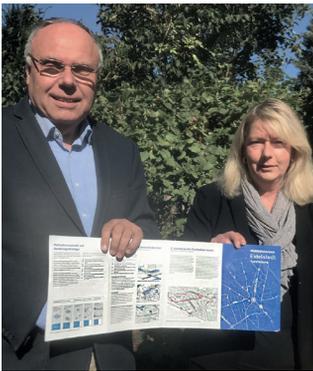


## Im Fokus: Mobilitätskonzept für Eidelstedt

*Das Mobilitätskonzept für Eidelstedt, mit dessen Erstellung das Büro „orange edge“ beauftragt wurde, liegt nun vor. Es handelt sich um ein Fachgutachten, das die Grundlage für weitere Planungen bildet. Welche Empfehlungen umgesetzt werden, welche Prioritäten gesetzt werden, in welchem Zeitrahmen diese Umsetzungen in Politik und Verwaltung. Wenn Sie sich durch die 100 Seiten durchgearbeitet haben, lesen Sie auf Seite 92: „Für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes gibt es keine eindeutigen Zuständigkeiten“ und weiter: „Für weitere strategische Schritte ist die Einrichtung einer dauerhaft bestehenden Organisationseinheit notwendig.“ Es ist aus Sicht des Bürgervereins notwendig, dass sich diese „Organisationseinheit“ zügig findet, Entscheidungen trifft und umsetzt. Wir haben bei den Fraktionen angefragt und um einen Kommentar zum Mobilitätskonzept gebeten.*

**SPD** – Nun liegt es endlich vor, das seit



*Martina Koeppen MdHB und Peter Schreiber, Vorstand Bürgerverein, äußern sich kritisch*

Anfang 2018 vom Regionalaussschuss und der Bezirksversammlung geforderte „Mobilitätsgutachten für Eidelstedt (MoKo)“. Auf dem Weg bis heute sollte es gar nur zu einem „Zentrums-gutachten“ schrumpfen. Erst durch Verdoppelung der Gutachterkosten war eine Ausdehnung auf ganz Eidelstedt möglich. Hier kann man es nun einsehen: [http://www.eidelstedt-mitte.de/moko\\_eidelstedt\\_2020.pdf](http://www.eidelstedt-mitte.de/moko_eidelstedt_2020.pdf)

Auf 100 Seiten sind die Leser\*innen mit Texten, Grafiken, Stadtkarten intensiv gefordert, die Inhalte zu durchdringen. Zwar gibt es auch eine gedruckte

Kurzfassung, vor deren Lektüre allein ausdrücklich gewarnt werden muss, da ansonsten „gefährliche“ Wissenslücken entstehen. So besteht die Gefahr, dass geneigte Interessierte sich allein von der Komplexität des Gutachtens abgeschreckt sehen und in der Folge sich nur ein kleiner Kreis von Personen mit vermutlich beruflicher Vorbildung/Interesse damit voll umfänglich beschäftigen wird. Aber handeln die dann auch im Interesse der Mehrheit der Menschen hier?

Um die zentrale Botschaft des Konzepts vorweg zu nehmen: es geht um die „Mobilitätswende in Eidelstedt“! Zwar werden konkrete und aktuelle Verkehrsprobleme benannt, die jedoch sehr schnell wieder von den Vokabeln Fahrrad und Verkehrswende überlagert werden. Das mögen ja auch alles ehrenwerte politische Ziele sein, die zu erreichen jedoch das Lebensalter mancher Bürger\*innen hier überschreiten werden. Die ursprüngliche Zielsetzung dieser Untersuchung durch die politischen Akteure war die Frage, wie Eidelstedt von den konkreten Verkehrsproblemen entlastet werden könnte. Und zwar so schnell wie möglich!

Einige Anmerkungen zu diesem Konzept:

Vorweg sei aber noch auf Fehler oder Ungenauigkeiten in Skizzen hingewiesen:

1. Das Deckblatt stellt bedeutende (?) Straßenführungen in Eidelstedt dar. Warum es eine Eckverbindung zwischen Torfweg und Redingskamp geben soll, verstehen Anwohner sicher nicht.
2. Auf Seite 16 im Bild 9 soll es sich um eine Ansicht von der Lohkampstraße handeln. Falsch, das ist die Ansicht vom Marktgelände zur Passage des Centers.
3. Auf der Skizze Seite 31 wird die Kita Baumacker unter Ziffer 3 auf dem Plan mal eben der Stadtteilschule Eidelstedt an der Lohkampstraße zugeordnet.

