

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

BETEILIGUNGSWORKSHOP AM 22.04.2015

PROTOKOLL DER DISKUSSIONSRUNDE

Veranstalter

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Im Einvernehmen mit:
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im April 2015

Ablauf

19:00 Uhr	Begrüßung der Anwesenden [REDACTED] <i>Bezirksamt Hamburg-Nord, Bezirksamtsleiter</i>
19:10 Uhr	Einführung in den Workshop: Ziele, Arbeitsweise und Teilnahme [REDACTED] <i>büro lucherhandt, Prozessbegleitung</i>
19:30 Uhr	Besprechung und Konsensfindung zur am Abend angepassten Arbeitsweise <i>Alle Beteiligte</i>
19:45 Uhr	Inhaltliche Einführung und Planungsziele der Busbeschleunigung [REDACTED] <i>Landesbetrieb Straßen Brücken und Gewässer, Projekt Busbeschleunigung</i>
20:00 Uhr	Fragen und Antworten zu den Planungszielen der Busbeschleunigung <i>Alle Beteiligte</i>
20:30 Uhr	Umgang mit den Beiträgen der Mitwirkenden (Email-Eingang) Zusammenstellung vom büro lucherhandt
20:45 Uhr	Kurze Pause
21:00 Uhr	Arbeitsphase in einem gemeinsamen Gremium zu folgenden Themen: <ul style="list-style-type: none">- Baumerhalt- Fließender Verkehr- Ruhender Verkehrs- Quartiersqualität (vertagt auf den nächsten Workshop-Termin).
21:45 Uhr	Zusammenfassung, Feedbackrunde, Besprechung nächster Schritte, Vertraulichkeit <i>Alle Beteiligte</i>
22:00 Uhr	Ende

Teilnehmerliste

Die Teilnehmer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Plenum

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27



Experten

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9



Vertreter Freie und Hansestadt Hamburg

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



Workshop-Begleitung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Gäste

Neben den geladenen Gästen, waren mehrere namentlich nicht bekannte Gäste anwesend.

Begrüßung der Anwesenden

██████████ *Bezirksamt Hamburg-Nord, Bezirksamtsleiter*

██████████ begrüßt alle Anwesenden und freut sich auf einen produktiven und zielführenden Arbeitsprozess. Er trägt den Wunsch aller drei beteiligten Bürgerinitiativen vor, zunächst anstelle der vorgeschlagenen Arbeit in vier Arbeitsgruppen, in einem Gremium die vier Themen „Baumerhalt“, „Fließender Verkehr“, „Ruhender Verkehr“ und „Quartiersqualität“ zu besprechen und Lösungen dafür zu erarbeiten.

██████████ fasst die Ziele des Busbeschleunigungsprogramms zusammen und betont die Bedeutung des Erreichens der Planungsziele, ohne dabei die Absichten einer effizienteren Verkehrsführung generell in Frage zu stellen.

Einführung in den Workshop: Ziele, Arbeitsweise und Teilnahme

██████████ *büro lucherhandt, Prozess-Begleitung*

██████████ heißt alle Anwesenden willkommen und erläutert die Rahmenbedingungen des Workshops. Aufgrund der Situation, dass ein Vertreter der Presse und mehrere Personen aus dem Stadtteil anwesend sind, die nicht explizit zu dem Termin eingeladen wurden, bittet Daniel Lucherhandt um eine Abstimmung des stimmberechtigten Plenums über die Teilnahme der Personen an der folgenden Veranstaltung. Der Ausschluss von der Veranstaltung wird mit 10 Stimmen, 11 Gegenstimmen und 7 Enthaltungen abgelehnt. Nach einem Einwand aus dem Plenum sowie durch ██████████ gegenüber der Teilnahme eines Pressevertreters erfolgt ein revidiertes Verfahren, welches sich in eine Abstimmung zum Ausschluss von Gästen einerseits und zum Ausschluss von Pressevertretern andererseits unterteilt. Der Teilnahme von Gästen wird mit 18 Stimmen, 9 Gegenstimmen und 1 Enthaltung stattgegeben. Die Teilnahme von Pressevertretern wird mit 4 Stimmen, 21 Gegenstimmen und 1 Enthaltung abgelehnt. Der anwesende Pressevertreter verlässt nach der Abstimmung die Veranstaltung.

Besprechung und Konsensfindung zur am Abend angepassten Arbeitsweise

Alle Beteiligte

██████████ erläutert im Anschluss die geplante Arbeitsweise, die Teilnehmer des Workshops in vier Arbeitsgruppen einzuteilen, welche parallel Lösungen anhand eines Lageplans der Papenhuder Straße, eines Übersichtsplans sowie eines Luftfotos des Quartiers erarbeiten würden. Auf der Grundlage des Vorschlags der Bürgerinitiativen, zunächst im Plenum die vier Themen „Baumerhalt“, „Fließender Verkehr“, „Ruhender Verkehr“ und „Quartiersqualität“ zu besprechen, bittet Daniel Lucherhandt um eine Abstimmung, ob dem Antrag gefolgt werden soll. Die anwesenden Workshop-Teilnehmer geben diesem Antrag einstimmig statt.

Teilnehmer des Plenums bitten um die vertiefende Darstellung der Ziele der Busbeschleunigung und betonen die Notwendigkeit einer umfassenderen Problemanalyse, bevor neue Ziele formuliert werden. Harald Rösler führt daraufhin aus, dass die Leistungsfähigkeit des Busverkehrs um 30% verbessert werden soll, während der Baumbestand und die Stellplatzanzahl bestmöglich zu erhalten und der Fuß- und Fahrradverkehr zu optimieren ist.

Inhaltliche Einführung und Planungsziele der Busbeschleunigung

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer,
Projekt Busbeschleunigung

erklärt, dass die Planungshoheit über die Papenhuder Straße aufgrund der Streckenführung der Buslinie M6 beim Senat und nicht, wie üblich für Quartiersstraßen, beim Bezirk liege. Er stellt anhand von Plänen den Inhalt der 1. Verschickung des Busbeschleunigungsprogramms dar und erklärt die ermittelten Zeitverluste der Buslinie M6 durch die Lichtsignalanlage, Haltestellen (Einstieg, Ausstieg, Fahrkartenverkauf) sowie Behinderungen auf der Strecke (Streckenverluste).

führt aus, dass in der 1. Verschickung ein Wegfall von 35 PKW Stellplätzen durch den Wechsel von Schrägparken zu Längsparken und das Fällen von zwei Straßenbäumen vorgesehen waren.

ebenfalls vom LSBG, erläutert die Berechnung der gemessenen Zeitverluste der Buslinie M6 als repräsentative Erfassungen über einen längeren Zeitraum. Auf dieser Grundlage wurde für den Abschnitt Papenhuder Straße ein Zeitverlust von ca. 16 Sekunden als Mittelwert errechnet. Er weist darauf hin, dass es insbesondere zu Stoßzeiten zu weit größeren zeitlichen Verzögerungen kommen könne.

Teilnehmer des Plenums halten die angestellten Berechnungen nicht für repräsentativ genug, da sie sich über einen zu kurzen Zeitraum erstrecken haben, die nicht die saisonalen Besonderheiten wiedergeben.

Der LSBG erläutert daraufhin, dass das in Hamburg gewählte Erhebungsverfahren auch in anderen deutschen Großstädten angewandt wird und sich dort bewährt hat. Bei Erhebungsverfahren für Verkehrsplanungen ist es grundsätzlich nicht üblich, saisonale Schwankungen mit einzubeziehen. Es wird zu den Hauptverkehrszeiten gemessen, da zu diesen Zeiten die größten Probleme auftreten. In der Regel wird innerhalb der Woche am Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag gemessen.

Außerdem sehen Teilnehmer des Plenums eine Problembehandlung, die sich lediglich auf die Papenhuder Straße beschränkt als kritisch an und wünschen sich die Einbeziehung des umgebenden Quartiers.

Diese Notwendigkeit kann sich laut LSBG in Ausnahmefällen im Laufe eines Planverfahrens als notwendig herausstellen. Grundsätzlich sollen sich die Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms allerdings auf die bestehenden Linienverläufe beschränken, um den Aufwand und die Betroffenheiten in Grenzen zu halten.

Des Weiteren fragen Teilnehmer des Plenums nach einer Kosten-Nutzen-Analyse der geplanten Maßnahmen und zweifeln das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Anbetracht eines Optimierungspotentials von durchschnittlich 16 Sekunden an. Ebenfalls wird kritisiert, dass nicht ersichtlich ist, womit die Verzögerungen zu begründen seien oder welche baulichen Massnahmen die Verzögerung reduzieren könnten.

Der LSBG stellt dar, dass der schlichte Vergleich von Kosten zu eingesparter Fahrtzeit alleine im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms nicht zielführend ist. Bei dieser Betrachtungsweise bleibt völlig unberücksichtigt, dass weitere Ziele neben der Verstärkung des Busverkehrs und der Steigerung der Pünktlichkeit auch die barrierefreie Herstellung der Haltestellen sowie die Verlängerung von Haltestellen sind, sofern dies für den zukünftigen Einsatz längerer Busse erforderlich ist.

Umgang mit den Beiträgen der Mitwirkenden (Email-Eingang)

büro lucherhandt

fasst die Vorgehensweise zur Erfassung von Beiträgen der Bürger zusammen, die mit der Einladung zur Stellungnahme postalisch angeschrieben wurden. Er führt aus, dass 118 Beiträge eingegangen sind und den Themen „Baumerhalt“, „Fließender Verkehr“, „Ruhender Verkehr“, „Quartiersqualität“ und „Allgemeines und Sonstiges“ zugeordnet wurden. Innerhalb jeder dieser fünf Kategorien wurde eine Häufigkeitsanalyse themenbezogener Beiträge erstellt. Daniel Lucherhandt erklärt, dass die 118 eingegangenen Beiträge allen Teilnehmern des Plenums als gesammeltes Dokument am 21.04.2015 digital zur Verfügung gestellt wurden.

