluss der Baumaßnahmen auch die Haltestelle am Eppendorfer Marktplatz gehören. Die Beschaffung und der Unterhalt von stationären Fahrkartenautomaten ist jedoch mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Aus diesem Grund werden auch zukünftig nicht alle Bushaltestellen mit einem Automaten ausgestattet werden.	
Haltestelle im Sägezahnprinzip anlegen?	Die Einrichtung von Haltestellen im Sägezahnprinzip würde sehr viel Platz in Anspruch nehmen, der am Eppendorfer Marktplatz nicht zur Verfügung steht.	
Einbau des Kasseler Sonderbords Busse können nicht ohne Gefahr an den Kantstein heranfahren Nur geringer Schutz gegen Wind und Regen keine Unterstände Witterungsschutz an der Haltestelle		
Durchgang durch Windschutz und Mast der Uhr verengt	Die Uhr wird im Zuge des Umbaus versetzt.	
Keine Information über die Reihenfolge der ankommenden Busse	Bedingt durch die ständig wechselnden Verkehrsverhältnisse und die unterschiedlichen Zulaufrichtungen der einzelnen Buslinien kann eine Darstellung der richtigen Abfahrtsreihenfolge technisch nicht immer sichergestellt werden. Es wird jedoch stetig daran gearbeitet, die dynamischen Fahrgastinformationen weiter zu präzisieren und zu verbessern.	
Sicht auf Informationstafel und durch Werbetafel eingeschränkt		
Digitale Fahrgastinformation in den Fahrgastunterstand einbauen?	In Hamburg gibt es sowohl im Fahrgastunterstand verbaute als auch an freistehenden Masten aufgehängte dynamische Fahrgastinformationen (DFI). An freistehenden Masten befestigte DFI weisen den Vorteil auf, dass sie i.d.R. schon aus weiterer Entfernung gelesen werden können und mehr Platz für Informationen bieten.	
Welche Perspektive hat der Standort der HASPA? Könnte hier nicht ggf. ein Unterstellplatz für die Bushaltestelle entstehen?	Hierzu ist keine Aussage möglich - Privatgebäude.	

Anliegen BUSVERKEHR GENERELL	Rückmeldungen	
Bus durch Stadtbahn ersetzen	Dies ist nicht Gegenstand der Planung.	
Warum kann ich an der Seite der Busse die Linien-Nr. nicht erkennen? Buslinieninfo nicht klar erkennbar, wenn die Busse hintereinander stehen	Auf der Türseite befindet sich bei allen HOCHBAHN-Bussen sowohl eine seitliche Linien- als auch eine Fahrtzielanzeige. Fahrgäste an der Haltestelle haben somit die Möglichkeit, auch von der Seite "ihren" Bus zu erkennen.	
Staubildung, KFZ, Behinderung der Busse	Durch die geplante Lösungsvariante werden zukünftig Staus vermieden, so dass die Busse nicht behindert werden.	
Begradigung der 22? Linie 22: Könnte die Linienführung verändert werden (kein Schlenker über Frickestraße, sondern nur Kreuzung Lokstedter Weg / Tarpenbekstraße? (3) Die bisherigen Planungsentwürfe mit "verbesserten" Fahrradwegen und wohl gleichbleibender Linienführung der Busse bringen keine Busbeschleunigung, im Gegenteil: Als Beispiel für die Widersinnigkeit des momentanen Busbeschleunigungsplanes steht die Linie 22. Sie wird sich wohl nach wie vor kurvenreich (Lokstedter Weg rechts ab Tarpenbek, links Martinit, links Marktplatz, rechts Heinicke, rechts Kellinghusen und umgekehrt) durch Eppendorfs Mitte schleichen! Oder wie verträgt sich eine Busbeschleunigung auf dem Eppendorfer Marktplatz, wenn z.B. die Linie 25 und andere den Umweg/die Schleife zum Bahnhof Kellinghusenstraße nehmen müssen?	Die heutige Linienführung der MetroBus-Linie 22 ist neben den Gründen der Nachfrage auch durch die Lage der Richtungshaltestellen auf dem Eppendorfer Marktplatz begründet. Der Eppendorfer Marktplatz soll in jedem Fall auch durch die MetroBus-Linie 22 bedient werden. Somit ist die Führung über die Tarpenbekstraße und Martinistraße vorgegeben. Im Hinblick auf das örtliche Aufkommen im Bereich der Tarpenbekstraße wäre eine Bedienung auch durch eine gerade Führung der MetroBus-Linie 22 über den Lokstedter Weg möglich, sofern im Bereich der Kreuzung Lokstedter Weg/Tarpenbekstraße Haltestellen für die MetroBus-Linie 22 bereitgestellt werden können. Neben einer möglichst behinderungsfreien Fahrt mit HVV-Verkehrsmitteln möchten wir die Fahrgäste auch zu den durch sie nachgefragten Zielen bringen. Die U-Bahnstation „Kellinghusenstraße“ verzeichnet eine entsprechend große Zahl Umsteiger auf die MetroBus-Linien 22 und 25, sodass dieser Halt bis auf Weiteres im Bestand zu erhalten ist.	
Busse stauen sich in der Haltestelle (4) ≠ Keine Pulkbildung in der Heinickestraße Die Busspur ist zentral (3) Beibehaltung der Busführung über eigene Busspuren	Allerdings in modifizierter Form (Verflechtung).	
Linienführung der 22 sollte so bleiben (zumindest sollte die Martinistraße durch die 22 abgedeckt werden)	Die heutige Linienführung der MetroBus-Linie 22 ist neben den Gründen der Nachfrage auch durch die Lage der Richtungshaltestellen auf dem Eppendorfer Marktplatz begründet. Der Eppendorfer Marktplatz soll in jedem Fall auch durch die MetroBus-Linie 22 bedient werden. Somit ist die Führung über die Tarpenbekstraße und Martinistraße vorgegeben. Im Hinblick auf das örtliche Aufkommen im Bereich der Tarpenbekstraße wäre eine Bedienung auch durch eine gerade Führung der MetroBus-Linie 22 über den Lokstedter Weg möglich, sofern im Bereich der Kreuzung Lokstedter Weg/Tarpenbekstraße Haltestellen für die MetroBus-Linie 22 bereitgestellt werden können. Neben einer möglichst behinderungsfreien Fahrt mit HVV-Verkehrsmitteln möchten wir die Fahrgäste auch zu den durch sie nachgefragten Zielen bringen. Die U-Bahnstation „Kellinghusenstraße“ verzeichnet eine entsprechend große Zahl Umsteiger auf die MetroBus-Linien 22 und 25, sodass dieser Halt bis auf Weiteres im Bestand zu erhalten ist.	
Könnte die breite Busfahrbahn schmaler gestaltet werden?	Wäre die Busfahrbahn schmaler, könnten sich zwei Busse im Haltestellenbereich nicht mehr begegnen.	
Busspur für Kranken- und Rettungswagen freigeben Umsteigebeziehungen sind bei Verspätung nicht optimal	Die Busspur ist für diese Fahrzeuge bereits freigegeben (Sonderrechte frei). Nicht Gegenstand der Planung	
Umsteigebeziehungen problematisch	Sowohl am Eppendorfer Marktplatz als auch an den benachbarten Schnellbahn-Haltestellen Hudtwalckerstraße und Kellinghusenstraße bestehen aus Sicht der HOCHBAHN sehr gute Umsteigebedingungen. Sollte hingegen eine bestimmte Anschlussbeziehung gemeint sein ("von Linie X klappt der Anschluss zu Linie Y nicht") sind hierzu weitere Details (Linie, Richtung, Uhrzeit) erforderlich, um diesem Anliegen konkret auf den Grund gehen zu können.	
Einstieg für die Planung war die allgemein unerfreuliche Verkehrssituation und Straßenführung am Eppendorfer Marktplatz, insbesondere im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung und dem Radwegekonzept des Senats. Hinsichtlich der Busbeschleunigung ergibt sich die Frage, wie schon bei vielen anderen Busbeschleunigungskonzepten im Rahmen Hamburgs, ob eine Beschleunigung von im optimalen Fall 5 Minuten, im Durchschnittsfall wahrscheinlich eher 1 1/2 Minuten, wie im Rahmen der Vorstellung dargestellt, wirklich Hamburger Bürger veranlasst, von anderen Verkehrsmitteln, insbesondere Fahrzeugen auf den Bus umzusteigen. Hier muss im Rahmen der Mittelzweckrelation sicher versucht werden, dem Vorwurf der Verschwendung öffentlicher Gelder für im Ergebnis wenig effektive Maßnahmen durch ein Mehr an Originalität und Effizienz vorzubeugen, da es ja nicht um kleine Beträge geht und die jetzige Umgestaltung sicher das Bild des Eppendorfer Marktplatzes in den nächsten Jahrzehnten prägen wird.	Anlass der Maßnahme ist das Busbeschleunigungsprogramm des Senates. Außerdem ist die Situation für die Radfahrenden rund um den Eppendorfer Marktplatz stark verbesserungsbedürftig. Da - auch bei den Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms - immer ganzheitliche Planungen aufgestellt und umgesetzt werden, die die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmenden sowie den baulichen Zustand der überplanten Verkehrsflächen berücksichtigen, wird eine bloße Gegenüberstellung von Kosten zu ersparter Fahrzeit dem Programm in keiner Weise gerecht. Oberstes Ziel der Busbeschleunigung ist die Kapazitätserhöhung auf den hoch frequentierten MetroBus-Linien durch einen zuverlässigeren Betriebsablauf. Das bedingt auch, dass die Busse zügiger vorankommen. Darüber hinaus wird die Barrierefreiheit der Bushaltestellen hergestellt, Fahrbahnflächen werden saniert und die Situation für Radfahrende und Zufußgehende wird verbessert.	
Aktuell gibt es zwei Busspuren, ausschließlich für Busse, vom Marktplatz über die Heinickestraße zur Kellinghusenstraße und zurück. Zukünftig wird es keine Busspur in dieser Variante geben! Stattdessen sollen die Busse den Straßenraum mit dem LKW und Autoverkehr auf der Ludolfstraße teilen. Wie kann so eine Beschleunigung entstehen?	Eine zeitliche Beschleunigung der Busse wird mit der entwickelten Variante dadurch erreicht, dass die Busse in Richtung Eppendorfer Marktplatz über die Ludolfstraße als Linksabbieger "flüssiger" die Haltestelle erreichen können. In der Gegenrichtung ist keine Busspur mehr erforderlich, weil die Kreuzungen Heinickestraße/Eppendorfer Marktplatz und Kellinghusenstraße/Ludolfstraße baulich und in Bezug auf die Ampelschaltung optimiert werden. Dadurch kommen die Busse auch in dieser Richtung besser durch den Verkehr als heute.	