4. Seite 22: nicht die „Busspur“ wird regelmäßig für ein Linksabbiegen aus der Eidelstedter Dorfstraße benutzt, sondern es wird schlicht regelwidrig abgebogen.

Das ist irritierend und nährt Zweifel an einer gründlichen Recherche der Verfasser\*innen.

#### **Konkretes:**

Bemerkenswert ist die Auseinandersetzung mit der Problematik der Ausweich- und Durchgangsverkehr am Beispiel der Kieler Straße. So erkennt der Gutachter die Pendler als „Hauptproblem“ (S. 15), geht aber weiterhin von über 40.000 Kfz-Bewegungen (S. 26) am Eidelstedter Platz nach Ausbau der A7 aus. Lösungsansätze zur Reduzierung sind im kompletten MoKo nicht zu finden. Im Gegenteil, in seiner Vision erklärt es die Kieler Straße und die Holsteiner Chaussee (HC) zu Magistralen/Hauptstraßen (S. 87), die durch hohe und kompakte Bebauung ergänzt werden sollten. Gleichzeitig schlägt es eine „Bustrasse“ entlang der AKN-Gleise vor, damit die Busse in der HC nicht im Stau stehen (S. 53, 60 u. 61). Für den Redingskamp wird ausführlich der Schleichverkehr beschrieben, aber keine Lösung angeboten. Im Gegenteil, durch die Übernahme der Begründung der Straßenverkehrsbehörde wurde ein Bedarf zur Verbesserung negiert. Dabei zeigen die Verkehrszählungen, dass die Vorfahrtsstraße Lohkampstraße zwischen Landesgrenze und Redingskamp eine geringere Verkehrsbelastung hat als der Redingskamp als Wohnstraße Zone 10.

Gleiches gilt für die Elbgaustraße, die nach dem Ausbau der A7 noch mehr Verkehr aufnehmen soll (S. 27) und als „Urbane Straße“ bezeichnet wird (S. 86). Auch hier fehlen Lösungsansätze. Insbesondere zu den Problematiken der schlechten Umsteigemöglichkeit am S-Bahnhof und der Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Diesem Katalog von Fragen und Anmerkungen könnten weitere Seiten angefügt werden,

was den Rahmen leider deutlich sprengen würde, daher ist unsere konkrete Forderung:

Der Gutachter muss sein MoKo auf einer coronakonformen Veranstaltung Seite für Seite vorstellen und Antworten auf unsere Fragen haben.

*Martina Koeppen, MdHB und Peter Schreiber*

Liebe Eidelstedter\*innen,

mit diesem Beitrag möchten wir uns Ihnen kurz vorstellen: Wir, Miriam Putz und Till Steffen, sind seit diesem Jahr Ihre **GRÜNEN** Abgeordneten in der Hamburger Bürgerschaft. Wir freuen uns, den Wahlkreis Eidelstedt-Stellingen-Eimsbüttel West und damit die Belange dieser Stadtteile vertreten zu dürfen. Wir haben schnell gemerkt, dass in Eidelstedt das Thema Verkehr eine besondere Rolle spielt. Da sich dies mit unseren Vorstellungen von einer Mobilitätswende zugunsten des klimafreundlichen Verkehrs und der Aufenthaltsqualität in der Stadt deckt, freuen wir uns, hier einen Diskussionsbeitrag beisteuern zu dürfen.



*Miriam Putz, in der Hamburger Bürgerschaft für den Wahlkreis Eidelstedt-Stellingen, sieht eine Verlagerung des Busbahnhofs positiv.*

*Foto: Hennig Angerer*

Anlass ist das Mobilitätskonzept für Eidelstedt, das vor einigen Monaten veröffentlicht wurde. Es skizziert verkehrliche Probleme, die wir GRÜNE schon seit Jahren thematisieren und zu denen wir vielfach Lösungsansätze präsentiert haben.