Arbeitsphase in einem gemeinsamen Gremium zu folgenden Themen

Nach einer kurzen Einführung in das weitere Vorgehen, stimmt das Plenum dem Vorschlag von [REDACTED] zu, die Rückmeldungen von den Bürgerinnen und Bürgern nicht gebündelt, sondern ebenfalls themenbezogen vorzustellen. Der Überblick über die Rückmeldungen bildet jeweils den Einstieg in das neue Themenfeld. Anschließend werden weitere Aspekte gesammelt, die durch die anwesenden Vertreter der Stadtteilinitiativen und der Politik genannt und teilweise durch die Experten kommentiert werden. Die Gliederung erfolgt anhand folgender Punkte:

- Baumerhalt
- Fließender Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Quartiersqualität (vertagt auf den nächsten Workshop-Termin)

Baumerhalt

Zusammengefasste Rückmeldungen aus der Bevölkerung:

- Baumbestand in der Papenhuder Straße muss ausnahmslos erhalten bleiben

Anmerkungen aus dem Plenum:

- Lebensbedingungen für Bäume müssen optimiert werden: Versickerungsflächen, Berücksichtigung der Wurzeln beim Asphaltieren
- Begrünung der Freiflächen anstatt Blumenkübel aus Beton: Gestaltete Grünflächen könnten ebenfalls eingesetzt werden, um das Falschparken zu verhindern
- Wenn zusätzliche Bäume gepflanzt werden, muss darauf geachtet werden, keine Linden- oder Robinien zu pflanzen
- Stärkung des historischen Alleencharakters durch Ergänzungspflanzungen (auch im Bereich Hofweg)

Fließender Verkehr

Zusammengefasste Rückmeldungen aus der Bevölkerung:

- Beruhigung des fließenden Verkehrs auf max. Tempo 30
- Ticketverkauf vor Fahrtantritt und nur im Ausnahmefall beim Busfahrer
- Keine Busbeschleunigung auf der Papenhuder Straße
- Keine Verlagerung der Radfahrspuren auf die Fahrbahn
- Optimierung des sicheren Fahrradverkehrs
- Mischverkehr auf der Papenhuder Straße (Fahrradfahrer, MIV, Busverkehr)
- Einbahnstraßenbildung (Busverkehr in beide Richtungen)
- Busbeschleunigung ist wichtig für ein nachhaltiges Verkehrskonzept auf der Uhlenhorst
- Förderung der Belange der Autofahrer
- Beschleunigung des Busverkehrs durch intelligente Ampelschaltung
- Doppelgelenkbusse erzeugen eine zusätzliche Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmer
- Gefährdung der Radfahrer durch die Verlegung des Radweges auf die Straße
- Bestehende Taktung und Kapazität der Busse ausreichend
- Konsequente Verlagerung des Fahrradverkehrs auf Fahrradstreifen
- Verkehrsinseln behindern den Verkehrsfluss
- Einrichtung einer Busspur auf der Papenhuder Straße
- Einbahnstraßenregelung in der Sierichstraße erhöht den Stau in der Papenhuder Straße
- Einseitiger Radweg für beide Fahrtrichtungen
- Sportclub „ASPRIA“ erzeugt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Überholverbot für Fahrradfahrer
- Erhalt der Busbuchten, damit MIV nicht im Fluss beeinträchtigt wird
- Berücksichtigung der umliegenden Straßen (Ausweichverkehr)
- Höhere Taktung vorhandener Buslinien
- Intensive Geschwindigkeitskontrollen

Anmerkungen aus dem Plenum:

- Radweganschlüsse an das umliegende Radwegenetz müssen optimiert werden: z. B. Hofweg oder der direkte Anschluss an den Alsterradweg
- Mischverkehr ist momentan vorhanden und führt zu Gefahrensituationen für die Radfahrer
- Radverkehr muss durch eine Verlagerung auf die Nebenflächen sicherer werden
- Analyse der Unfallsituationen, um Gefahrenpotentiale zu ermitteln
- Umbau des Taxi-Standes zu einer Stadtradstation
- U-Bahnanschluss für den Bereich Papenhuder Straße
- Reaktivierung des Linienverkehrs auf der Alster: Alsterdampfer in Richtung City in ein umfassendes Verkehrskonzept einbeziehen
- Uhlenhorster Weg sollte beidseitig für Radfahrer befahrbar sein
- Mischverkehr: Einbahnstraße (außer für Busse & Rad)
- Mischverkehr (gemäß StVO) auf der Papenhuder Straße: alle sind gleichberechtigt ohne extra Spurung in Kombination mit Tempo 30
- Einbahnstraße ggf. eine Option?
- Bei einer Einbahnstraßenregelung muss das Wenden von Fahrzeugen ausgeschlossen werden
- Bei einer Verlegung der Buslinien oder der Haltestellen müssen die Anschlüsse und die Umsteigemöglichkeiten berücksichtigt werden
- Neue Haltestelle (Literaturhaus) in Schwanenwik: ggf. separate Busspur im Graumannsweg
- Busführung an der Mundsburger Brücke muss für eine Busbeschleunigung optimiert werden
- Uhlenhorster Weg in Richtung Norden als Einbahnstraße: Gegenrichtung (Richtung City) über Hofweg und Uhlenhorster Weg
- informelles Queren auch zwischen den Ampeln und Zebrastreifen beibehalten
- Tempo 30 (Mischverkehr)
- Barrierefreie Straßenquerungen ermöglichen
- Da die Fußwege teilweise über die privaten Grundstücke verlaufen, ist eine Zusammenarbeit zwischen Eigentümern und der Stadt erforderlich. Höhenversprünge zwischen privaten und öffentlichen Flächen sind in jedem Fall zu vermeiden
- Nachts sollten so viele Ampeln wie möglich abgeschaltet werden, da der Bedarf oft fehlt: die Verkehrsführung muss dann durch Beschilderung erfolgen
- Taktung der Fußgängerampel / Ampelkoordination
- Ampel gegenüber Hofweg Hausnummer 79
- Beibehaltung des Zebrastreifens ggü. der Kita

Ruhender Verkehr

Zusammengefasste Rückmeldungen aus der Bevölkerung:

- Erhalt der Parkplätze
- Falschparker verlangsamen den Verkehrsfluss und müssen geahndet werden
- Fehlende Anlieferungszone für Geschäfte und Gastronomie
- Die Anzahl an Kurzzeitstellplätzen für die Kunden der Gewerbetreibenden muss erhöht werden
- Erhöhung Parkplätze für Anwohner (Anwohnerparkplätze ggf. mit Parkausweis)
- Falschparker (auf den Schutzstreifen) gefährden den Radverkehr
- Stellplätze für Fahrräder und Müllcontainer sollen verlagert werden, um Platz für andere Nutzungen zu schaffen
- Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten erhöhen
- Ausbau der Stadtradstationen
- Anzahl der Schrägparkplätze muss erhöht werden
- Anzahl der PKW-Stellplätze muss reduziert werden
- Bau eines Quartiersparkhauses
- Ausbau von Carsharing Angeboten
- Keine Begrenzung des Parkraums durch Seitenbarrieren
- Zweite-Reihe-Parken wichtig für Gewerbetreibende und Anwohner und darf nicht geahndet werden
- Ladesäule für Elektroautos
- Rückbau der Taxistände
- Parken nur für Kleinfahrzeuge (Smart etc.)

Anmerkungen aus dem Plenum:

- Schrägparker im Bereich Hofweg 6 - 16
- Anzahl der offiziellen Parkplätze mit Stand April 2015 muss festgeschrieben werden (ggf. durch Verlagerung in die Nebenstraßen)
- Querstraßen müssen bei der Planung berücksichtigt werden
- Halteverbotszonen (Zickzack-Linien) wieder aufheben: Option für mehrer Parkplätze
- Maximierung der Stellplätze
- Ermittlung von Flächenpotential für mehrgeschossiges Parken
- Zweite-Reihe-Parken muss konsequent verhindert werden
- Intelligentes Parkraummanagement für die optimale Nutzung der vorhandenen Stellplätze für Anwohner und Kunden des ortsansässigen Gewerbes: tagsüber kurzzeitparken (inkl. „Brötchentaste“ an Fahrkartensautomaten) , abends Anwohnerparken
- Ladezonen und Parkplätze ggf. als Doppelnutzung
- alternative Stellplätze für Fahrradbügel finden
- Kriterien für die Verortung von Fahrradbügeln definieren: tlw. scheinen die Standorte für die Bügel nicht nachvollziehbar (bsp. Hofweg 78/79)
- Überprüfung der Fahrradbügel (gemäß StVO)
- Fahrradhäuschen an der Mundsburger Brücke
- Fahrradhäuschen im beschleunigten Genehmigungsverfahren
- Ladestation für Elektroautos anstatt nicht benötigter Taxistand
- Metallpoller sind unfallträchtig - entweder sollen sie ganz weg oder höher, dass sie nicht übersehen werden
- Altpapiercontainer nicht auf Parkplätzen (Stichwort: das magische Dreieck - Rad, Auto, Container)

Das Plenum entscheidet, das Thema „Quartiersqualität“ in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit in der nächsten Sitzung zu behandeln.

Zusammenfassung, Feedback-Runde, Besprechung nächster Schritte, Vertraulichkeit

Mehrere Teilnehmer des Plenums äußern sich positiv über den Ablauf und die heute erzielten Ergebnisse. Ein Teilnehmer schlägt vor, den nächsten Workshop-Termin mit einer kurzen Vorstellungsrunde jedes Teilnehmers zu beginnen, damit ein noch größeres Vertrauensverhältnis für die weitere Zusammenarbeit entsteht.