Das Argument, dass der Bus Ampelschaltungen für sich vorteilhaft einstellen kann und der Bus dann freie Fahrt vom Marktplatz über die Ludolfstraße zur Kellinghusenstraße habe, wird durch den vorhandenen Verkehr, der sich auf dieser Relation stauen wird, widerlegt. Bei Stau nutzt keine Ampelschaltung, nur eine extra Spur!	Der gesamte Verkehrsraum wird bearbeitet - LSA Planung wird dementsprechend angepasst.	
Die Busführung, ob nun Start in einem Busbahnhof wie in Alternative 4 Variante c oder von anderen Orten wie in den anderen Varianten, der Bus sollte immer in beide Richtungen vom Marktplatz zur Kellinghusenstraße je eine eigene Spur haben.	Das ist technisch nicht machbar - zu wenig Platz.	
die bisherigen Planungsentwürfe mit "verbesserten" Fahrradwegen und wohl gleichbleibender Linienführung der Busse bringen keine Busbeschleunigung, im Gegenteil: Als Beispiel für die Widersinnigkeit des momentanen Busbeschleunigungsplanes steht die Linie 22. Sie wird sich wohl nach wie vor kurvenreich (Lokstedter Weg rechts ab Tarpenbek, links Martinit, links Marktplatz, rechts Heinicke, rechts Kellinghusen und umgekehrt) durch Eppendorfs Mitte schleichen! Oder wie verträgt sich eine Busbeschleunigung auf dem Eppendorfer Marktplatz, wenn z.B. die Linie 25 und andere den Umweg/die Schleife zum Bahnhof Kellinghusenstraße nehmen müssen? Danach wäre dann sogar über eine optimale Lösung nachzudenken, indem die Buslinien von der Hudtwalcker Straße über die Kellinghusenstr. Goernerstr. Und Kümmelstr. In einen neu zu schaffenden Kreisverkehr geleitet werden, der die Schottmüllerstr., Tarpenbekstr. / B5, Frickstr. usw. erschließt. Beide Möglichkeiten würden durch weniger bewohnte Gebiete führen, gestützt durch Tempo 30 Zonen sowie großen Kreisel, der die Geschwindigkeit auf der B5 herabsetzen würde. Dieses in der Tat längerfristige Projekt könnte mit fantasievoller Begleitung aller Beteiligten wie in Nizza (Einführung der Tram) und/oder Testphasen mit Begegnungszonen wie z. Zt. in Berlin unterstützt und schrittweise realisiert werden, dass die Bedürfnisse der Anwohner wirklich ernst nähme und vor allem eine höhere Akzeptanz bei den Bürgern erzeugen würden.	Eine Kreisverkehrslösung an der Stelle ist nicht umsetzbar, da in diesem Bereich zu viel Verkehr vorhanden ist. Ziel der HOCHBAHN ist es, mit ihren Linien eine hohe Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern und lokalen Zentren direkt zu erreichen. Eine Linienführung durch "weniger bewohnte Gebiete" unter weiträumiger Umfahrung des Eppendorfer Marktplatz halten wir in diesem Fall für kontraproduktiv. Wie bereits durch die HOCHBAHN angemerkt, fahren die Busse durch Eppendorfs Zentrum, da dort die Ziele der Fahrgäste liegen. Zudem würde eine Führung zu beschleunigender Buslinien durch Tempo-30-Zonen tatsächlich die Reisegeschwindigkeit vermindern. Ziel unserer Netzplanung ist es daher, zwischen den stark nachgefragten Zielen möglichst schnelle Verbindungen anzubieten.	
Eine Busbeschleunigung durch Wegnahme von Busspuren, Reduzierung von Straßenraum für den Auto und LKW Verkehr und damit eine gemeinsame Benutzung von Auto, LKW und Bussen auf reduzierten Straßen kann keine Verbesserung bringen.	Durch eine geänderte und angepasste Verkehrssteuerung/Ampelschaltung, werden die Verkehrsabläufe für die Busse optimiert. Insgesamt werden alle Verkehrsarten durch die Umplanung profitieren.	
„Busbahnhof“ am Eppendorfer Marktplatz? Position der Haltestelle vielleicht prüfen, ob an dem Marktplatz und nicht auf dem PLATZ Ankunftsbereiche? => wie bei Bahnsteigen eindeutige Abfahrbereiche	Die Verlegung der Haltestellen in den Bereich Eppendorfer Marktplatz (Nord) ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens ausführlich geprüft worden. Die Platzverhältnisse reichen nicht aus, um einen Bushaldebereich mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Busse hätten den gesamten Platz benötigt.	

Anliegen EPPENDORFER MARKTPLATZ (allgemein)	Rückmeldungen	
Sperrung Eppendorfer Markt (busfrei)	Der Eppendorfer Marktplatz muss für alle gut erreichbar sein. Hierzu gehört auch die gute Anbindung mit dem Bus.	
Einen echten Marktplatz, maximal mit Kommunaltrasse (Bus + Rad)	Eine Kommunaltrasse am Eppendorfer Marktplatz würde bedeuten, dass die heutigen Verkehre um den Eppendorfer Marktplatz herumgeleitet werden müssten. Dieser Verkehr ist an den umliegenden Kreuzungen nicht abwickelbar - das würde also bedeuten, dass das Verkehrsnetz und die umliegenden Kreuzungen großräumig umgeplant werden müssten.	
Bessere Straßenführung für Radfahrer		
Ruhe und gute Luft (dass sich die Stadt an die Gesetze hält)	Mit dem Busbeschleunigungsprogramm und der Förderung des Radverkehrs wird die Attraktivität des Radfahrens und des Busfahrens gesteigert. Auch wird der Verkehr rund um den Eppendorfer Marktplatz zukünftig besser fließen.	
Lieferverkehr Eppendorfer Marktplatz Flächen vorhalten Lieferverkehr Eppendorfer Marktplatz berücksichtigen Generell ist gegen eine Verkehrsberuhigung nichts einzuwenden, die Erreichbarkeit des Standorts am Eppendorfer Marktplatz 11 muss aber für die Betriebe, Lieferanten und Kunden gegeben sein um die Betriebsabläufe weiterhin sinnvoll gestalten zu können		
Ostseite Eppendorfer Marktplatz zur Piazza => Aufenthaltsqualität, Außengastronomie, Leben, Grünes Platz für Menschen Ostseite Marktplatz Platz schaffen, auf Ostseite vom Eppendorfer Marktplatz Lieferverkehr Edeka /dm	Durch die Umgestaltung wird es auf der Ostseite des Eppendorfer Marktplatzes mehr Aufenthaltsfläche geben.	
Der Eppendorfer Marktplatz sollte wieder zu dem werden, was er war: ein Wochenmarkt, ein Forum, ein Ort zum Verweilen Zentraler Eppendorfer Marktplatz muss zum Funktionieren gebracht werden Marktplatzfunktion (-)	Dies wird sichergestellt. Im nördlichen Bereich des Eppendorfer Marktplatzes (auf der Ostseite) fahren zukünftig nur Busse, Fahrräder und Anlieger, dadurch wird sich die Aufenthaltsqualität in dem Bereich erhöhen. Im südlichen Bereich entsteht mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger, weil der Radverkehr einen Radfahrstreifen auf der Straße bekommt	
Bitte Verkehrsregelung durch Polizei auf Eppendorfer Marktplatz möglichst bald	Was ist damit konkret gemeint?	
Verkehr im Eppendorfer Marktplatz umleiten	Mit der entwickelten Lösungsvariante werden keine Verkehre umgeleitet. Eine kleine Ausnahme sind die Busse von der Kellinghusenstraße in Richtung Eppendorfer Marktplatz, sie fahren zukünftig über die Ludolfstraße.	
Anliegen EPPENDORFER MARKTPLATZ SÜD	Rückmeldungen	
Lösungen für Radler; Viel zu eng für Radverkehr Lösung für den Radverkehr Bessere Radwege; Richtung Haynspark fährt man immer in die falsche Richtung Kein Platz für Fußgänger Weniger Verkehr	Die Lösungsvariante ist ein Angebot vermehrt auf Bus und Rad umzusteigen.	
Tolle Eisdiele mit schlechter Aussicht Eppendorfer Marktplatz Süd erhält durch Erhalt Bushaltestelle vor Kiosk nicht mehr Platz => keine Aufwertung		
Es ist nicht klar, wie der Radverkehr aus der Martinstraße/Schottmüllerstraße den Radfahrstreifen Richtung Norden erreichen soll. Auch aus der Eppendorfer Landstraße (Süd) ist ein Erreichen des Radfahrstreifens sehr problematisch, wenn nicht gar gefährlich, wenn die Ampel bereits Grün zeigt, da dann der parallele Kfz-Verkehr das Erreichen des Radfahrstreifens verhindert. Es entspricht außerdem aus unserer Sicht nicht den Anforderungen der ERA, an einer zweistreifigen, hochbelasteten Straße einen Schutzstreifen anzulegen. Daher erscheint uns statt einem Radfahrstreifen und einem Schutzstreifen jeweils mit Mindestmaßen eine breite Radverkehrsanlage mit >2,50 m Breite als deutlich geeigneter, um eine auch subjektiv sichere und deutliche Radverkehrsführung einzurichten. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Radverkehrsanlage zur Steigerung des Sicherheitsgefühls baulich und/oder durch zusätzliche Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt werden kann (vgl. "Allgemeine Forderungen").	Die aktuelle Planung sieht vor, dass der Radverkehr in Radfahrstreifen ohne Umwege und über eigene Furten aus Richtung Martinstraße/Schottmüllerstraße in Richtung Norden gelangen kann. Das gilt auch für die Eppendorfer Landstraße (Süd). Exakte Breiten für die Radverkehrsanlagen stehen zum jetzigen Detaillierungsgrad noch nicht fest.	
Wir halten auch einen Schutz des Radverkehrs vor den Rechtsabbiegern für erforderlich. Ohne jegliche bauliche Trennung ist zu erwarten, dass die Rechtsabbieger den parallel rechtsabbiegenden Radverkehr schneiden und damit gefährden. Eine Bordsteininsel wie sie in den Niederlanden standardmäßig zum Schutz des Radverkehrs vor Rechtsabbiegern eingesetzt wird, wäre hier ein effektives und sinnvolles Mittel. Die Führung des Radverkehrs in Richtung Eppendorfer Marktplatz (Nord) kann durch eine neue Radfurt parallel zur neuen Fußgängerfurt über die Heinickestraße (West) erfolgen, wenn wie in 2a gefordert, ein breiter Radfahrstreifen angelegt wird. Rechtsabbiegender und geradeausfahrender Radverkehr erhält jeweils einen eigenen Aufstellbereich vor dem Ampel, um den unterschiedlichen Signalphasen Rechnung zu tragen.	Ersteres wird im Rahmen der anschließenden Detailplanungen geprüft (bauliche Trennung). Die Führung des Radverkehrs in einer neuen Radfurt parallel zur Fußgängerfurt soll umgesetzt werden.	