Dazu gehört zunächst der hohe Durchgangsverkehr. Wie in dem Gutachten ausgeführt, können wir dies nur ansatzweise im Stadtteil selbst beeinflussen – was wir aber anpacken können, sind die Auswirkungen auf die Verkehrssituation vor Ort.



Die täglichen Staus auf Holsteiner oder Pinneberger Chaussee erschweren nicht zuletzt auch viele tägliche Wege der Eidelstedter\*innen. Die entstehenden Ausweichverkehre belasten die umliegenden Wohngebiete. Der Redingskamp hat sich hier zum Negativbeispiel entwickelt, und wir werden weiterhin alles daransetzen, diesen Straßenzug zu entlasten – aus unserer Sicht wäre eine Durchfahrtsperre, etwa im Bereich Alpenrosenweg, die beste Möglichkeit, den Verkehr zu verringern.

Unsere Überzeugung, dass der Fuß- und Radverkehr gerade im Eidelstedter Zentrum bereits heute eine große Rolle spielt, wurde durch das Mobilitätskonzept ebenso bestätigt wie die Tatsache, dass es hier noch erhebliche Lücken und Problemstellen gibt. Exemplarisch sei der Ekenknick genannt, für den wir bereits vor Jahren eine Verkehrsberuhigung gefordert haben. Hier fällt es angesichts des starken Parksuchverkehrs vielen Fußgänger\*innen schwer, sicher und ohne langes Warten die Straße zu queren. Dies betrifft vor allem Senior\*innen, Menschen mit Kinderwagen oder Kinder selbst – Personengruppen, deren besonderen Schutz und Förderung im Alltagsverkehr wir für geboten halten.

Unsere Ideen, den Ekenknick zu einem für alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigten Raum zu machen, sowie den Parksuchverkehr zu reduzieren, finden wir im Mobilitätskonzept wieder – wir werden uns weiterhin für ihre Umsetzung stark machen.

Beim Thema Radverkehr sehen wir noch viele Verbesserungsmöglichkeiten. Neben mehr Abstellanlagen, vor allem im Zentrum, sollte die Qualität der Radinfrastruktur an den größeren Straßen im Stadtteil deutlich ausgebaut werden. Hier gibt es nach wie vor zu viele Hürden für die wachsende Zahl derer, die das Fahrrad nutzen wollen. Die besondere Schutzbedürftigkeit von Schulkindern muss angesichts der zahlreichen Schulstand-

orte in ganz Eidelstedt zum Maßstab neuer Planungen werden. Besonders deutlich wird die Problematik an der Elbgaustraße – jener Straße, die das Eidelstedter Zentrum mit der bedeutendsten S-Bahnstation im Umkreis verbindet. Wir haben schon vor Jahren einen Aus-/Umbau zugunsten des Radverkehrs gefordert, dies ist bisher ausgeblieben. Eine Patentlösung an dieser Straße, an der Fläche für Erweiterungen fehlt, scheint nicht in Sicht – die Diskussion der Alternativen und möglichen Kompromisse muss aber geführt werden! Und wenn auf der Elbgaustraße partout nichts geht, sollte es zumindest eine gut zu fahrende Parallelstrecke geben.

Schließlich reißt das Mobilitätskonzept eine mögliche verkehrliche und städtebauliche Neuordnung an, die wir als zentralen Baustein der künftigen Entwicklung Eidelstedts sehen, nämlich die Verlagerung des Busbahnhofs zur künftigen S-Bahnstation Eidelstedt Zentrum.

Wir sehen darin viele Vorteile, gerade auch, was die städtebauliche Attraktivität am Eidelstedter Platz als Visitenkarte des Stadtteils angeht. Es bedarf aber intensiver verkehrsplanerischer Überlegungen, wie eine solche Überplanung sinnvoll und ohne Nachteile für das Bussystem und den Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden kann. Hier fordern wir einen intensiven Dialog der Akteure und der Bevölkerung Eidelstedts.

Wir wünschen uns, mit Ihnen gemeinsam an einer Verbesserung der Verkehrssituation in Eidelstedt arbeiten zu können und freuen uns auf die entsprechenden Gespräche und Diskussionen dazu. Schreiben Sie uns gerne, wenn Sie dazu eine Meinung oder ein Anliegen haben.