█ fasst den Ablauf der Veranstaltung mit einem produktiven Zwischenergebnis kurz zusammen und übergibt das Wort an █

█ dankt allen Beteiligten der Veranstaltung für die gute Zusammenarbeit, den angenehmen Umgang miteinander und bittet alle Beteiligten um Vertraulichkeit aller Inhalte des heutigen Abends. Er erklärt, sich in einer Nachbereitung mit den Hauptvertretern der Bürgerinitiativen, der politischen Vertreter und dem büro lucherhandt über den Ablauf und den Termin des nächsten Workshops zu verständigen.

Ein Teilnehmer des Plenums schlägt vor, der Presse eine vorformulierte Mitteilung zur Verfügung zu stellen, die alle Verfahrensbeteiligten tragen können. Dem Vorschlag wird entsprochen. Ferner verständigt man sich, die Öffentlichkeit kontinuierlich mit abgestimmten Meldungen zu informieren.

Alle, die per E-Mail sich vorab beteiligt haben, sollen zudem eine Antwortmail erhalten und am Ende des Prozesses eine spezifische Reaktion auf die individuellen Anregungen bekommen.

Die Sitzung endet um 22:03 Uhr.

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

BETEILIGUNGSWORKSHOP AM 29.06.2015

PROTOKOLL

Veranstalter

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Im Einvernehmen mit:
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im Juli 2015

Vorgesehener Ablauf

19:00 Uhr	Begrüßung der Anwesenden [REDACTED], <i>Bezirksamt Hamburg-Nord</i>
19:10 Uhr	Einführung in den Workshop: Ziele und Arbeitsweise [REDACTED] <i>büro lucherhandt, Workshopmoderation</i>
19:20 Uhr	Vorstellungsrunde der „30“
19:40 Uhr	Vorstellung der eingegangenen Bürgerbeiträge zum Thema „Quartiersqualität“ und Ergänzung durch das Gremium (Fortsetzung aus dem letzten Workshop)
19:50 Uhr	Vorstellung Planungsstand Mundsburger Brücke [REDACTED] <i>LSBG</i>
20:00 Uhr	Arbeitsphase in vier Teams (7-8 Personen pro Team) Moderierte Gruppenarbeit: jede Gruppe benennt einen Sprecher/eine Sprecherin für die Präsentation
21:20 Uhr	Vier Kurzpräsentationen an Stellwänden durch Sprecher/-innen der Teams Planungsvorschlag, Abwägungsergebnisse, fortbestehender Dissens, Fragestellungen/ Prüfaufträge, Aussprache
21:50 Uhr	Zusammenfassung, Feedbackrunde, Besprechung der nächsten Termine am 14. und 15. Juli 2015; Arbeitsaufträge
22:00 Uhr	Ende

Teilnehmerliste

Die Teilnehmer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Plenum

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26



Gäste

1
2
3



Experten

1
2
3
4



Vertreter Freie und Hansestadt Hamburg

- 1
- 2
- 3
- 4



Workshop-Begleitung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



19:00 Uhr **Begrüßung der Anwesenden**
[Redacted] Bezirksamt Hamburg-Nord, De-
zernentin Bürgerservice und Regionalbeauftragte für
Barmbek-Uhlenhorst

19:10 Uhr **Einführung in den Workshop:
Ziele, Prozess und Arbeitsweise**
[Redacted] büro lucherhandt, Workshop-
Begleitung

19:20 Uhr **Vorstellungsrunde der
Anwesenden**

19:40 Uhr **Brainstorming zum Thema
„Quartiersqualität“**
(Fortsetzung aus dem letzten Workshop)

Wichtige Punkte zu den Themen ‚Ruhender Verkehr‘,
‚Fließender Verkehr‘, ‚Baumerhalt‘ wurden bereits im
letzten Workshop gesammelt. Zum Thema ‚Quartiersqua-
lität‘ werden nun folgende Hinweise aus dem Plenum
aufgenommen.

Qualitätssicherung im Quartier

- Tempo 30 und Entschleunigung des Verkehrs
- Zebrastreifen und Geh- und Radwege erhalten
- Wiederherstellung der alten Straßenbeleuchtung
- Ausbau Kreuzungsmöglichkeiten
- Sichere(re) Fahrradabstellmöglichkeiten
- Barrierefreier Außenraum (Fußwege)
- Car-Sharing Angebote

- Aufenthaltsqualität
- Historischen Charme erhalten – Alleecharakter
- Stadtbildanalyse des „Allee-Charakters“
- Flaniermöglichkeiten
- Sensibles Aufstellen von Fahrradbügeln
- Baumerhalt, Baumergänzungen und Begrünung
- Gepflegte Grünflächen
- Müllentsorgung im öffentlichen Raum

- Ausstattungselemente (durch Ladenbesitzer?)
- Möblierung

- Mehr Sicherheit, Kontrolle im Haus und auf der Straße
- Genauere Abstimmung im Prozess

19:50 Uhr **Vorstellung Lösungsansatz
Mundsburger Brücke**
[Redacted] LSBG

[Redacted] erklärt den aktuellen Lösungsansatz zur
Mundsburger Brücke, da diese Überlegungen im Über-
gang zur Papenhuder Straße relevant sind. Der Anlass
für die Umplanung ist die notwendige Verlegung der
Bushaltestelle sowie eine gewünschte Verbesserung für
Radfahrer bei Erhalt möglichst aller Bäume. Es ist eine
direkte Radwegführung vorgesehen, so dass die Kon-
flikte zwischen Fuß- und Radverkehr minimiert werden
können. Um den nötigen Abstand von Ampel zu Zebra-
streifen einhalten zu können, soll der Zebrastreifen vor
die Kita verlegt werden. Zudem ergibt sich bei diesem
Lösungsansatz ausreichend Raum für eine Stadtrad-
Station. Im Anschluss an die Vorstellung werden Fragen aus
dem Plenum direkt erläutert und diskutiert. Eine mehr-
fach genannte Forderung war die ersatzlose Aufgabe des
Taxistandes.

20:20 Uhr **Pause**

20:30 Uhr **Wortbeitrag von Herrn Opper
mann und Reaktion der Politik**

[Redacted] trägt einen wesentlichen Wunsch aus
dem Quartier vor. Es sei ein großes Anliegen, eine Ge-
schwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im Mischverkehr
zu realisieren. Die lokale Politik kann diesem Vorschlag
zustimmen, solange keine Sicherheitsaspekte dagegen
sprechen und dies ausreichend überprüft werde. Als ers-
te Reaktion aus Sicht der Experten, meint die Polizei
Hamburg, dass dies vorstellbar sei.

20:35 Uhr **Arbeitsphase in Kleingruppen**
(ca. 7 Personen), Zusammensetzung wird gelost

[Redacted] lost als Moderator die vier Arbeits-
gruppen zusammen und stellt die angedachte Arbeits-
weise vor. Jeder Gruppe steht eine Plangrundlage des
gesamten Straßenraums im Maßstab 1:200 zur Verfü-
gung sowie maßstabsgerechte Elemente (z.B. Parkplätze,
Ladezonen, Bänke, Bäume etc.) als Puzzleteile zum Legen
und Schieben innerhalb des Straßenplans.

21:45 Uhr **Vorstellung der Zwischen-
ergebnisse aus den einzelnen
Arbeitsgruppen**

21:55 Uhr Fazit der Veranstaltung und Schlusswort

■■■■■■■■■■ bedankt sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Abend und freut sich auf die weitere gute Zusammenarbeit in dem nächsten Workshop. Sie erläutert die Zeiten und Örtlichkeiten für die folgenden Termine.

22:00 Uhr Ende

Nächste Termine:

- 14.07.2015 Workshop 3: Entwicklung von Planungsvarianten, Fortsetzung des Arbeitsprozesses in den Gruppen vom 29.06.2015; 19:00 - 22:00 Uhr
Großer Sitzungssaal, Bezirksamt Hamburg-Nord, Robert-Koch-Straße 17, 20249 Hamburg
- 15.07.2015 Öffentliche Vorstellung und Diskussion erster Planungsvarianten; 19:00 - 22:00 Uhr
Aula der Ilse-Löwenstein-Schule, Humboldtstr. 89, 22083 Hamburg

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

BETEILIGUNGSWORKSHOP AM 14.07.2015

PROTOKOLL

Veranstalter

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

im Einvernehmen mit dem

Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmelstraße 5
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im Juli 2015

Vorgesehener Ablauf

- 19:00 Uhr Begrüßung der Anwesenden
[REDACTED] Bezirksamt Hamburg-Nord
- 19:05 Uhr Kurze Einführung in die Weiterarbeit
Erinnerung an die Themen und Wünsche der Bürger/innen
[REDACTED] büro lucherhandt
- 19:15 Uhr Arbeitsphase in den vier gelosten Teams (7 Personen pro Team)
Moderierte Gruppenarbeit: jede Gruppe benennt einen Sprecher/
eine Sprecherin für die Präsentation
- 21:00 Uhr Vier Kurzpräsentationen an Stellwänden durch Sprecher/-innen der Teams
Planungsvorschlag, Abwägungsergebnisse, fortbestehender Dissens,
Fragestellungen/ Prüfaufträge, Aussprache
- 21:40 Uhr Besprechung der öffentlichen Veranstaltung am 15. Juli 2015; Ablauf,
Präsentation
- 22:00 Uhr Ende

Teilnehmerliste

Die Teilnehmer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Plenum

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24



Gäste

- 1
- 2



Experten

- 1
- 2
- 3
- 4



Vertreter Freie und Hansestadt Hamburg

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Workshop-Begleitung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



19:00 Uhr Begrüßung der Anwesenden

██████████ Bezirksamt Hamburg-Nord, Bezirksamtsleiter

19:05 Uhr Kurze Einführung in die Weiterarbeit. Erinnerung an die Themen und Wünsche der Bürger/innen.