In der Eppendorfer Landstraße (Süd) ist eine Umwandlung der Schrägparkplätze in Längsparkplätze vorteilhafter, da der Platzgewinn für Radfahrende und zu Fuß Gehende und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. Außerdem wird dadurch die Barrierewirkung des ruhenden Verkehrs deutlich reduziert und die Querungsmöglichkeit der Straße verbessert. Wichtig ist im Sinne der Verkehrssicherheit, dass der Radverkehr nicht erst so spät an die Fahrbahn verschwenkt wird, sodass er frühzeitig im Sichtfeld des Kraftverkehrs auftaucht. Im Sinne eines zukunftssicheren Ausbaus sollte ein (notwendiger) späterer Umbau der Eppendorfer Landstraße (Süd) gleich "mitgedacht" werden.	Dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bezirks Nord.	
Im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes (Süd) sollte eine weitere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr geschaffen werden. Die nördliche Querungsmöglichkeit ist viel zu umwegig zu erreichen. Alternativ drei Ampeln zu nehmen, wird für viele keine Option darstellen. So wird der bereits bestehende Anreiz, auf gefährliche Weise informell zu queren, verstärkt und eine Unfallquelle eingeplant. Verletzungen - insbesondere durch schlagzeilenträchtige Vollbremsungen bei Bussen - wie sie auf der Grindelallee in diesem Jahr häufiger nötig waren - können mit einer weiteren Relation vermieden werden.		
Längsparker, Rückwärts ausparken Gefahr d. Autos (Radverkehr)	Dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bezirks Nord.	
Anliegen EPPENDORFER MARKTPLATZ NORD	Rückmeldungen	
Lauf für Fußgänger stärken, so dass Läden / Gastro am Eppendorfer Marktplatz etabliert werden können => Steigerung (Herstellung) Aufenthaltsqualität	Die Planung schafft Anreize für stärkeren Fußverkehr; es entsteht mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger auf der östlichen Seite des Eppendorfer Marktplatzes Nord.	
Eppendorfer Marktplatz Nord bisher kein Anziehungspunkt Lieferverkehr		
Altes Fachwerkhaus: Großsteinpflaster sollte erhalten bleiben (genauso wie der Zaun)		
Wenig Laufverkehr im Bereich der Taxenstände Verschenkter Bereich bei den Taxiständen	Was genau mit den Taxiständen passiert, wird sich in der weiteren Planung ergeben.	
Fahrradstraße auf dem Eppendorfer Markt Nord prüfen	Zukünftig werden in Richtung Norden nur noch Busse, Anlieger und Fahrräder fahren dürfen. Eine Fahrradstraße auf diesem kurzen Stück wäre nicht zielführend.	
Variante 4 B: In dieser Variante würde eine der Bushaltestellen vor einem Gewerbebetrieb eingerichtet. Dieses wird kritisch gesehen. Während einer früheren Baumaßnahme war eine Ersatzhaltestelle direkt vor der Tür eingerichtet worden, dies hatte die Betriebsabläufe eingeschränkt	Diese Variante wird nicht weiter verfolgt.	
Variante 4 C: Diese Variante ist für die Betriebe sehr ungünstig. Die Zufahrt zum Betriebssitz wäre nur noch über die Heinickestraße möglich, die Erreichbarkeit wäre damit erheblich eingeschränkt	Diese Variante wird nicht weiter verfolgt.	
Variante 4 A: diese Variante wird durch die Gewerbebetriebe vor Ort bevorzugt, da eine Erreichbarkeit des Standortes weiterhin möglich ist und keine Bushaltestelle direkt vor dem Betriebssitz liegt.	Diese Variante wird nicht weiter verfolgt. Die entwickelte Lösungsvariante ermöglicht die Erreichbarkeit der Betriebe uneingeschränkt.	
Wir als Gewerbetreibende brauchen, und ich erweitere das mal für unsere Nachbarn auf 300 Meter Umkreis Haltemöglichkeiten für Lieferanten und Kunden. Der komplette Warenumsatz auch in benachbarte Straßen läuft momentan über den Eppendorfer Marktplatz. Alle online Bestellungen von unseren Nachbarn laufen über diesen Standort. Und diese Tendenz dürfte sich noch verstärken. Bisher ist es so, dass Paketdienste den Taxistreifen nutzen und So den Verkehr nicht behindern. Hier halten Bierlaster, Getränkeliieferanten und Gastroversorger für die Gastronomie, Papierlieferanten für den Drucker nebenan usw.		
Krieg Fußgänger vs. Radfahrer		

Anliegen LUDOLFSTRAÙE	Rückmeldungen	
Ludolfstraße: Evtl. Querung Richtung Eppendorfer Marktplatz (Fahrrad) / Überquerung + Führung in Heinickestraße Querung Ludolfstraße / Heinickestraße erforderlich		
Ludolfstraße in beide Richtungen öffnen => Doppelkreisel zwischen Ende Schottmüllerstraße und Bushaltestelle	Die Ludolfstraße wird nicht in beide Richtungen geöffnet. Für einen Doppelkreisel zwischen der Schottmüllerstraße und der Bushaltestelle gibt es zu wenig Platz. Aufgrund des hohen Aufkommens an Fuß- und Radverkehr wäre ein solcher Kreisel ohne zusätzliche Ampeln nicht leistungsfähig.	
Ludolfstraße in beide Richtungen befahrbar machen, um den Marktplatz zu entlasten Autoverkehr in Ludolfstraße in zwei Richtungen	Die Ludolfstraße wird nicht in beide Richtungen geöffnet. Die zusätzliche gesundheitliche Belastung (durch Lärm- und Luftschadstoffe) für die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner wäre nicht tragbar. Sämtliche Park- und Liefermöglichkeiten würden entfallen und die Abwicklung des Radverkehrs in beide Richtungen wäre nur sehr eingeschränkt möglich.	
Ludolfstraße 3-spurig befahren, morgens 2 stadteinwärts, abends 2 stadtauswärts, ähnlich wie Sierichstraße	Es gibt im Gegensatz zur Sierichstraße in der Ludolfstraße keine tageszeitenabhängige Hauptlastrichtung- Das bedeutet, in beide Richtungen fahren sowohl morgens als auch abends etwa gleich viele Fahrzeuge.	
Verkehr von Ludolfstraße nicht auf Eppendorfer Marktplatz leiten (nicht über Eppendorfer Landstraße) => auf Lokstedter Weg weiterführen bis Tarpenbekstraße	Es werden mit der Lösungsvariante keine Verkehre verlagert (abgesehen von den Bussen aus Richtung Kellinghusenstraße in Richtung Eppendorfer Marktplatz). Die Kreuzungen könnten die zusätzlichen Verkehre nicht abwickeln.	
Parkplätze Ludolfstraße weg?	Die Parkplätze werden erhalten.	
Stau von der Ludolfstraße in Richtung Eppendorfer Landstraße	Durch den Kreuzungsumbau wird es weniger Stau geben.	
Chaos vor der Kita	Es wird eine bessere Querungsmöglichkeit direkt bei der Kita eingerichtet.	
Kitas an der Ludolfstraße beachten		
Ganzen Block abreißen, stattdessen Kreuzung / Kreisel, westlich hiervon neue Häuser bauen	Der Bereich steht als Ensemble unter Denkmalschutz.	
Die Ludolfstraße mit 2000Kfz/h könnte einspurig je Fahrtrichtung ausgeführt werden => dann Hecken oder Bäume-Hain als Erholungsraums - Angrenzung des Hayns Parks	An den Kreuzungen brauchen die Fahrzeuge Platz, um bei Rot Staus zu vermeiden (Aufstellflächen), d.h. im Kreuzungsbereich müssen etwa doppelt so viele Fahrstreifen angeboten werden.	
Der Bürgersteig vor den Häusern Ludolfstraße 4, 6 und 8 soll ja verschmälert werden. 1) Diese Häuser haben ja in der ersten Etage und darüber Balkone und Erker. Diese wären dann sehr nah an den vorüberfahrenden LKW und Bussen. Sie müssten im Querschnitt der Straße eingezeichnet werden. 2) In Haus 6 bis 8 arbeitet ein Tischler bzw Möbelverkäufer. XIII heißt der Laden. (...) Ich befürchte, dass er auch nicht mehr lange bleiben kann, wenn der Bürgersteig verschmälert wird. 3) Die Häuser in der Ludolfstraße 4, 6 und 8 sind ja ca. 110 Jahre alt. Müsste nicht ein "Erschütterungs"-Gutachten erstellt werden, wenn Busse und LKW so nah an den Häusern vorbei fahren und wenn die Frequenz von 20000 auf 30000 Fahrzeuge pro Tag erhöht werden? Und ein Lärmschutzgutachten?	Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet	
Zusätzlich kommen hier Anwohnerbedenken bzgl. Liefer und Umzugsverkehr zu Recht zum Tragen: es gibt nur eine Spur von Lokstedt Richtung Winterhude, wo sollen dort Liefer und Umzugsverkehr für die Häuser Ludolfstraße 4 16 halten? Auf dem Fahrradweg?	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Der Bus wird nicht durch den sicheren Stau auf der Relation Lokstedt Winterhude kommen können, da keine Spur für ihn bereit steht. Die aktuelle Situation erlaubt ein Traversieren des Busses am bestehenden Stau vorbei, hinter diesen Stand sollte nicht zurückgegangen werden.	Durch eine geänderte und angepasste Verkehrssteuerung, werden die Verkehrsabläufe für die Busse optimiert und die heutige Situation wird insgesamt verbessert, so dass es zu weniger Staus kommt.	