*Miriam Putz,  
miriam.putz@gruene-fraktion-hamburg.de*

*Till Steffen,  
till.steffen@gruene-fraktion-hamburg.de*

**FDP** –Aus Sicht der FDP Bezirksfraktion Eimsbüttel ist das Verkehrskonzept Eidelstedt nicht überzeugend. Es berücksichtigt zu wenig die gegenwärtige Lebenssituation, sondern zeichnet nur ein Wunschbild von Eidelstedt, wie es möglicherweise einmal in ferner Zukunft sein könnte.

Es ist wenig zielführend, Verkehrskonzepte nur für einzelne Stadtteile zu entwerfen, da hierdurch übergeordnete Verkehrsprobleme, wie z.B. belastende Durchgangsverkehr, nicht zufriedenstellend gelöst werden können. Vielmehr kommt es dann nur zu Verdrängungseffekten. Die FDP Fraktion Eimsbüttel spricht sich daher dafür aus, dass es einen neuen Generalverkehrsplan für ganz Hamburg gibt, in dem die Interessen und Belange aller Verkehrsteilnehmer und -mittel gleichermaßen und fair berücksichtigt werden.

Eidelstedt ist ein Stadtteil, in dem die Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund seiner Lage bereits auf die Nutzung eines Autos angewiesen sind. Beim Neubau von Wohnungen ist daher zwingend darauf zu achten, dass auch genügend Parkplätze gebaut werden. Die vorhandenen Straßenzüge, wie z.B. Hörgensweg oder Jaarsmoor, sind bereits aktuell zugeparkt, sodass kein weiterer Raum für weitere Fahrzeuge vorhanden ist. Car-Sharing Modelle werden hier kaum Abhilfe schaffen können, da sie vielfach nicht zu den Lebensplanungen der Bewohnerinnen und Bewohner passen und darüber hinaus den ohnehin knappen Parkraum zusätzlich belegen würden.

Sinnvoll ist es, die völlig maroden Fahrradwege zu sanieren und neue zu bauen. Wie im Verkehrskonzept vorgeschlagen, sollte eine Priorität dabei sein, die Fahrradwege im Redingskamp und der Lohkampstraße zu erneuern, da es sich hierbei um Schulwege handelt. Auch eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung ist sinnvoll. An der S-Bahn

Elbgaustraße sollte hierzu eine richtige Bushaltestelle gebaut werden.

Die im Verkehrskonzept vorgeschlagene Zurückverlegung der Bushaltestelle Eidelstedt-Zentrum

Richtung AKN erachten wir für nicht sinnvoll, weil auf diese Weise der Busverkehr stärker in die Wohngebiete abge-

drängt wird. Vielmehr sollte der Busverkehr weiterhin über den Eidelstedter Platz und die Holsteiner Chaussee geleitet werden. Der Busbahnhof am Eidelstedter Platz sollte hierfür saniert und modernisiert werden.

Die Verhinderung von Durchgangs- und Schleichverkehren lässt sich nur gesamtstädtisch lösen (siehe oben). Um dieses Problem in Eidelstedt kurzfristig zumindest zu minimieren, sollte durch verstärkte Polizeikontrolle dafür Sorge getragen werden, dass in den zahlreichen Spielstraßen, wie z.B. Gloxinienweg, Gladiolenweg, Georginenweg, Halstenbeker Stieg, die Schrittgeschwindigkeit nicht regelhaft überschritten wird. Ferner könnte es sich anbieten, ein weitläufiges Einbahnstraßensystem um den Eidelstedter Platz einzurichten.

*Benjamin Schwanke*  
Vorsitzender

*FDP-Fraktion in der Bezirksversammlung Eimsbüttel*



*Benjamin Schwanke fordert Sanierung der maroden Fahrradwege und bessere Anbindung an den ÖPNV*

Der Bürgerverein setzt sich intensiv mit dem Mobilitätskonzept auseinander. Wir haben dafür eine Arbeitsgruppe gegründet, da das Thema sehr umfangreich und speziell ist. Wenn Sie Interesse haben und idealerweise einschlägige Fachkenntnisse mitbringen, dann melden Sie sich bitte bei: Ursula Kleinfeld, [info@eidelstedter-buergerverein.de](mailto:info@eidelstedter-buergerverein.de)



## Mobilität in Eidelstedt



<https://fahrrad.hamburg.de/service/velorouten/>

Das Konzept der Velorouten ist im Internet abgebildet. Es sieht vor, dass das Hamburger Stadtgebiet nördlich der Elbe strahlenförmig vom Zentrum her mit den Velorouten durchzogen wird.