██████████ büro lucherhandt, Workshopbegleitung

Daniel Lucherhandt erklärt den geplanten Ablauf für die öffentliche Veranstaltung am darauffolgenden Tag und ermutigt die Anwesenden ihre jeweiligen Varianten unter Berücksichtigung der Themen und Wünsche der Bürger/innen weiter zu entwickeln.

19:20 Wortmeldung der Polizei Hamburg

Bevor die Teams in die Weiterarbeit einsteigen, gibt ██████████ Polizei Hamburg, zu Bedenken, dass die Realisierung von Tempo 30 im Betrachtungsraum Papenhuder Straße/Hofweg zwar noch nicht abschließend geklärt sei, es aber gut möglich wäre, dass es doch nicht zu realisieren sei.

Daraufhin erklären die Initiativen ihren Rückzug aus dem Verfahren und möchten den Saal verlassen, da durch die paritätisch besetzten Tischen mit ausgelosten Teilnehmern bereits Kompromisslösungen erarbeitet worden sind.

Die Politik bittet sie, diesen Workshop weiterzuführen, auch um den gesamten Prozess nicht zum Scheitern zu bringen. Es wird ausdrücklich betont, dass das Thema 30 keineswegs vom Tisch ist, sondern auf höherer Ebene entschieden werden muss. Es wird um eine Auszeit von 10 Minuten gebeten, in der sich die einzelnen Institutionen untereinander über das weitere Vorgehen besprechen können.

19:35 Uhr Besprechen des weiteren Vorgehens im Plenum

Es wird kontrovers diskutiert, ob über die Weiterarbeit mit Tempo 30 abgestimmt werden soll oder jedes Team frei entscheiden kann. Die Sprecher der beteiligten Initiativen fordern eine Abstimmung. Da die bisherigen 4 Varianten eine Planung auf der Grundlage von Tempo 30 beinhalten, entsteht seitens der Politiker von SPD und Grüne die Idee, eine fünfte Variante mit Tempo 50 zu erstellen und damit einen 5. Arbeitstisch zu eröffnen. Planungsunterlagen für einen 5. Arbeitstisch werden für die Initiativen zur Verfügung gestellt. In Anbetracht des Vorhandenseins dieses 5. Plansatzes unterstellt ██████████ ██████████ der Workshopleitung, diese 5. Arbeitsgruppe bereits geplant zu haben und bezeichnet dies als abgekartetes Spiel.

██████████ weist die Vorwürfe scharf zurück und stellt dar, dass der 5. Plansatz bereits zum letzten Workshop produziert worden sei, um auf alle Eventualitäten eines dynamischen Workshopprozesses vorbereitet zu sein. Er wertet diese Unterstellung als Misstrauen in die Leitung des Bürgerbeteiligungsworkshops durch das büro lucherhandt und stellt daher diese zur Diskussion. Es wird von verschiedenen Seiten betont, dass keine 5. Arbeitsgruppe im Hintergrund vorbereitet wurde. Das Plenum stellt fest, dass das büro lucherhandt den Prozess weiterhin begleiten soll.

Der 5. Tisch wird von den beteiligten Bürgerinitiativen nicht unterstützt und findet daher ohne Beteiligung der Initiativen (lediglich unter Beteiligung eines einzelnen Vertreters aus dem Stadtteil) statt. Der Tisch ist damit nicht paritätisch besetzt. Durch die Bildung der 5. Gruppe verändert sich auch die Besetzung der ursprünglich gebildeten vier Arbeitsgruppen (Teilnehmer wie ██████████ und ██████████ fehlen).

20:00 Uhr Arbeitsphase in den vier gelosten Teams und dem fünften spontan auf Politikerwunsch hin gebildeten Team

Moderierte Gruppenarbeit: jede Gruppe benennt einen Sprecher/eine Sprecherin für die Präsentation

21:20 Uhr Fünf Kurzpräsentationen an Stellwänden durch Sprecher/-innen der Teams Erläuterung des Planungsvorschlags mit Herausarbeitung der wichtigsten Punkte

Planungsvariante Team 1 – Pragmatismus trifft Design:

1. Familienfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raum bei gleichzeitiger Aufwertung des Straßenbildes durch klar gegliederte Bereiche und mehr Sauberkeit:

- *zentrierte und attraktive/sichere Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradhäuschen / überdachte Fahrradständer)*
- *Ruhezonen mit Sitzgelegenheiten*
- *Aufwertung der Grünflächen*
- *Optimierung der Behindertenparkplätze*
- *größtmöglicher Erhalt von Parkplätzen durch Schrägparkplätze auf der östlichen Straßenseite (Parkplatzverlust von rund 10-20%)*
- *Neuschaffung von Parkplätzen für „Carsharing“ und „E-mobil“, Stadtrad-Station*
- *Intelligentes Parkraummanagement, d.h. „Brötchentaste“ für Kurzparker/Anpassung der kostenpflichtigen Zeiten an die Öffnungszeiten des Einzelhandel*

2. Einführung von Tempo 30 und Mischverkehr auf der Straße

- *mehr Sicherheit für Kinder, Fußgänger und Radfahrer*
- *Beruhigung der Verkehrssituation*
- *Entschleunigung der Verkehrsteilnehmer*

3. Erhalt des Zebrastreifen durch Verlegung vor die Kita gemäß Vorschlag des LSBG zur Kreuzung Hartwicusstraße / Mundsburger Brücke

4. Schutz bzw. Ergänzung des Baumbestandes keine gravierenden Arbeiten in der Nähe der Baumwurzeln / Baumschutzscheiben

5. Busoptimierung aufgrund besseren „Durchfluss“ durch die Straße

- *Schrägparkplätze gegen „2te Reiheparker“*
- *Schaffung von zeitlich begrenzten Ladezonen*
- *Ziel für die nächste Planungsphase: Erstellung eines Müll und Entsorgungskonzeptes.*

Fazit: Pragmatismus trifft Design

Planungsvariante Team 2:

- *Qualität der Straße erhalten und pflegen: Attraktive Optik mit Baumbestand und Alleecharakter (keine Baumfällungen, Bäume werden ergänzt)*
- *Einheitliche Gestaltung der Gehwegbereiche, Verbesserung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Lebensqualität*
- *Pole Position für's Fahrrad (Ampel-Halteflächen)*
- *Attraktive Baumscheiben mit Bepflanzung, Baumscheiben Partnerschaften*
- *Abgrenzung/Schutz vor Befahrung durch Poller, Bänke und Fahrradbügel*
- *Tempo 30 / Mischverkehr*
- *Kreuzungsbereiche verjüngen und Straßengrün ergänzen, um Entschleunigung zu erreichen*
- *Lieferparkplätze für Gewerbe*
- *Kurzzeitparken, Brötchen-Taste*
- *Außenflächen für Gastronomie*
- *Fahrradbügel straßenseitig an Baumscheiben ohne Bordstein (auch um 2. Reihe-Parker zu verhindern); Beispiel Kopenhagen*
- *Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradparkhäuser*
- *Viele Parkplätze erhalten (Schrägparkplätze)*
- *E-Ladezone / Car-Sharing, Stadtrad-Station*
- *Ladezonen vor Reinigung, Bäckerei; Gemüsehändler und Edeka*

Planungsvariante Team 3:

- *Mehr Sicherheit für Rad- und Fußverkehr*
- *Tempo 30 / Mischverkehr*
- *Breitere Gehwege*
- *Pflanzung 7 neuer Bäume, Ergänzung des Alleecharakters, keine Baumfällungen*
- *Gestaltung der Baumscheiben, dass ein Parken in 2. Reihe nicht mehr möglich ist*
- *5 Fahrradparkhäuser (auf beiden Straßenseiten); keine Fahrradabstellmöglichkeiten entlang der Straße*
- *Weitgehender Erhalt der Parkplätze, Schrägparkplätze auf östlicher Seite entlang der Straße*
- *5 zeitlich befristete Ladezonen*
- *2 E-Parkplätze, Stadtrad-Station*
- *2 Behindertenparkplätze*
- *Ungenutzter Taxistand Mundsburger Brücke entfällt dafür: Recyclingcontainer*
- *Optimierung des Busverkehrs, weil gerader Straßenverlauf*

Planungsvariante Team 4 – die grüne Allee:

- *„Die grüne Allee“ - Ausbau zur vollständigen Allee durch Neupflanzung von 7+ Bäumen unter Berücksichtigung des Parkplatzbedarfs der Anwohner & Gewerbetreibenden (Arbeitsplatzabsicherung), keine Baumfällungen*
- *Tempo 30 / Mischverkehr (Radfahrer fahren auf der Straße)*
- *Busoptimierung durch breitere Straße*
- *Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer*
- *Erhalt möglichst vieler Parkplätze (45° und/oder 60°), durch Schrägparkplätze werden 2. Reihe-Parker verhindert*
- *Zebrastrifen vor Kita*
- *5 Fahrradparkhäuser (um sichere Abstellmöglichkeiten zu gewährleisten)*
- *Stadtrad-Station*
- *Breiterer Fußweg für schönere Gestaltung des öffentlichen Bereiches, Stärkung Außengastronomie / „Flaniermöglichkeiten“*
- *Viele Bänke an jedem Baum*
- *Viele Radstellplätze an jedem Baum*
- *Mülleimer aufstellen zur Verschönerung der Straße und „Entmüllung“*
- *Recycling-Container anstatt des Taxenstandes für mehr Möglichkeiten zum Umweltschutz*
- *Einrichten von Ladezonen*
- *Schärfere Kontrollen durch die Polizei*