Die bisherige Situation ist bereits unerträglich: viel zu hohes Verkehrsaufkommen, zu viel Lärm und Abgase bzw. Feinstaub bis in die Nacht hinein.(...) Wir glauben nicht, dass in der Ludolfstraße die gesetzlichen Feinstaubwerte bereits jetzt eingehalten werden. Darf die Stadt überhaupt Aktivitäten in Richtung einer weiteren Erhöhung umsetzen? Es gibt je einen Kindergarten am Straßenrand und im Haynsparkbereich. Diese Straße darf aus Sicherheitsgründen nicht noch mehr befahren werden	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet. Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Zu 4c: Die Häuser verlieren schlagartig an Wert. Womöglich werden Mieter Mietminderung beantragen; Unsere Häuserfronten werden weiter belastet/geschädigt (keine Bäume, keine Abschirmung zwischen Häuser und Durchgangsverkehr); Es werden noch weniger bzw. kein Zugang mehr zu unseren Häusern/Wohnungen geben (Park- bzw. Haltebereiche). Wie sollen Handwerker usw. nicht an die Häuser gelangen? Fast jede 2. Woche gibt es Wohnungseinzüge oder Wohnungsauszüge. Wo sollen die Umzugslaster usw. anhalten?; Parkplätze fallen ganz weg. Wo sollten Anwohner ihre Autos stehen lassen, um Fahrrad usw. zu fahren? Welche Laufwege sind älteren Menschen und junge Eltern/Kindern von ihren Autos zu ihren Häusern zumutbar (insbesondere, wenn Lasten wie Einkäufe, Glas-/Papierabfälle etc.) getragen werden müssen?; Der enge Straßenabschnitt ist der resultierenden steigenden Verkehrsdichte noch weniger gewachsen, d.h. der Verkehr wird sich noch mehr stauen	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Fahrradwege sind schön, aber nur wenige Menschen möchten direkt neben große Lastwagen Fahrrad fahren	Radfahrstreifen bieten objektiv die größte Sicherheit.	
kein LKW-Verkehr durch Ludolfstraße; Keine Busse durch Ludolfstraße; Was ist, wenn Ludolfstraße 4,6,8 jemand einen Möbelwagen braucht, um hier wegzuziehen?; Wertverlust der Häuser Ludolfstraße 4,6,8 bei 4c!	Die Ludolfstraße ist ein Teil der Bundesstraße 5 und verbindet die beiden Stadtteile Eppendorf und Winterhude. Somit ist diese Bundesstraße und vor allem dieser Bereich des Eppendorfer Marktplatzes ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und kann nicht entfallen. Die Ludolfstraße wird nicht in beide Richtungen geöffnet. Der Linksabbiege-Fahrstreifen verläuft zukünftig weiter von den Gebäuden weg. Anlieferungsmöglichkeiten bleiben erhalten.	
Auch in Alternative 4 zunehmender Verkehr und Wegfall der Parkplätze.	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Anliegen HEINECKESTRAÙE	Rückmeldungen	
Straßenquerung mit Ampel Heinickestraße für Fußgänger und Radfahrer Fußgängerüberweg an Ostseite Marktplatz über Heinickestraße Zugang zu Sonnenseiten erleichtern, da höherer Aufenthaltswert, z.B. Heinickestraße Fehlende Querungen, z.B. Heinickestraße, Südende Bushaltestelle (Fußverkehr) Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Heinickestraße: Querungen...für Radfahrer; Unsicher + unübersichtlich für Radfahrer+Fußgänger		
Heinickestraße: Umwandlung in Einbahnstraße	In Richtung Eppendorfer Marktplatz fahren zukünftig nur Fahrräder und Anlieger, die Busse in Richtung Eppendorfer Marktplatz fahren über die Ludolfstraße.	
Zwischen Heinickestraße und Kellinghusenstraße: Regelkonforme Radverkehrsanlage		
Staus in der Heinickestraße (aus Eppendorfer Marktplatz heraus; Ampelbereich zugeparkt) (8) Nadelöhr Heinickestraße (Kfz-Verkehr)		
Anliegen MARTINISTRÄÙE	Rückmeldungen	
Kreisverkehrslösung prüfen	Dies wurde geprüft; für einen Kreisverkehr gibt es zu wenig Platz (geometrisch nicht umsetzbar).	
Planungen erweitern bis Knotenpunkte Erika- /MartinistraÙe	Anschluss an die Planung des Bezirks.	
Zu viel Fußverkehr / nicht barrierefrei	Die Querungen werden barrierefrei; der Radverkehr wird auf die Fahrbahn verlegt, so dass mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger entsteht.	
Anliegen ERIKASTRAÙE	Rückmeldungen	
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?		
Erikastraße: Verkehrssicherheit für Schulkinder => weniger Elterntaxis	Die Erikastraße liegt außerhalb des Planungsgebietes.	
Präventiv Grundschulkinder An- und Ablieferung berücksichtigen (Kellinghusenstraße, Erikastraße)		
Erikastraße und Eppendorfer Landstraße ausrunden		
Erikastraße Einbahn umdrehen		
Kein Linksabbiegen Lokstedter Weg /Tarpenbekstraße	Was ist damit konkret gemeint?	

Anliegen KLEINE EPPENDORFER LANDSTRAßE	Rückmeldungen	
Radweg	Die Kleine Eppendorfer Landstraße liegt außerhalb des Planungsgebietes.	
Zu schmale Fußwege		
Parkplätze		
Kleine Eppendorfer Marktstraße wichtig, aber gefährlich für Fuß- und Radverkehr		
Könnte die Einbahnstraßenregelung in der Eppendorfer Landstraße aufgehoben werden, um einen Bus dort halten zu lassen?		
Prüfen: Radverkehrslösung „kleine Eppendorfer Landstraße“ Umwandlung zur Einbahnstraße		
Anliegen EPPENDORFER LANDSTRAßE	Rückmeldungen	
Einen ausreichend breiten Radweg / Radwege auf der Straße / Den Fahrradweg	Dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bezirks Nord.	
Weniger Verkehrslärm		
Radbügel		
Richtung Eppendorfer Marktplatz: Aufwertung / Öffnung der Grünfläche		
Gibt es eine Anschlussplanung für die Eppendorfer Landstraße?		
Die Nebenfahrbahn in der Eppendorfer Landstraße sollte erhalten bleiben		
Starke Achse Eppendorfer Landstraße hoch zu Eppendorfer Marktplatz ausbilden		
Erikastraße und Eppendorfer Landstraße ausrunden		
Herrlich zum Einkaufen		
Geschickte Verleiserung durch Bäume		
Viel Grün		
Grünfläche an Eppendorfer Landstraße als angenehme Wegführung		
Radfahrer sollten sich vor Ampel links einfädeln nicht danach		
Gehweg zu „Park“ Eppendorfer Landstraße + Radverkehr in 2 Richtungen		
Radverkehrsanlage Anschluss Eppendorfer Landstraße Süd => Radfahrstreifen		
Bitte nehmen Sie das Geld und machen Sie eine vernünftige Planung für die Eppendorfer Landstraße im Bereich Eppendorfer Markt bis Goernestraße. Hier besteht wirklich Änderungsbedarf.		
Entlastung Eppendorfer Landstraße		
Anliegen KREUZUNGSBEREICHE	Rückmeldungen	
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Martinistraße / Eppendorfer Landstraße: Kreuzende Verkehrsströme; viele Ampeln; per Fahrrad nicht fahrbar Richtung Martinistraße oder Ring 2	In der Detailprüfung (Entwurfsplanung) wird geprüft ob und wie ein Linksabbiegen für den Radverkehr ermöglicht werden kann.	
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Martinistraße / Eppendorfer Landstraße: zu viele Autos / die Verkehrsmassen Bus, Autos		
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Martinistraße / Eppendorfer Landstraße: Viel zu schmaler Radweg, Schlangenlinien, furchtbare Ampelschaltungen		
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz /Heinickestraße: Schlechte Ampelschaltung: Autos blockieren den Fahrweg ...dass ständig Autos die Kreuzung blockieren Schraffierung der Kreuzung, damit Fahrzeuge dies nicht blockieren		
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Heinickestraße: Kreuzende Verkehrsströme	Durch die neue Busführung gibt es keine kreuzenden Busse mehr.	
Kreuzung Martinistraße / Schottmüllerstraße / Kleine Eppendorfer Landstraße: Bessere Radwege		
Kreuzung Kleine Eppendorfer Landstraße / Lokstedter Weg: Bessere Ampeln für Radfahrer		
Kreuzung Eppendorfer Marktplatz Nord / Lokstedter Weg: Bessere Radinfrastrukturen		
Verschwenkte Kreuzungen sind nicht mehr zeitgemäß		
Kreuzung Martinistraße / Eppendorfer Marktplatz / Eppendorfer Landstraße: Kreisel	Für einen Kreisel ist an der Stelle nicht ausreichend Platz.	
Anliegen KREUZUNG KELLINGHUSENSTRASSE / ALMA HOPPE	Rückmeldungen	
Die Busampel evtl. schalten, wenn der Bus zur Ampel fährt		
Die Busschaltung verkürzen, damit der gesamte Verkehr (Rad, Fuß, Auto) fließen kann.		
Kein Platz zum Warten für Radfahrer an roter Ampel Richtung Kellinghusenstraße (vom Winterhuder Markt kommend)		
Radfahrstreifen in der Kellinghusenstraße verlängern	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Ampelschaltung an der Kreuzung Kellinghusenstraße gut		
Schlechte Sichtbeziehungen auf Höhe des Alma Hoppe Lustspielhauses (4)		
Alma Hoppe Lustspielhaus: Augen zu und beten (Radverkehr)		
Vor Alma Hoppe: Sehr gefährliche Stelle für Radfahrer!		
Geisterradler vor Alma Hoppe => Lebensgefahr		
An der Kreuzung zur Kellinghusenstraße sollten die Vorräume erhalten bleiben	Die Vorräume vor der Kirche bleiben erhalten.	
kann jeweils auf den zweiten Linksabbieger verzichtet werden?	Die Linksabbieger sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens notwendig.	
Große Verkehrsfläche vor dem Alma Hoppe Lustspielhaus notwendig?	Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kann dort nicht auf Verkehrsfläche verzichtet werden.	
Präventiv Grundschulkinder An- und Ablieferung berücksichtigen (Kellinghusenstraße, Erikastraße)	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Um dem Radverkehr ein ebenbürtiges Netz zu bieten und Umwege mit verlängerten Wartezeiten zu vermeiden, ist eine direkte Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrende, die aus Richtung des Klostersterns in Richtung Eppendorfer Marktplatz fahren wollen, unabdingbar. Entsprechend dimensionierte Aufstellflächen sind in dem Fall einzuplanen. Andernfalls werden sie regelwidrig die falsche Seite bemühen und als Geisterradler zur Gefahr für die regelkonform fahrenden Radler.	In der scharfen Linkskurve ist es zu gefährlich neben einem Gelenkbus zu fahren (Schwenkbereich), da die Busfahrerin bzw. der Busfahrer die Radfahrerin bzw. den Radfahrer nicht jederzeit sehen kann. Der Radverkehr kann über die vorhandenen Querungen gesichert die Ludolfstraße erreichen.	