Eine Ringstrecke (14) verläuft vom Bahnhof Altona bis zum U-Bahnhof Billstedt.

Während die Velorouten der Bezirke Altona, Nord, Wandsbek und Bergedorf die Ringstrecke 14 kreuzen und bis an den Stadtrand geführt werden, enden in Eimsbüttel die Velorouten 2 und 3 an der Ringstrecke 14.

Die Ringstrecke (14) verbindet den S-Bahnhof Othmarschen über die Eidelstedter Bahnhöfe Elbgaustraße, Eidelstedt Zentrum und Hörngensweg und dem U-Bahnhof Niendorf Nord mit dem U-Bahnhof Langenhorn Markt.

Die Anbindung der Velorouten (2) und (14) ist ungenügend. Der Zugang zum Eidelstedter Platz und zu den Bahnhöfen Eidelstedt Zentrum und Elbgaustraße von den Gebieten oberhalb der Veloroute 14 einschließlich der Stadtteilschule Eidelstedt erfolgt im Wesentlichen über

- die Pinneberger Chaussee „Magistrale“
- die Lohkampstraße und
- den Redingskamp.

### Probleme:

Keine dieser drei Fahrradroutes ist als Weiterführung der Veloroute 2 vorgesehen. Der Zustand der Radwege ist oberhalb der Elbgaustraße teilweise katastrophal und das Fahren auf der Fahrbahn ist aufgrund der stehenden Verkehre, der HVV-Busse und der Fahrbahnverengungen für Radfahrer unzumutbar und gefährlich.

Die Veloroute (14) verläuft vom Niekampsweg Richtung Altona auf dem Ring 3 (Elbgaustraße). Somit liegt die Veloroute

14 auf dem Bürgersteig unter den S-Bahn-, Fernbahn- und Güterbahnbrücken zwischen dem S-Bahnhof Elbgaustraße und dem Fuß- und Radweg zum Friedrichshulder Weg. Diese Passage ist schon jetzt inakzeptabel: Ein Befahren der Fahrbahn mit dem Fahrrad ist aufgrund der öffentlichen und privaten Verkehrsdichte tagsüber unzumutbar und gefährlich. Die mangelnde Luftgüte, insbesondere im Trog unterhalb der Bahnanlagen, insbesondere bei Verkehrsspitzen und geringer Windgeschwindigkeit, kann die Gesundheit schädigen. Der Verkehr kann dort teilweise zu einer gesundheitsschädlichen Lärmbelastung führen.

Die aktuelle Streckenführung auf dem Bürgersteig ist schon jetzt für Fußgänger und Fahrradverkehr zwischen Eidelstedt und Lurup viel zu schmal, so dass es mehrfach täglich zu gefährlichen Verkehrsbegegnungen zwischen Fußgängern und Radfahrenden und zwischen Radfahrenden und entgegenkommenden Radfahrenden (Geisterfahrenden) kommt. Zudem ist es jetzt geplant, dass der Autoverkehr zur Autoverladung der Bahn diesen Fuß- und Radweg kreuzen wird. Wird diese Planung unverändert umgesetzt, wird sich die Situation für die Fußgänger und Radfahrer zwischen den Bahnbrücken weiter verschlechtern.

### Lösungen:

Das Konzept der Veloroute 2 bis zu der Stadtteilschule Eidelstedt und dem Naherholungsgebiet Krupunder See verlängern und als eine Route für Radfahrer sicher ausgestalten und für die Fußgänger und Radfahrenden zur Unterquerung der Bahnanlagen eine alternative Verkehrsführung anbieten, wie dies z.B. mit einem neu zu schaffenden Fuß- und Radwegtunnel zwischen der Einfahrt zum Parkhaus am S-Bahnhof und dem Fuß- und Radweg zum Friedrichshulder Weg möglich ist.

*Dr. Horst Klemeyer  
Beisitzer, Vorstand Eidelstedter Bürgerverein*