Planungsvariante Team 5:

- *Verbesserung und Erhalt des öffentlichen Raumes*
- *Verbesserung der Lebensqualität, Verweildauer im Straßenraum erhöhen*
- *Tempo 30 oder 50*
- *Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer auf der Straße, Radfahrstreifen inkl. Sicherheitsstreifen*
- *Baumfällungen unvermeidbar*
- *Busoptimierung*
- *Außengastronomie stärken, Erweiterung der Flächen*
- *Längsparken (Verlust von ca. 60 Parkplätzen, kein Anwohnerparken)*
- *Flaniermeile*
- *Ampelfreie Kreuzung durch Einengung Uhlenhorster Weg prüfen*
- *Einengung an den Straßeneinmündungen*
- *Kreuzungsfreie Radwegunterführung (Mundsburger Brücke)*
- *„Steg auf dem Wasser“ (Radweg), dadurch Wegfall der dort vorhandenen Gastronomie ggf. Fahrradparkhäuser*
- *Integration von Lichtplanung (Leuchten tiefer hängen)*
- *Parkplätze bündeln, z.B. durch „Parkraumpotential“ (auf dem Dach der Esso Tankstelle am Mundsburger Damm)*
- *Ladezonen und Kundenparkplätze (Kurzzeitparken und Parkraumbewirtschaftung)*

21:55 Uhr **Fazit und weitere Schritte für Präsentation und Diskussion am 15.07.2015**

_____ büro lucherhandt, Workshop-Begleitung

_____ kündigt an, dass das büro lucherhandt die wichtigsten Stichworte zu den Planungsvarianten der Teams notiert hat, die Pläne als Übersicht und in Ausschnitten abfotografieren und die Präsentation für den folgenden Tag zusammenstellen wird. Zudem berichtet er, dass sich die Sprecher abgestimmt und entschieden haben, die Ergebnisse des 5. Tisches nicht präsentieren zu lassen.

Nach kontroverser Diskussion wird letztlich einmütig entschieden, doch alle fünf Vorschläge für Planungsvarianten öffentlich zu präsentieren und zu diskutieren, sofern bei dem Tisch 5 darauf hingewiesen wird, dass dieser von den beteiligten Bürgerinitiativen nicht unterstützt wird. Weiterhin erklärt _____ gegenüber _____ dass im Falle einer Tempo 50 Pflicht wieder ausschließlich in den vier Gruppen gearbeitet wird und diese jeweils einen neuen Plan entwickeln können. Der Plan der 5. Gruppe wird nicht berücksichtigt. Vielmehr wird der Prozess unter dieser Prämisse von allen Mitwirkenden inhaltlich neu aufgenommen werden müssen.

Zuletzt wird entgegen dem Wunsch der Initiativen verfügt, vor der morgigen Veranstaltung keine Bilder oder Medien zu veröffentlichen, die bereits Ausschnitte von Workshopergebnissen zeigen. Es wird erneut kontrovers diskutiert, ob und wenn ja welche Fotos vorab zu Werbe- und Einladungszwecken über social media verwendet werden dürfen. Es wird eine neue Aufnahme gemacht, die einen Einblick in den Arbeitsprozess gibt, aber inhaltlich nicht zu viel verrät.

22:15 Uhr **Schlusswort und Verabschiedung**

_____ Bezirksamt Hamburg-Nord, Bezirksamtsleiter

_____ bedankt sich bei allen Beteiligten für den intensiven Abend und sieht den Planungsprozess insgesamt auf einem sehr produktiven Weg, auch um am nächsten Abend der Öffentlichkeit einen Entwicklungsstand zu präsentieren und diesen zu diskutieren.

22:20 Uhr **Ende**

Nächster Termin:

15.07.2015
Öffentliche Vorstellung und Diskussion erster Planungsvarianten

19:00 - 22:00 Uhr Aula der Ilse-Löwenstein-Schule,
Humboldtstr. 89, 22083 Hamburg

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

BETEILIGUNGSWORKSHOP IV AM 17.09.2015

PROTOKOLL

Veranstalter

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Im Einvernehmen mit:
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im September 2015

Ablauf

- 19:05 Uhr Begrüßung der Anwesenden
[REDACTED] *Bezirksamt Hamburg-Nord*
- 19:30 Uhr Begrüßung und kurze Einführung in den Abend
[REDACTED] *büro lucherhandt*
- 19:35 Uhr Erläuterung der Prüfergebnisse
[REDACTED] *LSBG,*
[REDACTED] *Bezirksamt Hamburg-Nord,*
[REDACTED] *Zentrale Straßenverkehrsbehörde*
- Rückfragen und Diskussion
- 21:10 Uhr Pause
- 21:20 Uhr Vereinbarungen für das weitere Vorgehen
- 21:50 Uhr Abstimmung der Terminierung
- 22:00 Uhr Schlusswort und Verabschiedung

Teilnehmerliste

Die Teilnehmer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Plenum

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25



Gäste

- 1
- 2
- 3
- 4



Experten

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Vertreter Freie und Hansestadt Hamburg

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Workshop-Begleitung

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



19:05 Uhr Begrüßung und Rückblick des bisherigen Prozesses

■ begrüßt die Anwesenden und informiert über den bisherigen Verfahrensstand. Er macht darauf aufmerksam, dass die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens bis zur Bezirksversammlung am 15.10.2015 fertiggestellt sein müssen, um diese dort abschließend präsentieren und entscheiden zu können. Die Terminierung ist eine behördliche Entscheidung und kann nicht verlegt werden.

Des Weiteren verweist ■ auf die geplante öffentliche Veranstaltung am 05.10.2015. Bei dieser Veranstaltung sollte eine Weiterentwicklung zur vorherigen zu sehen sein und die erarbeiteten Ergebnisse der Workshops präsentiert werden.

■ fasst das bisherige Verfahren kurz zusammen und nennt die fünf Planungsvarianten, die in den Arbeitsgruppen erstellt wurden. Dies stößt seitens der Initiativen auf Protest. Die Mehrheit der Initiativen sprechen sich dafür aus, dass die 5. Variante kein weiterer Bestandteil des Verfahrens sein sollte. Die Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzung hat ergeben, dass Tempo 30 nicht in Betracht kommt. ■ schlägt vor, an den bisherigen erstellten Varianten weiterzuarbeiten und diese an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

19:30 Uhr Begrüßung der Anwesenden Erinnerung an das Ziel des Beteiligungsverfahrens

■ betont, dass die 30-Runde angetreten war, um verschiedene Planungsvarianten für die Papenhuder Straße zu erstellen und der Öffentlichkeit, dem LSBG sowie dem Bezirk am Ende des Verfahrens eine Vorzugsvariante zu präsentieren.

19:35 Uhr Erläuterung der Prüfergebnisse

Baumstandorte

Zuerst erläutert ■ die Ergebnisse bezüglich der zusätzlichen Begrünung des Straßenzuges durch weitere Baumpflanzungen. Die Vorschläge der einzelnen Teams für neue Baumstandorte hat der LSBG ausgewertet, indem die Pläne übereinander gelegt und dahingehend überprüft wurden, ob die Standorte (z. B. wegen vorhandener Versorgungsleitungen) das Pflan-

zen von Bäumen überhaupt ermöglichen. In der Papenhuder Straße wurden 6 zusätzlich mögliche Baumstandorte ausfindig gemacht. Da die Teams ihre Überlegungen auch auf den Hofweg ausgeweitet haben, konnten dort 4 weitere Standorte identifiziert werden. Der LSBG selbst hat 2 neue Standorte im Bereich der Mundsburger Brücke lokalisiert, so dass insgesamt 12 neue Baumstandorte möglich wären. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Planungsüberlegungen des LSBG für den Bereich Mundsburger Brücke bekanntlich zur Rodung einer Linde führen würden. Zum Ausgleich würde ein neuer Baum gepflanzt werden.

Des Weiteren wurde die Realisierbarkeit der gewünschten Baumstandorte in Verbindung mit der Parkplatzsituation überprüft. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die neuen Baumstandorte in der Papenhuder Straße sowie im Hofweg jeweils im Verhältnis von 1:1 in Konkurrenz zur Schaffung bzw. zum Erhalt von Parkplätzen stehen.

Ein Vertreter der Initiative schlägt vor, dass im Hofweg auch je zwei Parkplätze und ein Baum im Wechsel gesetzt werden könnten. Aktuell befinden sich dort weder Parkplätze noch Bäume.

■ bemerkt, dass dies nicht Bestandteil der Prüfung gewesen sei und betont, dass es in der Prüfung um die Gesamtbilanz gehe.

Radschutzstreifen

Anschließend erläutert ■ die Prüfergebnisse bezüglich der Radschutzstreifen.

In der Papenhuder Straße gibt es derzeit beidseitig baulich hergestellte Radwege, für die keine Benutzungspflicht besteht. Insofern kann der Radverkehr die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr nutzen. Da die Nebenflächen auf öffentlichem Grund nach dem technischen Regelwerk zu schmal für die Abwicklung von Fuß- und Radverkehr sind, müssen die bisherigen Radwege im Rahmen der Maßnahme zurückgebaut werden, d.h. die Radwegsteine werden durch Gehwegplatten ersetzt. Damit wird für alle Radfahrerinnen und Radfahrer deutlich, dass die Nebenflächen ausschließlich für den Fußgängerverkehr vorgesehen sind (Ausnahme: radfahrende Kinder unter 10 Jahren). Zudem könnten bereichsweise zusätzliche Flächen z.B. für Außengastronomie zur Verfügung gestellt werden.