In der aktuellen Planung bestehen Konflikte, da in Richtung Klosterstern fahrende Radfahrer die Durchfahrt für in Richtung Eppendorfer Marktplatz fahrende Radfahrer blockieren. Für eine Fahrradstadt muss man diesen Missstand beseitigen, ansonsten erneuert man einen Unfallschwerpunkt der mit steigenden Radverkehrsstärken zu zahlreichen Kollisionen führen kann. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die rechtsabbiegenden Radfahrenden frei geführt werden können, also ohne Halt an einer LSA.	Für den linksabbiegenden Radverkehr ist eine Aufstellfläche geplant.	
Die bisher geplante Linksabbiegemöglichkeit für Radfahrende aus der Hudtwalckerstraße in die Kellinghusenstraße ist umwegig und schlecht zu befahren. Es sollte eine direkte Führung angeboten werden. Dem Rad- und Fußverkehr sollte im selben Umfang wie dem parallelen Kfz-Verkehr Grün gewährt werden.	Eine getrennte Linksabbiegespur ist aus Platzgründen nicht möglich. Durch die notwendige komplexe Ampelschaltung an dieser Kreuzung sind keine gleichlangen Grünzeiten für den Kfz-Verkehr, den Radverkehr und den Fußverkehr umsetzbar.	
Es ist nicht verständlich, warum von der Ludolfstraße ausgehend für den Kfz-Verkehr ein freier Rechtsabbieger neu gebaut werden soll. Freie Rechtsabbieger ermöglichen hohe Abbiegegeschwindigkeiten und begünstigen dadurch Fehler wie das tödliche "Übersehen". Diese Gefahr entspricht nicht den Standards einer niedrighschwelligem Infrastruktur, die mehr Radverkehr erzeugt. Was hingegen zunehmen wird, ist der MIV. Sinnvoller wäre es, einen Teil der durch die entfallenden Flächen des ruhenden Verkehrs frei werdenden Flächen für eine Parallelverschiebung der Fahrbahn von Norden nach Süden zu nutzen, sodass auf der Alma-Hoppe-Seite mehr Platz für den Radverkehr entsteht, der dringend benötigt wird - sowohl für den durchfahrenden, als auch für den auf Grün wartenden Radverkehr.	1. Es wird an der Stelle keinen freien Rechtsabbieger geben, es wird dort eine Ampel installiert. 2. Durch Schaffung einer neuen Rechtsabbiegespur kann die Signalisierung des Busses besser geschaltet werden.	
Die Radinfrastruktur beidseitig der Hudtwalckerstraße ist für den wachsenden Radverkehr heute zu klein und muss deutlich verbreitert werden. Da auch die Flächen des Fußverkehrs knapp bemessen sind, sollte diese Fläche durch den Entfall eines Fahrstreifens des Kfz-Verkehrs im Kreuzungsbereich sowie entweder einer Verschlinkung der Kfz-Fahrstreifen auf der restlichen Strecke oder einem vollständigen Entfallen eines Fahrstreifens (auf ganzer Strecke) generiert werden. Ein aus Richtung Kellinghusenstraße Richtung Winterhuder Marktplatz kurz vor dem Brückenbauwerk im Weg stehender Baum müsste entfallen, könnte jedoch in der Flucht der anderen Bestandsbäume neu gepflanzt werden. Für das Entfallen eines Fahrstreifens spricht, dass somit Platz für eine deutliche Verbesserung der Radverkehrsführung der Veloroute 4 zwischen Leinpfad und Bebelallee ermöglicht wird: Es besteht dort das Problem, dass die konfliktträchtige Querung zwischen "Komödie Winterhuder Fährhaus" und Leinpfad nach aktuellem Stand nicht verbessert werden kann, weil die zuständige Planerin befürchtet, dass durch eine in der Achse des Leinpfads liegende Querung der Leinpfad für den Kraftverkehr durch eine hinzugefügte Linksabbiegerelation aufgewertet und somit Kfz-Verkehr auf der beliebten Fahrradstraße generiert würde (Richtung Eppendorfer Marktplatz / Kellinghusenstraße). Durch den Wegfall eines Fahrstreifens ließe sich im Kreuzungsbereich ein Trennbauwerk errichten, dass besagte Linksabbiegerelation effektiv verhindern würde.	Auf einen Fahrstreifen kann aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen nicht verzichtet werden (B5). Die Veloroute an der Kreuzung Leinpfad wird vom Bezirk Nord geplant.	

Anliegen RADVERKEHR ALLGEMEIN	Rückmeldungen	
Anschlüsse / Weiterführung Radverkehr generell		
Aufstellbereiche für den Fahrradverkehr ausreichend dimensionieren		
Verbindungen fehlen (Radverkehr) Radverkehrsführung schlecht / fehlende Fahrbeziehungen (11) (z.B. Eppendorfer Marktplatz / Heinickestraße) Durchgangsradsverkehr ertüchtigen Verbindung aus Winterhuder Markt kommend Richtung Martinstraße viel zu kompliziert (Radverkehr) schlechte Orientierung / unübersichtlich (Radverkehr)		
2. Reihe Parker für Fahrbahnradler problematisch	Das ist planerisch nicht lösbar.	
baulicher Schutz für Radfahrstreifen (ausreichende Breite => 2,5m) im Kreuzungsbereich	Das ist bislang nicht vorgesehen - evtl. im Kurvenbereich (allerdings Platzmangel).	
Abbiege-Unfälle verhindern! Radfahrer auf die Straße. Kein Geradeausverkehr rechts vom Rechtsabbieger (Radverkehr)	Dies wird entschärft.	
Radverkehr von Eppendorfer Landstraße / Martinstraße auf breitem Radstreifen über Eppendorfer Marktplatz lassen		
Radfahrstreifen, um am Stau vorbei zu fahren		
Einheitliches Konzept für Radführung beginnend beim Eppendorfer Baum => Kein Wechsel von Straße auf Fußweg	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Fahrradverbindung durch den Hayns-Park verbessern	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Radfahrstreifen (zukünftig) mit baulicher Sicherung gegen Zuparken	Eine bauliche Sicherung benötigt Platz, der im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes nicht zur Verfügung steht.	
Vom Radstreifen direkt Fahrradparklücken	Es entstehen neue Radbügel in Radfahrstreifennähe.	
Überall Radstreifen zulasten Autospuren	Durch die hohe Verkehrsdichte ist dies nicht überall möglich (an zwei Stellen fallen Autospuren für Rad- und Fußverkehr weg).	
Radverkehr frei auf Gehwegen	Kinder dürfen auf Gehwegen fahren (bis 12 Jahre); Weiterhin wird es zukünftig ausreichend breite Radfahrstreifen geben.	
Rund um den Kiosk Unfallgefahr (Radverkehr) Radführung hinter dem Kiosk gefährlich (5) Fuß- und Radweg hinter dem Dönerladen kommen sich in die Quere Querung Eppendorfer Landstraße Süd und Nord für Radverkehr schaffen		
Radverkehr besser abgrenzen. Einzelne Funktionen / Verkehr besser voneinander trennen	Was ist damit konkret gemeint?	
Querungsfurten blockiert von abbiegenden Kraftfahrern	Das ist abhängig vom Fahrverhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.	
Schmal und eng (6) Radwege sind deutlich zu schmal und in schlechtem Zustand Radwege zu eng schmale Fuß- und Radwege Geländer/Gitter mit Rädern zugestellt (3)		
Radverkehr im Gegenverkehr (3)	Die Geländer werden abgebaut. Mit der Planung werden dem Radverkehr regelkonforme Fahrbeziehungen angeboten - ob Radfahrerinnen und Radfahrer dennoch im Gegenverkehr fahren, hängt vom Fahrverhalten der jeweiligen Person ab. Es besteht zumindest keine Notwendigkeit mehr im Gegenverkehr zu fahren.	
Fahrradverkehr kommt dort auch zum Einkaufen hin	Das begrüßen und unterstützen wir.	
Radverkehr nach Möglichkeit auf die Straße (2) Radfahrende gehören nicht in die Nebenflächen => Platz für Rollatoren, Kinderwagen Radverkehr auf der Fahrbahn besser für Aufenthaltsqualität		
Dezentrale Bügel für Fahrräder / Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (2) zu wenig Radabstellmöglichkeiten Keine Fahrrad-Stellplätze beim Einzelhandel, wie kommt man da hin? / Nicht genügend Stellfläche für Fahrräder / Fahrradstellplätze beim Einzelhandel => Radler wollen shoppen und Essen gehen (Radverkehr) ausreichend Fahrradabstellplätze		
Qualität der Radwege (-) Radwege sind deutlich zu schmal und in schlechtem Zustand		
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	Durch eine solche Einrichtung könnte die Verkehrssicherheit für den Radverkehr nicht mehr gewährleistet werden.	
Konflikte zwischen Radverkehr und Fußverkehr Konflikt Radfahrer -> Fußgänger Trennung Rad /Fußgänger		
deutliche Reduzierung des PKW-Verkehrs durch besseres HVV Angebot, um die Qualität des Radfahrens zu verbessern	Das ist eines der Ziele des Busbeschleunigungsprogramms.	
Fahrbahnen mit Kfz-Verkehr verstopft. Radfahrer stehen auch im Stau (Radverkehr)		
Konflikte zwischen Radverkehr und Autoverkehr (aber kein Unfallschwerpunkt)		
Deutliche Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr		
Fußweg und Radweg (-ring)	Was ist damit konkret gemeint?	
Stadtrad-Station Nordpunkt	Das ist in der Entwurfsplanung zu überprüfen.	
Baulich von Straße abgetrennter Radweg vom Edeka bis Kellinghusenstraße wegen häufigem Autostau	Der einzurichtende Radfahrstreifen führt am Stau vorbei.	
Radfahrer besonders Umwege empfindlich Kein "Fluss"; Umwege über Ampeln zusammen mit Fußgängern (Radverkehr) Keine gute Möglichkeit zügig ans Ziel zu kommen (Ampeln, schlechte Wege, kein Platz). An den Ampeln immer Schlenkerfahren	Es werden neue Querungen eingerichtet.	
Bestmögliche Trennung von Radverkehr und Busverkehr	In vielen Bereichen wird das realisiert. Im Bereich der Haltestelle ist das bisher nicht möglich, um den Radfahrerinnen und Radfahrern überhaupt eine adäquate Führung bieten zu können.	
Um ein niedrigschwelliges Angebot für alle zu schaffen, ist es notwendig, der subjektiven Sicherheit mehr Beachtung zu schenken. Es ist daher erforderlich, Radfahrstreifen an stark befahrenen, mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen baulich von der Fahrbahn abzusetzen, sodass diese eine deutliche Trennung vom motorisierten Verkehr erfahren.	Eine bauliche Trennung zur Fahrbahn ist aufgrund der engen Platzverhältnisse und den Nutzungsdruck durch die unterschiedlichen Verkehrsarten nicht möglich.	
Vielmehr sollte die Schaltung so erfolgen, dass auch die Radfahrenden in den Hauptrelationen eine "Grüne Welle" erhalten. Zielführend könnte hier eine Homogenisierung der Geschwindigkeiten sein.	Die Ampeln werden durch eine verkehrsabhängige Steuerung für den Busverkehr, sowie den Autoverkehr (Bundesstraße) geplant. Nur so können die Staus im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes vermieden werden.	
Aufgrund der Straßenführung sollte eine gefahrene Geschwindigkeit größer 30 km/h sowieso nicht oft möglich sein. Im Sinne einer Radverkehrsförderung, sollte daher eine Geschwindigkeit von 20 km/h Grundlage für die Planung der LSA-Phasen sein, wie sie in Kopenhagen praktiziert wird.		
Wo gemeinsame Querungen für Fußgänger und Radfahrer geplant werden, soll der Radverkehr grundsätzlich eine eigene Signalisierung erhalten, um die kürzeren Räumzeiten vorteilig zu nutzen. Für die Querung einer mehrbahnigen Fahrbahn soll nur eine Ampelphase nötig sein. Prinzipiell sind kurze Umlaufzeiten (<75 Sekunden) anzustreben, um die Wartezeiten vor allem für Fußgänger und Radfahrer auf ein akzeptables Maß zu reduzieren. Bedarfampeln mit Anforderungstastern (sog. Bettelampeln) sind nicht einzuplanen, da sie den Fuß- und Radverkehr benachteiligen.	Dies wird im Rahmen der Ampelplanung angestrebt.	
Wenn Radverkehrsanlagen in den Seitenräumen angelegt werden, sollten diese ausreichend breit (>2,20 m fahrbare Breite), durchgängig asphaltiert und auf einem Niveau mit der Fahrbahn angelegt werden.	Eine Breite der Radfahrstreifen von mehr als 2,20m wäre wünschenswert. Aufgrund der engen Platzverhältnisse können nur geringere Breiten angeboten werden, da ansonsten für Fußverkehr, Bus- und Autoverkehr nicht ausreichend Platz vorhanden wäre.	
Führung des Radweges von Lokstedt nach Winterhude nicht über die Ludolfstraße, sondern über den Marktplatz und die Heinickestraße. So können die vorhandenen Parkplätze an der Ludolfstraße und Zugänge für Lieferverkehr bleiben.		
Der PKW-Verkehr stresst, die Luft ist sehr schlecht. Radfahren ist enorme Belastung (Radverkehr)		

Anliegen FUßGÄNGER GENERELL	Rückmeldungen	
Behinderung des Gehwegs durch abgestellte Fahrräder, Aufsteller usw. Mich nerven Stellschilder vor den Läden, engen den Fußweg ein!	Es handelt sich bei den Stellschildern/Aufstellern um so genannte Sondernutzungen. Für die Vergabe einer solchen Sondernutzung ist der Bezirk zuständig. Es werden durch die Planung zukünftig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder angeboten, die nicht den Gehweg behindern.	
Wegebeziehungen nicht gesichert Verbindungsachsen für Fußgänger schwierig (z.B. Kreuzung Eppendorfer Marktplatz / Heinickestraße) (5) Supermarkt hat lange auf, aber nur blöd erreichbar über Marktplatz Einkaufsmöglichkeiten nur schwer erreichbar		
Keine Querungsmöglichkeiten Eppendorfer Landstraße => Markt Ostseite; durch fehlende Radverbindungen Radfahrer auf Gehwegen Gehweg ist ein Gehweg ist ein Gehweg	Der Radweg kommt auf die Fahrbahn. Der Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger wird vergrößert - im Detail wird noch weiteres zur Aufenthaltsqualität geprüft.	
Der Platz ist nicht einladend, lädt nicht zum Verweilen ein als Fußgänger		
Fußwege zu schmal Fußwege zu eng Die Nebenflächen reichen nicht aus, viel zu wenig Platz / schmale Gehwege (z.B. rund um den Kiosk) (7) schmale Fuß- und Radwege Gehwege zu schmal für Menschen mit Behinderung, Blinde, Rollstuhl viel zu eng vor EDEKA, kein Platz!	Die Fußwege werden regelkonform hergestellt.	
Fußwege an manchen Stellen zu schmal, z.B. Bushaltestelle Marie-Jonas-Platz gegenüber Karstadt Qualität der Fußwege sollte verbessert werden (Wege sehr uneben, gleitende Übergänge Fahrrad - Fußweg)	Dies liegt außerhalb des Planungsbereiches / Die Gehwege im Planungsbereich werden breiter.	
Einrichtung eines grünen Pfeils für Fußgänger, insbesondere in lastschwachen Zeiten Fußgänger haben in dem Quartier völlig verloren	Was ist damit konkret gemeint?	
Wartezeiten für Fußverkehr (-) Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr Trennung Rad /Fußgänger Deutliche Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr Fußweg und Radweg (-ring)	Es wird keine geringeren Wartezeiten geben, aber mehr Querungsmöglichkeiten. Was ist damit konkret gemeint?	
Querungsstellen aus der Sicht von Menschen mit Behinderungen. Die Bedürfnisse von Blinden und Gehbehinderten widersprechen sich.	Die Freie und Hansestadt Hamburg setzt an Querungsstellen getrennte Borde mit Nullabsenkung für RollstuhlfahrerInnen und mit 6cm-Bord für Sehbehinderte ein. Dies ist auch an der Kreuzung Martinistraße/Tarpenbekstraße vorhanden.	
Fußgängerflächen am Kiosk ausreichend groß	Dies wird entzerrt - der Radweg fällt weg.	
Für den Fußverkehr und den Aufenthalt sind angemessen breite Gehwege zu planen, die deutlich über das Mindestmaß hinausgehen.	Aus Platzmangel ist es oft nicht möglich sehr breite Gehwege im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes anzulegen. Insgesamt werden durch die Planung mehr Räume für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen.	
Anliegen VERKEHRSFÜHRUNG	Rückmeldungen	
Verkehr aus dem Lokstedter Weg => Eppendorfer Landstraße => Heinickestraße führen Bei "Umverlegungen" etc. auf keinen Fall Spurzahlen erhöhen, damit nicht noch mehr Verkehr angezogen wird		
Kann der Durchgangsverkehr rausgenommen werden? (Lärmschutz) / Bundesfernstraße verlegen? (3) B5 verlegen Bundesstraße ganz raus Komplette Verlagerung Bundesstraße => Linksabbieger Tarpenbekstraße? Mehr Verkehr über die Tarpenbekstraße Führung der B5 vollständig über Tarpenbekstraße, Lokstedter Weg, Ludolfstraße Alternative Routenführung für Transit-Verkehre Ost - West-Verbindung über Lokstedter Weg leiten? Verkehr von Tarpenbekstraße nicht über Martinistraße auf Eppendorfer Marktplatz leiten => Abbieger auf Lokstedter Weg schaffen Die gesamte Verkehrsführung kann m.E. nur verbessert werden, wenn ein Teil Kfz umgeleitet wird Welche Auswirkungen hat die Verlegung der B5 anderswo? Verlegung der B5 Richtung Deelböge: den überörtlichen (Schwer-)Verkehr aus dem Marktplatz ableiten Bitte vergiften Sie uns nicht die Ludolfstraße; das ist keine Lösung!!! Verlagerung der Bundesstraße wäre das Beste für Eppendorf	Die grundlegende Verkehrskonzeption für Hamburg ist nicht Gegenstand dieser Planung - durch die Verlegung der B5 muss das ganze Verkehrskonzept Hamburgs umgeplant werden. Davon hängt das ganze Verkehrskonzept Hamburgs ab; Informationen zu der Komplexität einer größeren Verkehrsverlegung ist in der Dokumentation zur zweiten Planungs-Werkstatt zu finden.	
Schottmüllerstraße für MIV schließen	Die Schottmüllerstraße gehört zur Bundesstraße und hat damit eine überregionale Verbindungsfunktion für den Individualverkehr.	
Verkehrsführung (-) Nordwest -> Ost (-) (Kfz-Verkehr) Beschilderung (-) (Kfz-Verkehr) Schilder-Dschungel => Ausschilderung einfacher (insbesondere für Ortsfremde) Orientierung (-) (Kfz-Verkehr) Transparenz auf die Schnelle (-) (Kfz-Verkehr)	Durch die Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatzes wird die Verkehrsführung für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer deutlicher. Die Übersichtlichkeit wird in der Detailplanung berücksichtigt.	
Der Individual-Verkehr muss weg!!	Die Bundesstraße 5 verläuft durch den Eppendorfer Marktplatz. Durch die hohe Verkehrsdichte kann der Individualverkehr nicht anders laufen.	
Umwege (Kfz-Verkehr)	Umwege sollen mit der Lösungsvariante vermieden werden.	
Reichen nicht zwei Fahrspuren im Bereich der Haltestelle? => Linksabbieger weg => Fahrbeziehung aus Eppendorfer Landstraße raus Richtung Nord		
Eigentlich müssten alle Kreuzungen umgebaut werden		
Fahr(bahn)beziehungen im Prozess in Frage stellen		
Straßenraum sollte nach Möglichkeit nicht mehr verengt werden		
Lkw-Durchfahrt verbieten für Fernverkehr	Die Bundesstraßen sollen den übergeordneten Fernverkehr aufnehmen.	
Hahmannstraße: Das Abkürzen vom Durchgangsverkehr verhindern	Die Kreuzung Kellinghusenstraße/Ludolfstraße wird baulich und in Bezug auf die Ampeln (ein separater Rechtsabbieger) so verbessert, dass ein Abkürzen zukünftig unattraktiver ist.	
Autos / Taxen fahren vereinzelt in die Haltestelle (2)		
Stau Rückstau an fast allen Stellen Vielfach zu wenig Aufstellfläche (Eppendorfer Landstraße B5)	Mit der Planung werden die Ampelschaltungen angepasst, so dass es zukünftig zu deutlich weniger Staubildung kommen wird.	
Priorität für den Umweltverbund vor dem Kfz, insbesondere MIV	Der Senat verfolgt im Zuge der "Mobilität in Hamburg" verschiedene Ziele, die es gilt gleichermaßen zu berücksichtigen. Darin geht es nicht darum, dem Umweltverbund eine gesonderte Priorität einzuräumen.	
Viele Unfälle	Die Unfallsituation wird differenziert betrachtet und berücksichtigt.	