Die Verkehrsbelastung der Papenhuder Straße von lediglich ca. 6.000 Kfz/24h spricht eindeutig dafür, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen ist. Der Radverkehr soll entsprechend der 1. Verschickung des LSBG in beiden Richtungen auf Radschutzstreifen realisiert werden – unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw. An dieser Forderung halten alle beteiligten Behörden und auch die HOCHBAHN fest. Rein baulich gesehen ist der Ausbau der Radverkehrsanlagen realisierbar und nach Regelrecht herzustellen. Im Zuge des Ausbaus der Schutzstreifen würden jedoch Parkplätze entfallen.

Die Straßen Mühlenkamp und Hofweg verfügen bereits über Radschutzstreifen. Mit dem Lückenschluss in der Papenhuder Straße zwischen Averhoffstraße und Mundsburger Damm/Hartwicusstraße würde damit insgesamt eine kontinuierliche Radverkehrsführung geschaffen werden können.

Die Radschutzstreifen sollen auch dazu beitragen, das Parken in zweiter Reihe zu verhindern, welches ursächlich für die heutigen Behinderungen des Busverkehrs ist. Den Parkplatzsuchenden soll durch die Markierung der Schutzstreifen deutlich gemacht werden, dass das Parken dort nicht zulässig ist. Ggf. könnte diese Wirkung noch durch eine flächige Rotmarkierung der Radschutzstreifen verstärkt werden.

Ein weiterer Grund für die Umsetzung der separaten Radwege ist das derzeitige „Unsicherfühlen“ im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Falschparker in der 2. Reihe behindern die Radfahrerinnen und Radfahrer, so dass diese die Hindernisse umfahren und damit oft in Fahrbahnmitte ausweichen müssen. Auch aus diesem Grund werden die bestehenden Radwege heute häufig weiterhin genutzt.

Ein Vertreter der Initiative meint, dass die Schutzstreifen aufgrund des Lieferverkehrs nicht funktionieren würden. In dem Konzept müssten weitere Ladezonen eingeplant werden. Das wiederum würde zum weiteren Verlust von Parkplätzen führen und das Gewerbe negativ beeinflussen.

Des Weiteren tritt die Frage auf, wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer täglich den Straßenzug befahren. Es liegen keine Kenndaten zum Radverkehr vor. Daher wird vom Plenum angeregt, die Frequentierung zu überprü-

fen, um die Notwendigkeit der Schutzstreifen abzuwägen. Der LSBG weist darauf hin, dass nicht die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer, sondern die Anzahl der dort fahrenden Pkws wichtig sei. Der Schutzstreifen muss aufgrund der Anzahl der dort fahrenden Pkws eingeführt werden. Daraufhin wird aus dem Plenum angemerkt, dass diese Regelung an anderen Standorten in Hamburg, z.B. in der Langen Reihe, nicht zutrifft. Der LSBG entgegnet, dass das Beispiel der Langen Reihe über andere bauliche Maße verfüge, einen anderen Querschnitt habe, und hier somit andere Bedingungen gelten würden.

von der Polizei Hamburg erklärt noch einmal, dass Radschutzstreifen Bestandteil der Fahrbahn sind und eine Nutzungspflicht für Radfahrerinnen und Radfahrer bestehe.

Kritisiert wird zudem die Dooring-Gefahr, die sich bei einem Schutzstreifen ergebe. Die Be- und Entladung der vorhandenen Geschäfte werde die Nutzung des Schutzstreifens stören.

Eine weitere Anmerkung aus dem Plenum gibt zu Bedenken, dass es keinen gesetzlichen Anspruch auf Flächen für Pkws oder Radfahrer gebe.

Auch die Wichtigkeit der Radwegeverbindung – Winterhuder Marktplatz bis zur Innenstadt – sei bei der Umgestaltung zu berücksichtigen.

Parkplätze

Als weiteres Prüfthema wird die Kompensation der Parkplätze vorgestellt. erläutern, dass die durch einen neu geplanten Straßenquerschnitt entfallenden Parkplätze fast vollständig kompensiert werden können.

Auf der Ostseite der Papenhuder Straße befinden sich derzeit 65 ausgewiesene („legale“) Parkplätze. Von diesen würden gemäß der 1. Verschickung des LSBG 35 Stück entfallen. Ursache dafür wären beidseitig geplante Radschutzstreifen, bei deren Anordnung auf der Ostseite das Schrägparken in Längsparken geändert werden müsste. Die Parkplätze auf der Westseite wären von den Planungen des LSBG nicht betroffen.

Bei der Umsetzung der in den Workshops entwickelten Planungsüberlegungen ergäben sich nach gegenwärtigem Kenntnisstand folgende Kompensationsmöglichkeiten:

- bis zu 9 zusätzliche Parkplätze im Bereich der Mundsbürger Brücke (nur bei Verzicht auf die 3 bisher geplanten Taxenplätze),
- 5 zusätzliche Parkplätze in der Papenhuder Straße im Bereich vor den Haus-Nrn. 39/41 durch Ändern von Längs- in Schrägparken,
- 11 zusätzliche Parkplätze im Hofweg vor den Haus-Nrn. 6-20 ebenfalls durch Ändern von Längs- in Schrägparken (allerdings unter der Voraussetzung, dass dort keine zusätzlichen Bäume gepflanzt werden, d.h. Verzicht auf die vorgeschlagenen 4 zusätzlichen Baumstandorte).

Für die 35 entfallenden Parkplätze könnten daher bis zu 25 Ersatzparkplätze angeboten werden. Es käme zu einem Verlust von 10 Parkplätzen und 3 Taxenplätzen. Es müsste dann aber auch auf die 10 neuen Bäume verzichtet werden, die im Workshop zusätzlich gefordert worden waren. Wie zuvor erwähnt, gilt die Bilanz:
1 Stellplatz = 1 Baum.

Der Bezirk Nord hat gemeinsam mit dem LSBG nach Ersatzparkplätzen im (näheren) Umfeld der Papenhuder Straße geschaut und geprüft, ob diese in der Armgartstraße - auf der gegenüberliegenden Seite des Mundsbürger Damms - generiert werden könnten. Da die Armgartstraße eine zweispurige Einbahnstraße ist und dort ein geringes Verkehrsaufkommen herrscht, bestünde die Möglichkeit hier 15 (evtl. sogar 17) neue Parkplätze zu schaffen, indem das derzeitige Längsparken in Schrägparken unter 45°-Winkel verändert wird. Eine detaillierte Prüfung würde die genaue Anzahl der Parkplätze bestimmen können. Aufgrund der vorhandenen Allee könnten im Verhältnis zur Papenhuder Straße auch weniger Bäume gepflanzt werden.

Seitens der Bürgerinnen und Bürger wird angemerkt, dass im Kreuzungsbereich Uhlenhorster Weg/Mundsbürger Damm 20 Parkplätze entfernt und durch Sperrmarkierungen ersetzt wurden. Die Autos würden aber trotz dieser Markierungen dort parken. Es wird angeregt, die Markierungen zu entfernen und dadurch neuen Parkraum zu schaffen. Von den Initiativen wird der Wunsch geäußert, diesen Sachverhalt in die weitere Prüfung auf-

zunehmen. [REDACTED] antwortet direkt, dass die Sperrmarkierungen aufgrund von Beschwerden eingeführt wurden und sie daher nicht entfernt werden könnten.

Seitens der Initiativen taucht die Frage auf, ob auch eine Abwägung von Bäumen und Fahrradbügeln stattgefunden habe. Dieser Sachverhalt wurde bisher nicht in die Prüfung aufgenommen, könne aber in der Detailplanung berücksichtigt werden. In den Kreuzungsbereichen können zumindest keine Bäume gepflanzt werden, weil sie die Sicht einschränken würden. Die Sichtdreiecke müssen zur Wahrung der Verkehrssicherheit freigehalten werden. Eine Abbügelung durch Fahrradbügel wäre an diesen Standorten zu überprüfen.

Seitens der Bürgerinnen und Bürger taucht der Vorschlag auf, die Kompensation der Parkplätze auch am Schwanenwik zu prüfen. Hier wäre Potential für 30 bis 40 zusätzliche Parkplätze.

Geschwindigkeit

Zuletzt stellt [REDACTED] von der Zentralen Straßenverkehrsbehörde das Prüfergebnis zur Einführung von Tempo 30 vor.

Die Prüfung entsprechend des Bürgerschaftlichen Ersuchens vom 25. März 2015 „Maßnahmen für den öffentlichen Busverkehr – Konsens mit den Initiatoren der Volksinitiative „Stopp des Busbeschleunigungsprogramms“ – Drs. 21/73 (Neufassung), hat für die Papenhuder Straße ergeben, dass auch in Einzelfällen und streckenbezogen kein Tempo 30 möglich ist. Folgende Gründe werden herangezogen:

- In der Straßenverkehrsordnung ist der Grundsatz von 50 km/h innerhalb einer Ortschaft festgeschrieben. Alles, was von dieser Regelung abweicht, bedarf einer Erklärung. Beschränkungen des fließenden Verkehrs zur Gefahrenabwehr und damit auch Geschwindigkeitsbeschränkungen können nach geltendem Bundesrecht dann angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine das allgemeine Verkehrrisiko erheblich übersteigende Gefahrenlage besteht. Um im Rahmen des bürgerschaftlichen Prüfauftrags festzustellen, ob diese Voraussetzungen vorliegen, hat die Polizei für die Papenhuder Straße eine aktuelle Unfallanalyse für den Zeitraum 1. Januar 2012 bis 31. Dezember 2014 erstellt. Der Zeitraum von 3 Jahren ist eine festgelegte Zeitspanne. In dieser Zeit haben sich im Knotenbe-

reich Hartwicusstraße zwei Verkehrsunfälle mit zwei leichtverletzten Personen und im Übrigen 76 Unfälle mit leichtem Sachschaden ereignet. Die überwiegende Zahl der Unfälle mit Sachschaden geschah durch Fehlverhalten beim Ein- und Ausparken. Wegen dieser insgesamt sehr unauffälligen Unfallsituation lässt sich das Bestehen einer besonderen Gefahrenlage oder einer „komplexen Konfliktlage“ i.S.d. Bürgerschaftlichen Ersuchens daher nicht begründen. Einer Einführung von Tempo 30 ist demnach keine Grundlage gegeben.