Verkehr nur als Einbahnstraße zu bestimmten Zeiten?	Es gibt im Gegensatz zur Sierichstraße in der Ludolfstraße keine tageszeitenabhängige Hauptlastrichtung - Das bedeutet, in beide Richtungen fahren sowohl morgens als auch abends etwa gleich viele Fahrzeuge.	
Die EU-Grenzwerte für Luftverschmutzung und Lärmschutz sind einzuhalten (Reduzierung Kfz-Aufkommen, Tempo 30, Durchfahrtsverbote für Diesel)		

Fortsetzung Anliegen VERKEHRSFÜHRUNG	Rückmeldungen	
Nadelöhr Winterhuder Brücke prüfen, da Denkmalschutz, ob Fußgänger-Brücke, Radfahrer-Brücke anhängbar oder 2. Nah-Brücke oder Maut / Plakette	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Könnte man nicht doch eine Spur von Lokstedt Richtung Winterhuder über den Eppendorfer Markt führen, damit der Verkehr in der Ludolfstraße entlastet wird, speziell auch, weil die Busse auch über diese Straße fahren würden.	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Verkehre, die über den nördlichen Teil des Eppendorfer Marktplatzes hinaus in Richtung Lokstedter Weg gehen sollen, sollten sowohl von der Schottmüllerstraße als auch von der Eppendorfer Landstraße in die Martinstraße abbiegen können, um hier im Eppendorfer Nahbereich verkehren zu können. Entfiele diese Möglichkeit, wären Verkehre aus der Eppendorfer Landstraße und aus der Schottmüllerstraße gezwungen, dem Verlauf der Heinicke- resp. Ludolfstraße zu folgen und bei einem Fahrziel nördliches Eppendorf den großen Umweg über Winterhude wählen zu müssen. (...) Der Linksabbieger an der Hudtwalckerstraße / Bebelallee würde hier erhebliche Zusatzverkehre aufnehmen müssen, wofür er bei gegenwärtigem Ausbaustand kaum geeignet sein dürfte.	Zurzeit gibt es diese Abbiegebeziehung nicht. Es wird in Kauf genommen, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die ein Ziel nördlich des Lokstedter Wegs (Eppendorfer Landstraße Nord) haben über Tarpenbekstraße/Lokstedter Weg fahren.	
Die Gesamtplanung - und das wurde ausdrücklich auch von der Hannoveraner Agentur so vorgetragen, machte den Eindruck, dass, wenn Sie mir den Ausdruck gestatten, der Blick über den Tellerrand des Eppendorfer Marktplatzes und die Einbeziehung der Verkehrsströme über die verschiedenen Straßen aus den anliegenden Gebieten fehlte.	Die Planungen, sowie grundlegende Gebietsuntersuchungen wurden von einem renommierten Hannoveraner Ingenieurbüro durchgeführt. Das Ingenieurbüro hat grundlegende Untersuchungen vorab durchgeführt. Die Ingenieurinnen und Ingenieure haben das gesamte Gebiet betrachtet, um so die bestmögliche Variante aufzustellen.	
Deshalb stellt sich die Frage, ob man bei einer Umplanung des Eppendorfer Marktplatzes die relativ intime 500 Meter lange und jetzige zweispurige Einbahnstraße auf der westlichen Seite des Eppendorfer Marktplatzes (in Richtung Lokstedt) zwischen Lokstedter Weg und Heinickestraße nicht als autofreie Fußgängerzone gestalten könne und damit eine marktähnliche Situation produzieren könnte und dafür Auto- und Busverkehr insgesamt östlich um den Häuserkomplex lenkt, der sich nördlich an die HASPA anschließt, statt hier, wie vorgeschlagen, den Fußgängerstreifen zu verbreitern, um eine gemütliche Sitzfläche vor dem Eiscafé zu produzieren, wo sich wegen des Verkehrslärms sowieso niemand lange aufhalten wird.	Zusätzlicher Verkehr Richtung Süden durch den Eppendorfer Marktplatz ist nicht abwickelbar, da die Bushaltstelle in diesem Bereich liegt.	
Der Autoverkehr wiederum wird auf weniger Spuren reduziert. Aktuell gibt es drei Spuren von Winterhude Richtung Lokstedt auf der Ludolfstraße, zwei Spuren von Lokstedt über den Marktplatz zur Heinickestraße, also 5 Spuren (wobei eine Spur sich zusätzlich an der Ecke Marktplatz/Ludolfstraße zu zwei Spuren verbreitert). Zukünftig wird es für diese Relation drei Spuren geben, zwei von Winterhude Richtung Lokstedt, eine von Lokstedt Richtung Winterhude (Folie 47, Beteiligungsverfahren Eppendorfer Marktplatz, Werkstatt II). Diese drei Spuren werden vom Auto , LKW und Busverkehr geteilt.	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Kann der Verkehr von Lokstedt nach Winterhude nicht am Marktplatz gesplittet werden, eine Spur über die Ludolfstraße, eine Spur über den Marktplatz und die Heinickestraße zur Kellinghusenstraße? So entsteht wenigstens eine Spur mehr von Lokstedt Richtung Winterhude.	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet. Der Verkehr wird weiterhin über die Heinickestraße laufen. Durch die neue Ampelschaltung wird keine weitere Spur notwendig sein.	
Linksabbieger Kümmeelstraße => Sperrung Eppendorfer Landstraße	Das liegt außerhalb des Planungsbereiches.	
Gerade Ausfahrt-Möglichkeit Edeka-Markt => bessere Anbindung Süd-Nord	Was ist damit konkret gemeint?	
Verkehrsberuhigung statt (Bus-)Beschleunigung (Tempo 30 Zonen, Kreisverkehre, Citymaut, u.a.)	Das wäre konträr zu den Zielen des Busbeschleunigungsprogramms und nicht umsetzbar für eine Bundesstraße mit überregionaler Verkehrsfunktion.	
Splitten des Verkehrs wie in Alternative 4b	Die Ludolfstraße wird nicht in Gegenrichtung geöffnet.	
Rückbau Rechtsabbieger? Vs. Entlastung Rückstau	Was ist damit konkret gemeint?	
Anliegen AUFENTHALT	Rückmeldungen	
Schöne Sitzgelegenheiten im Park (Haynspark)	Die Zuständigkeit liegt beim Bezirk Nord.	
Kioske erhalten!! (schöner 60er Jahre Entwurf)		
Kiosk erhalten - 1. Adresse für Bus und Information		
Wie viel Aufenthaltsqualität brauchen wir in Eppendorf?		
Keine Plätze zum Begegnen / Sitzen / Aufhalten keine Sitzmöglichkeiten	Die Nebenflächen werden breiter. In der Detailplanung wird auch geschaut, inwieweit Sitzmöglichkeiten geschaffen werden können.	
wenig Grünflächen wenige Bäume Grundsätzlich sollte speziell in der Feinplanung gelten: Wenn Verkehrsraum vergrößert wird, in dem Grünflächen und Bäume weichen, sollten an anderer Stelle in der Nähe Grünflächen und Bäume entstehen. Frage hier: Können die Grünflächen und Bäume auf dem Eppendorfer Marktplatz Höhe Taxenstand bleiben? Wo kann Ersatz geschaffen werden für die neue Zufahrt von der Ludolfstraße Ecke Heinickestraße über die weichen Grünflächen dort? Baumbestand zentrales Thema	Die Bäume am Taxistand bleiben erhalten. In der Entwurfsplanung werden Ersatzpflanzungen geplant. Im Bereich Heinickestraße/Ludolfstraße wird die Grünfläche erweitert.	
Die Ecke hat wenig Aufenthaltsqualität keine Aufenthaltsqualität		
Unübersichtlich, laut, voll, wuselig		
Es ist ein sehr belebter Platz (gerade rund um den Imbiss)		
Fast nur Verkehrsfläche (3) Kein Platz, sondern Kreuzung Verkehrsemissionen	Der Eppendorfer Marktplatz stellt im Zuge der Bundesstraße 5 eine zentrale, wichtige und unverzichtbare Verkehrsader dar. Dennoch gelingt es im Zuge der Maßnahmen, bestehende Verkehrsflächen zukünftig anders zu nutzen als vorher. Zudem wird der Verkehrsfluss verbessert, so dass es zu weniger Stau - und damit zu weniger Lärm und geringerem Schadstoffausstoß - kommen wird.	
Lärmbelastung Lautstärke (-) Minderung der Umweltbelastung durch Lärm, Schadstoffe und Stäube Hupen	Es wird durch die Umplanung weniger Abbremsvorgänge und weniger Staus geben.	
Der Zugang zum Park ist verbesserungswürdig Der Park wird vom Stadtteil praktisch abgeschnitten bzw. ist noch schwerer zugänglich	1. Die Gestaltung des Zugangs zum Park liegt im Verantwortungsbereich des Bezirks Nord. 2. Eine Querung ist vorhanden.	
viel Verkehr Verkehrsdichte (-) zu viel PKW Verkehr	Die B5 ist die Hauptverkehrsbeziehung und kann nicht entfallen bzw. der Verkehr kann nicht in anders geführt werden (gesamstädtische Planung).	
Mehr Lebensqualität im Quartier und geordneter Durchgangsverkehr		
Luftbelastung Tarpenbek/Ludolfstraße!!	Es wird dort durch die Umplanung weniger Staus geben.	
Bestehenden Imbiss und WC-Anlage in die Neugestaltung einbeziehen		
Shared space	Im Rahmen der Busbeschleunigung ist dies nicht zielführend.	
Tolle Gastronomie (braucht aber draußen mehr Platz) Außengastronomie vorhanden => die Leute wollen draußen sitzen Außengastronomie nicht einladend Zu schmale kleine Flächen für Gastronomie => Straßencafés => Restaurants	Durch die Verbreiterung der Nebenflächen wird dies wieder möglich sein.	
Grünzug vom Marie-Jonas-Platz Richtung Haspa fortsetzen und eventuell breiter gestalten; Hapsa - Immobilien - Notwendigkeitsplanung / Umsetzung abfragen Könnte der Grünzug, beginnend am Marie-Jonas-Platz, bis auf den Eppendorfer Marktplatz verlängert werden?	Dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bezirks Nord.	
Die bauliche Situation ist heilig		
Minderung der Umweltbelastung durch Lärm, Schadstoffe und Stäube	Der Verkehr wird weder vermindert, noch wird dieser erhöht. Allerdings wird sich der Verkehr durch die Umplanung weniger stauen.	
Eine gute räumliche Alternative für den Imbiss		

Anliegen TUNNEL		Rückmeldungen
Untertunnelung für Ring 1 und 2		
Kurze Unterführung(en) wo Breite und Grundwasser das erlauben würden (3/5 für PKW/LKW, 2/5 für Rad/Fußgänger)		Ein Fußgängertunnel würde sehr viel Platz in Anspruch nehmen (insbesondere wegen der Zugänge) und wäre auch ein möglicher Angstraum.