- Zusätzlich ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Kita »auf der Uhlenhorst«, Papenhuder Straße 26, geprüft worden. Diese dort seit 1975 ansässige Einrichtung bietet Platz für ca. 55 Kinder im Alter von 1 bis 6 Jahren. Dafür steht eine geräumige Altbauwohnung über zwei Etagen mit insgesamt fünf Gruppenräumen, ein Turn- und Tobezimmer sowie zwei Küchen zur Verfügung. Rückwärtig dient ein 400 qm großes Außengelände als Spielplatz der Einrichtung. Zum Konzept der Einrichtung gehört, dass ein Kind und seine Begleitperson bei der Ankunft begrüßt werden und dass das Kind auch wieder abgeholt wird. Die Kinder stehen demzufolge bei ihrer Ankunft, während des Aufenthalts und auch bei Abholung unter besonderer Obhut und sind zu keiner Zeit wegen des Besuchs der Einrichtung besonderen Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt.
- Unabhängig davon wird der Rückbau des sehr schmalen Radwegs direkt neben dem Gehweg und die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auch in diesem Bereich nicht nur den Fußgängern im Allgemeinen zugutekommen, sondern auch die Verkehrssicherheit der Kinder und ihrer Begleiter auf dem Weg von und zur Kindertagesstätte verbessern. Tempo 30 hätte im Vergleich dazu keinen zusätzlichen Nutzen.
- Auch eine 30er-Zone kann nicht realisiert werden. Da es sich nicht um ein reines Wohngebiet handelt und aufgrund der Verkehrsstärken kann von einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr ausgegangen werden, welches das Ausschlusskriterium für die Einführung einer 30er-Zone bildet.

Das Gremium gibt die Rückmeldung, dass Anpassungen in der Straßenverkehrsordnung (StVo) geplant sind, die ein Tempo 30 auch an Hauptverkehrsstraßen, vor allem in Bereichen von Schulen und Kindertagesstätten, zulassen.

erwidert, dass zwar diskutiert wird, diesen Passus in die StVo aufzunehmen, allerdings bliebe offen, ob es rechtlich umsetzbar sei. Er betont, dass diese Regelung nicht auf Verdacht in den Planungsprozess übernommen werden könne.

Im 30er-Gremium bestehen Zweifel, ob die Prüfungen rechtlich korrekt sind. Als weitere Kritik an den Prüfungen wird hervorgebracht, dass die Ergebnisse auf dem Bestand basieren und nicht auf die zukünftigen Szenarien reagieren.

betont, dass es für die Prüfungen eine rechtliche Grundlage gab und diese in der Prüfung auch herangezogen wurde.

Ein weiterer Einwand gegen die Grundsatzentscheidung von Tempo 50 bezieht sich auf die Gefährdung der Bausubstanz. Bei einem Tempo 30 würden die Baugrunderschütterungen reduziert und somit die angrenzenden Häuser geschützt werden können.

Die Frage nach der Durchschnittsgeschwindigkeit der Busse taucht auf. Hierzu müsste noch eine detaillierte Prüfung durchgeführt werden. Die Messungen wären vom Bezirksamtsleiter verbindlich zugesagt worden.

21:10 Uhr **Pause**

21:20 Uhr **Vereinbarungen für das weitere Vorgehen**

Nach einer kurzen Pause hält fest, dass bei den einzelnen Initiativen weiterhin ein Konsens über den Wunsch von Tempo 30 besteht. Da die Prüfergebnisse aber zeigen, dass die Grundsatzentscheidung von Tempo 50 nicht anfechtbar ist, werden Vorschläge für das weitere Vorgehen diskutiert.

Das 30er-Gremium soll am Ende des Beteiligungsverfahrens der Bezirksversammlung eine Empfehlung aussprechen. Auf dieser Grundlage wird die Bezirksversammlung eine Entscheidung treffen.

schlägt vor, dass die Empfehlung weiterhin Tempo 30 sein sollte, um den Verlauf ablesbar zu machen und die Transparenz des Prozesses zu bewahren. Zusätzlich könnte eine weitere Variante mit der

Erarbeitung einer optimalen Tempo-50-Planung erstellt werden. Durch die Erarbeitung zweier Varianten könnten die Vor- und Nachteile beider Lösungen herausgestellt und präsentiert werden.

Der vorgeschlagene methodische Ansatz von [REDACTED] wird kontrovers diskutiert. Ein Vertreter der Initiativen schlägt vor, nur mit Tempo 30 zu planen. Die Argumentation würde mit einer Tempo-50-Variante geschwächt und das berge die Gefahr, dass die Bezirksversammlung sich bei ihrer Entscheidung auf diese Tempo-50-Variante beziehen und somit ihre Entscheidung legitimieren könnte.

Trotzdem wird entgegnet, dass es auch schwierig sei, nur mit Tempo 30 weiterzuarbeiten, wenn die Rechtsgrundlage Tempo 50 vorgibt. Der Fokus sollte auf der Rechtssicherheit liegen. Die 30 Mitglieder des Gremiums sollten die Chance nutzen, eine optimale Planungslösung mit Tempo 50 zu erarbeiten.

Die Initiativen wünschen eine Abstimmung, mit welcher Grundlage weiter gearbeitet werden soll. Zur Abstimmung stehen folgende Varianten:

- Weiterarbeit nur mit Tempo 30
- Weiterarbeit mit Tempo 30 und 50

Nach Prüfung der Anwesenheit stellt [REDACTED] fest, dass 26 Stimmberechtigte vertreten sind. Bei zwei Enthaltungen stimmen 18 der Stimmberechtigten für die Variante 1 und 6 Stimmberechtigte für die Variante 2.

21:50 Uhr Abstimmung der Terminierung

Die Teilnehmenden merken an, dass ein zusätzlicher Termin für die Ausarbeitung und Feinplanung benötigt werde. Mit dem jetzigen Arbeitsstand könne die öffentliche Veranstaltung, die für den 05.10.2015 vorgesehen war, nicht bespielt werden. Seitens der Initiativen wird versichert, dass [REDACTED] in einem vorherigen Gespräch zugesagt habe, den 05.10.15 bei Bedarf als weiteren Arbeitstermin zu nutzen.

[REDACTED] betont nochmals, dass die Ergebnisse bis zur Bezirksversammlung am 15.10.2015 vorliegen müssen. Aber der Bezirk und der LSBG werden dem Wunsch der Initiativen nachgehen und versuchen, einen weiteren Bearbeitungstermin zu ermöglichen. An diesem zusätzlichen Termin können die 30 Mitglieder des Gremiums

eine Vorzugsvariante auf Grundlage der bisher erarbeiteten Planungsvarianten erstellen.

Die genaue Terminierung muss noch abgestimmt werden. Entweder wird ein weiterer Termin vor der geplanten öffentlichen Abschlussveranstaltung gefunden oder der 05.10.2015 wird als Workshoptermin genutzt, so dass die öffentliche Veranstaltung verschoben werden muss. [REDACTED] regt an, die Terminabsprache per Email abzustimmen. Dem wird zugestimmt.

22:00 Uhr Schlusswort und Verabschiedung

[REDACTED] bedanken sich bei allen Beteiligten für den diskussionsreichen Abend und verbleiben mit den besten Wünschen bis zum nächsten Arbeitstreffen.

22:05 Uhr Ende

Nächste Termine:

- Weiterer Workshoptermin: Bearbeitung einer Vorzugsvariante auf Basis der bisher erstellten Planungsvarianten mit Tempo 30: Großer Sitzungssaal im Bezirksamt Hamburg-Nord, Robert-Koch-Straße 17
- Öffentliche Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses: Aula der Ilse-Löwenstein-Schule, Humboldtstr. 89, 22083 Hamburg

Die genaue Terminierung wird unter den Sprechern der Fraktionen und Initiativen abgestimmt und allen Beteiligten per Mail mitgeteilt.

BUSBESCHLEUNIGUNG PAPENHUDER STRASSE

BETEILIGUNGSWORKSHOP V AM 05.10.2015

PROTOKOLL

Veranstalter

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Sachsenfeld 3-5
20097 Hamburg

Im Einvernehmen mit:
Bezirksamt Hamburg-Nord
Kümmellstraße 7
20249 Hamburg

Prozessbegleitung

büro lucherhandt
stadtplanung.stadtforschung.stadtreisen



Hamburg, im Oktober 2015

Ablauf

19:00 Uhr	Begrüßung der Anwesenden [REDACTED] <i>Bezirksamt Hamburg-Nord</i>
19:05 Uhr	Begrüßung und Ablauf des Abends [REDACTED] <i>büro lucherhandt</i>
19:10 Uhr	Erläuterung eines weiteren Prüfergebnisses [REDACTED] <i>Polizei Hamburg</i>
19:20 Uhr	Arbeitsphase: Erarbeitung einer Vorzugsvariante <i>in einer gemeinsamen Arbeitsrunde, unter Berücksichtigung der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern (zu den vier Planungsvarianten sowie den vier übergeordneten Themen: Ruhender Verkehr, Fließender Verkehr, Quartiersqualität und Begrünung)</i>
21:05 Uhr	Pause/Beratung in den einzelnen Fraktionen/Initiativen
21:25 Uhr	Vereinbarungen für das weitere Vorgehen
21:50 Uhr	Pause/Beratung in den einzelnen Fraktionen/Initiativen
22:20 Uhr	Vorstellung des Ablaufs der öffentlichen Veranstaltung
22:25 Uhr	Abschluss

Teilnehmerliste

Die Teilnehmer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.

Plenum

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19

21
22



Gäste

1
2
3
4



Experten

1
2
3
4



Vertreter Freie und Hansestadt Hamburg

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Workshop-Begleitung

- 1
- 2
- 3



19:00 Uhr Begrüßung der Anwesenden und Ablauf des Abends

■ begrüßt alle Anwesenden und freut sich auf einen konstruktiven Abend. Er möchte gar nicht viele Worte verlieren, so dass direkt in die Arbeit eingestiegen werden kann. ■ schließt sich der Begrüßung an und erklärt kurz das geplante Vorgehen.

Alle bearbeiten eine gemeinsame Variante und diskutieren an einer Plangrundlage, welche Elemente eingesetzt und wo sie verortet werden sollten. An den Stellwänden hängen die vier bisher erarbeiteten Planungsvarianten mit Tempo 30 und die jeweils dazugehörigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aus der öffentlichen Veranstaltung im Juli. ■ schlägt vor, für jede der Varianten einen Sprecher aus dem alten Team zu ernennen, der die wichtigsten Punkte der Variante erklären kann und an die eingesammelten Bürgerwünsche erinnert. Weiterhin sind an den Wänden die Anregungen und Wünsche zu den übergeordneten Themen Ruhender Verkehr, Fließender Verkehr, Quartiersqualität und Begrünung zu finden. Die Experten übernehmen die Aufgabe der verantwortlichen Sprecher, die darauf achten, dass die Hinweise in der Vorzugsvariante Berücksichtigung finden.

19:10 Uhr Erläuterung eines weiteren Prüfergebnisses

Bevor in die Arbeit eingestiegen wird, möchte ■ Polizei Hamburg, das Ergebnis der gewünschten Geschwindigkeitsmessung ergänzen, weil das beim letzten Treffen noch nicht vorlag. Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Betrachtungsraum der Papenhuder Straße beträgt 35 km/h. Gemessen wurde jeweils 24 Stunden von Montag bis Mittwoch in beide Richtungen. Außer einem Ausreißer am frühen Morgen, der eine Geschwindigkeit von 90 km/h erreichte, gab es kaum Auffälligkeiten.

19:20 Uhr Arbeitsphase

■ moderieren die Arbeit mithilfe von ■. Zunächst wird über die neuen Baumstandorte diskutiert. Die Themen werden der Reihe nach abgehandelt; es folgen die Ladezonen, die Fahrradhäuschen und die Parkplätze. Die einzelnen Elemente werden mit denen der 4 bereits erarbeiteten Varianten verglichen, abgewogen und nach kontroverser Diskussion ggf. in die Vorzugsvariante übernommen. Die Experten stehen beratend zur Seite und geben Hilfestellung bei spezifischen Nachfragen. Seitens der Initiativen kommt die Idee auf, den umstritte-

nen Radschutzstreifen im Bereich Hartwicusstraße/Papenhuder Straße nur einseitig stadteinwärts anzulegen. Die Sachverständigen des LSBG können diesen Vorschlag unterstützen und erläutern, dass sie diese Möglichkeit bereits geprüft haben. Allerdings müsste der Radschutzstreifen ab Hofweg in beiden Richtungen geplant werden, da es hier durch weitere einfahrende Fahrzeuge wieder zu einer höheren Verkehrsbelastung komme. Mit zusätzlichen Halteverbotshinweisen auf dem Schutzstreifen könnte das dortige Parken unterbunden werden.

Ergebnis der Kompromissvariante (Stichpunkte)

- Ergänzung von 6 neuen Bäumen sowie 2 Pflanzbeeten
- Einbau von 3 Fahrradhäuschen (elegantes, transparentes Design) sowie überdachten Fahrradständern
- Einrichten von 5 Ladezonen
 - Westseite:
 1. Weinhandel/Wäscherei
 2. Bäcker/Restaurant
 3. Gemüsehändler/Restaurant/Blumenladen
 - Ostseite:
 4. Kita/Restaurant
 5. Edeka
- Erhalt und Schaffung möglichst vieler Parkplätze:
 - Bereich Papenhuder Str.
 - Westseite: durchgängig Längsparken
 - sobald Platzkapazitäten: Schrägparken
 - Behindertenstellplätze
 - Ostseite: Schrägparken im Winkel 45°
 - Behindertenstellplätze
 - Bereich Hofweg
 - Westseite: durchgängig Längsparken
 - Ostseite: Schrägparken,
 - Winkel zu prüfen: 45° oder 60°
- Einrichtung von Radschutzstreifen
 - Bereich Papenhuder Str.
 - auf Westseite einseitig stadteinwärts geführt (1,39m + 0,50m Sicherheitsstreifen)
 - Bereich Hofweg
 - beidseitig geführt (1,25m + 0,50m bzw. 0,70m Sicherheitsstreifen)

21:05 Uhr Pause/Beratung in den einzelnen Fraktionen/Initiativen

Die Initiativen sehen den nun erstellten Vorschlag als einen schmerzlichen, aber guten Kompromiss an und würden diesen am Mittwoch der Öffentlichkeit präsentieren. Die CDU-Fraktion würde diesen Konsensvorschlag ebenso mittragen. Die SPD-Fraktion und die Fraktion der Grünen meinen, sie können die Tragweite der erstellten Lösung nicht abschätzen und würden den Kompromiss gerne mit ihrer jeweiligen Fraktion besprechen, bevor sie eine Meinung beziehen und eine Entscheidung treffen, die nicht von ihrer Fraktion unterstützt wird.

21:25 Uhr Vereinbarungen für das weitere Vorgehen

Da die öffentliche Veranstaltung bereits in 2 Tagen stattfinden wird, stellt sich die Frage, bis wann eine Entscheidung getroffen und was der Öffentlichkeit präsentiert werden kann. Seitens der Initiativen wird kritisiert, dass sie den Vorschlag auch nur im Gesamtpaket als Kompromiss tragen würden, aber ebenfalls eine andere Variante – Tempo 30 mit Mischverkehr – favorisieren. Sie fragen nach einer Alternative und merken an, dass der gesamte Beteiligungsprozess ohne das Mittragen des Konsensvorschlags umsonst gewesen wäre. Aus dem Gremium kommt der Hinweis, dass auch die Abwägung der Öffentlichkeit, die erst am Mittwoch eingeholt werden kann, in die Entscheidung der Fraktionen einbezogen werden müsste.

21:50 Uhr Pause/Beratung in den einzelnen Fraktionen/Initiativen

Nach einer weiteren kurzen Auszeit fordern die Initiativen von den Politikern eine klare Stellungnahme und fragen, mit welcher Empfehlung sie diesen Kompromiss in ihren Fraktionen vertreten werden. Die Politik erklärt sich bereit, die heute erstellte Variante als Kompromiss vorzustellen. Allerdings sind an der endgültigen Entscheidung viele weitere Personen beteiligt, so dass sie nicht zu sagen vermögen, wie das Ergebnis in ihren Fraktionen ausfällt. Es bleibt festzuhalten, dass die Mehrheit des 30er-Gremiums den Kompromiss trägt, aber viele weitere – sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Politik- noch zu überzeugen sind. Die Entscheidung der Politik wird erst nach dem 07.10.2015 getroffen, damit auch die dort geäußerten Meinungen in die Abwägung einbezogen werden können. Die technische und rechtliche Umsetzbarkeit wird der LSBG prüfen und auswerten.

22:20 Uhr Vorstellung des Ablaufs der öffentlichen Veranstaltung

erklärt den geplanten Ablauf der anstehenden öffentlichen Veranstaltung. Nach einer Begrüßung sollen nochmals die Prüfergebnisse vorgestellt werden, so dass auch die Öffentlichkeit umfänglich informiert ist. Anschließend werden die Vorzugsvariante anhand von Bildern in der Bildschirmpräsentation oder des aufgehängten Original-Plans erläutern. Danach besteht die Möglichkeit für Rückfragen und zur Diskussion der Kompromissvariante. Im Nachgang der Veranstaltung werden die Bürgerinnen und Bürger wieder die Möglichkeit erhalten, ihre Kommentare und Hinweise auf Karteikarten niederzuschreiben. Die bisher eingegangenen Hinweise werden im Nachgang systematisch analysiert und mit dem Protokoll online gestellt.

Der vorgetragene Wunsch bezüglich einer kurzen Redezeit der einzelnen Gruppierungen, einzelner Statements, wird diskutiert. Es wird daran erinnert, dass die Veranstaltung hauptsächlich für die Bürgerinnen und Bürger sowie ihre Fragen und Rückmeldungen gedacht ist. Deshalb wird festgelegt, dass die Politik und die Initiativen jeweils 7,5 Minuten erhalten, um kurze Statements loszuwerden und ihre Sicht zu Prozess und Ergebnis darlegen zu können.

22:25 Uhr Abschluss

Zuletzt betonen die Initiativen noch einmal ihren Wunsch an die Politiker, diesen Kompromiss zu unterstützen und das Gesamtziel nicht aus den Augen zu verlieren: die Situation in der Papenhuder Straße insgesamt zu verbessern.

Es wird sich darauf geeinigt, dass im Vorfeld keine Ergebnisse der heutigen Sitzung veröffentlicht werden. danken allen Beteiligten für ihre Mitarbeit und ihre Geduld und wünschen einen erholsamen Feierabend.

Nächster Termin:

- 07.10.2015, 20:00 bis 22:00 Uhr, Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses: Aula der Ilse-Löwenstein-Schule, Humboldtstr. 89, 22083 Hamburg