Tunnel oder Deckelung - warum nicht?		Tunnelbauten wären grundsätzlich sehr kostenintensiv im Bau und im Betrieb.
Untertunnelung Eppendorfer Marktplatz		
Ein Tunnel für den Übergang von der Bushaltestelle zur anderen Seite wäre schön		
Anliegen AMPELN		Rückmeldungen
Prüfen der 1. Anzahl von Ampeln, 2. von Durch-Fluss-Aufkommen pro Ampel (= Ampel Effizienz)		Das wird im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert.
Überarbeitung Ampelschaltung (Fußgänger), um Staus zu vermeiden		
Die Busampel besser schalten, meist zu lange rot für Autos ohne dass ein Bus kommt, Verkehr am Fließen halten		
Grüne Welle für Busse		
Ampelführung (-)		
Ampelschaltung (-)		
Bessere Ampelschaltung für Radfahrer und Fußgänger		
Es ist schwierig über die Ampeln zu kommen (Fußverkehr)		
Bettelampeln (z.B. Richtung Eppendorfer Landstraße sowie auf Höhe Schottmüllerstraße) (3) (-)		Eine Bettelampel bei denen für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht automatisch Grün geschaltet wird, wird nicht mehr geplant.
Bedarfsampeln mit Anforderungstastern (sog. Bettelampeln) sind nicht einzuplanen, da sie den Fuß- und Radverkehr benachteiligen.		
Radfahrer an Ampeln benachteiligt + Bettelampeln		
Ggf. eine Ampel in der Ludolfstraße wegnehmen (zwei sind sehr eng beieinander)		Die Ampeln in dem gesamten Kreuzungsbereich werden optimiert.
Ampelsystem (-)		
Verkehrabhängige Steuerung		
Anliegen PARKEN / LIEFERN		Rückmeldungen
Anwohner-Parken		
Anwohnerparken prüfen		Die Festlegung von Anwohnerparken muss durch den Bezirk geklärt werden.
Als Entlastung der Anwohner schlage ich Anwohnerparken und ein Fahrradhaus auf dem Eppendorfer Marktplatz vor.		
Parkraum bewirtschaften => Angebot/Nachfrage		Das ist Aufgabe von Bezirk, Polizei und Landesbetrieb Verkehr
Bestehende Parkhäuser ausschildern (z.B. Marie-Jonas Platz)		Für eine Ausschilderung ist das Parkhaus am Marie-Jonas-Platz zu weit vom Eppendorfer Marktplatz entfernt.
Parkplätze in Tiefgaragen oder Nahe bei am Eppendorfer Markt (Behinderten-Park-Anmietung bei Tiefgaragen durch Stadt)		Das ist nicht Bestandteil der Maßnahme
Ladezonen werden von PKW zugeparkt - helfen nicht		Hier ist Ansprechpartner die Polizei.
Parkplatzsituation schwierig (2)		Der Nutzungsdruck durch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist so groß, dass keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden können.
Parkstände sollten erhalten bleiben (3) ≠ Könnten einige Parkplätze wegfallen, um mehr Platz in der Nebenfläche zu schaffen?		Durch die Planungen werden die Parkflächen angepasst und optimiert (einige fallen weg - einige bleiben bzw. werden ausgebaut).
Ludolfstraße: zwei Richtungen wären gut, man würde aber Parkplätze verlieren		Die Ludolfstraße wird nicht geöffnet.
Sogar sonntags muss Parkgebühr bezahlt werden		
Fehlende Ladezonen in der Ludolfstraße		
Ladezonen anbieten => Lieferzone Ludolfstraße		In der Detailplanung wird geprüft, ob in der Ludolfstraße eine Lieferzone eingerichtet werden kann.
(Paket-)Lieferverkehr blockiert Straßen		
Konflikt mit Fahrzeugen bei Lieferung zu Geschäften		Es werden Lieferzonen angeboten, aber es ist abhängig von den einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, ob diese Lieferzonen entsprechend genutzt werden.
Kfz-Stellplätze weg => Neuordnung Straßenraum (Radverkehr)		
Anliegen GESCHWINDIGKEIT		Rückmeldungen
Geschwindigkeitsbegrenzungen überdenken (mehr einführen)?		Das wäre konträr zu den Zielen des Busbeschleunigungsprogramms.
stärkere Kontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit		Hier ist Ansprechpartner die Polizei.
Tempo 20 -Verkehrsberuhigter Bereich		Das wäre konträr zu den Zielen des Busbeschleunigungsprogramms und nicht umsetzbar für eine Bundesstraße mit überregionaler Verkehrsfunktion.
Anliegen FRIEDENSEICHE		Rückmeldungen
Die Friedenseiche muss bleiben		
Friedenseiche muss bleiben (2)		
Eppendorfer Friedenseiche muss bleiben!		
Könnte die Freifläche rund um die Friedenseiche aufgewertet werden?		Für eine Aufwertung des Bereichs rund um die Friedenseiche ist kein Platz vorhanden.
Standort Friedenseiche aufwerten		
Anliegen MOBILITÄTSANGEBOT		Rückmeldungen
Switchh-Stationen einrichten		An der Haltestelle U-Kellinghusenstraße ist eine switchh-Station vorhanden.
Zunahme E-Mobilität => neutrale Verlagerung hinsichtlich Lärm/Luft		Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft, ob E-Ladesäulen in dem Bereich eingerichtet werden können.
E-Autos erst ab 2030		
Carsharing-Angebot fehlt (stationäres, näher als Kellinghusen)		Es wird im weiteren Planungsprozess überlegt, ob feste Parkplätze für car sharing vorgesehen werden können.

Anliegen PLANUNGSRAUM INSGESAMT	Rückmeldungen	
Neuordnung der Flächen notwendig		
Es soll alles so bleiben wie es ist	Es ist Zielsetzung der Planung die Situation für den Bus- und Radverkehr zu verbessern und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die heutige verkehrliche Situation am Eppendorfer Marktplatz entspricht weitestgehend nicht mehr den Anforderungen an die vielfältigen Nutzungen. Durch die Umplanung wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verbessert.	
Das Wegekonzept müsste man sich insgesamt mal angucken		
Großer Aufwand => Zeit => Geld		
Insgesamt schwierige Platzverhältnisse		
Bei Bauplanänderungen in Barmbek Süd (...) waren Hamburger Studenten aus dem Studiengang Stadtplanung zur Mitwirkung an der Planung eingeladen worden, was (...) zu außerordentlichen originellen Vorschlägen führte, die dann auch unserer Kenntnis nach umgesetzt wurden. Vielleicht kann auf diese Weise auch beim Eppendorfer Marktplatz nicht nur junger und kreativer, sondern auch noch stadtbezogener Sachverstand mit einbezogen werden.	Eine Vielzahl von Fachleuten sind bereits am Projekt beteiligt. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens können alle Interessierten Ihre Ideen einbringen. Diese müssen dennoch auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.	
Falls Einschränkungen (steigende Luftverschmutzung, höhere Verkehrsbelastung, Wertminderung etc.) für besondere Teile der Anwohner hergestellt werden müssen, sollte für diese Anwohner ein Ausgleich fest eingeplant werden. Mögliche Ausgleichsmaßnahmen für benachteiligte Anwohner wären: 1. Anwohnerparkraum 2. Fest eingeplante Fahrradhäuser für diese Anwohner 3. 30er Zonen 4. Fest eingeplante, festgeschriebene bevorzugte Zugänge für die Anwohner zu Marktplatzflächen für Zusammenkünfte, Feiern, Feste und Märkte 5. Die Beibehaltung der vorhandenen Parkmöglichkeiten	In der Detailplanung wird im Rahmen des Abwägungsprozesses geprüft inwiefern den genannten Belangen Rechnung getragen werden kann. Teilweise fallen die Belange in die Zuständigkeit des Bezirksamts Nord.	
Um wirklich ein Vertrauen in eine Neuplanung zu erreichen, sollten den Beteiligten (Anwohnern, Verkehrsteilnehmern, Bürgern, Politikern) eine Verbesserung des Verkehrsflusses inkl. der gewünschten Busbeschleunigung dargelegt werden können. Dazu sind z.B. nachvollziehbare, kommunizierbare Simulationen des zukünftigen Verkehrsflusses geeignet, die Aufkommen, neue Ampelschaltungen, spezielle Szenarien wie Lieferverkehr, unterschiedliche Tageszeiten u.Ä. berücksichtigen. Ist dies machbar?	Im Rahmen der Abschlussveranstaltung wird eine Verkehrssimulation präsentiert, in der zu erkennen sein wird, wie flüssig der Verkehr zukünftig abgewickelt werden kann.	
Zur Erreichung einer wirklichen Verbesserung im Bereich Eppendorfer Marktplatz sollten großräumige Planungen miteinbezogen werden, z.B. Lösungen über Bebelallee, Deelböge, Bramkamp oder sogar einen Tunnel. Dazu sollte die aktuelle Planung der Busbeschleunigung auf ein größeres Gebiet ausgedehnt werden, auch wenn dies aktuell nicht vorgesehen ist. Eine kleinteilige, lokale Umplanung am Eppendorfer Marktplatz wird keine grundsätzliche Verbesserung bringen.	In der entwickelten Lösungsvariante werden sechs Kreuzungen umgebaut. Es handelt sich nicht daher nicht ausschließlich um eine lokale Lösung für den Eppendorfer Marktplatz.	
Zu enger Planungsraum?		
unübersichtlich		
Die Vorgaben der Stadt der kurzen Wege in die Planung einbeziehen	Was ist damit konkret gemeint?	
Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer (keine autogerechte Stadt, keine busgerechte Stadt, keine fahrradgerechte Stadt: Open Space-Konzept, Begegnungszonen u.a.)	Die Vorgabe für das Projekt ist es, den Radverkehr und den Busverkehr am Eppendorfer Marktplatz zu verbessern.	
Es darf nicht nur der Eppendorfer Marktplatz isoliert betrachtet werden, sondern auch die Anforderungen der kleinen Nachbarstraßen muss berücksichtigt werden (z.B. die neue große Schule in der Erikastraße)	Die Anforderungen und die verkehrliche Situation der Nachbarstraßen werden bei der Umgestaltung berücksichtigt. Eine Quartiersentwicklung ist nicht Gegenstand dieser Maßnahme.	
Es gibt Lösungen: Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer, steuerliche Maßnahmen (Pendlerpauschale), bezahlbaren ÖPNV (Wien: Jahreskarte für 365€) u.a.	Das ist nicht Bestandteil der Maßnahme.	