

Sie haben gemeinsam mit uns geplant - das ist daraus geworden (1)

Meinungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Ähnliche Aussagen sind zusammengefasst.)	Vorschlag wird so berücksichtigt	Vorschlag kann nicht umgesetzt werden
Allgemeines		
Alles soll so bleiben wie es ist. Alles funktioniert sehr gut, der Zustand hat sich bewährt.		Im kommenden Jahr wird ein Aufzug installiert, der haltestellenbedingt in der jetzigen Fahrbahn des Eppendorfer Baum positioniert wird. Dadurch entfällt zukünftig an der Zufahrt Eppendorfer Baum in den Klosterstern eine der beiden vorhandenen Fahrspuren. Zusätzlich müssen die Defizite beseitigt werden: Radfahrende werden im Kreisel Klosterstern durch abbiegende Kfz gefährdet. Der Radweg im Eppendorfer Baum führt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern. Zweite-Reihe-Parker behindern den Verkehrsfluss.
Über Bezirksgrenzen hinweg planen. Straßenbaumaßnahmen zu unkoordiniert. Einheitliche Planung + Umsetzung Eppendorfer Baum ab Eppendorfer Landstraße.	Es gibt eine einheitliche Planung vom Klosterstern bis zur Hegestraße (HH-Nord).	Eine Fortsetzung bis zur Eppendorfer Landstraße ist wünschenswert, aber noch nicht begonnen.
Belange Denkmalschutz berücksichtigen	Die Belange des Denkmalschutzes sind bei der Planung berücksichtigt worden.	
Schüler einbeziehen (Planung für deren Zukunft).	An den Diskussionen vor Ort am Pavillon und an den Infotischen haben sich auch Jugendliche beteiligt.	
Man hätte früher beteiligen sollen. Frühzeitig mit Akteuren kommunizieren.	Bereits im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zum barrierefreien Ausbau der U Bahnhaltestelle Klosterstern ist auch über die Straßenplanung gesprochen worden. Die Erweiterung der Planung auf den gesamten Eppendorfer Baum erfolgte erst später.	
Mit Umgestaltung warten, bis Osterstraße fertig ist.		Es gibt keine Abhängigkeiten zwischen den beiden Projekten.
Veränderung des Mobilitätsverhaltens. In Zukunft mehr Transportfahrräder: Umgang? Radfahrer zu schnell.	Es gibt sehr unterschiedliche Nutzergruppen unter den Radfahrenden mit ebenso vielfältigen Fahrradtypen. (CityBike, Lastenrad, Rennrad) Die Planung sorgt für die Infarstruktur und gegenseitige Sichtbarkeit, gegenseitige Rücksichtnahme müssen alle Verkehrsteilnehmer selbst aufbringen.	
Fahrradfahrer bevorzugt und überbewertet (Vorgabe Politik).	Das Mobilitätsverhalten ändert sich auch ohne Einfluss der Politik. Darauf muss die Verkehrsplanung reagieren. Das Fahrrad ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel.	
Sicherheitsaudit durchführen.	Die Straßenplanung wird durch ein externes Sicherheitsaudit überprüft.	
Temporäre Lösung zur Beobachtung.	Mit einem Verkehrsversuch wird die zukünftige einstreifige Verkehrsführung an der Zufahrt vom Eppendorfer Baum in den Klosterstern simuliert. Geplant bis Ende März 2016.	
Computersimulation machen.	Eine Simulation der zukünftigen Verkehrsführung liegt vor und wird veröffentlicht.	
Nutzung der Innenfläche des Kreisels für „Bildung by natur Object“. Cafe / Aufenthaltsqualität. Einbeziehung des vorhandenen Baumbewuchses in die Bauten. Ökologisch wertvolle Gestaltung (Wildblumenwiese).		Die Grünfläche im Inneren des Klosterstern ist vor wenigen Jahren neu gestaltet worden und bleibt von der Verkehrsplanung unberührt.
Minimallösung bringt nichts.	Die Planung beinhaltet die gesamten Straßenräume zwischen den Gebäuden.	
Fußgänger		
Zebrastrifen verlagern in die Nebenstraßen. (Klosterstern) Problem Fußquerungen verlagern – keine Umwege für Fußgänger.	Die "Zebrastrifen" bleiben an allen Einmündungen erhalten und liegen in der Laufrichtung der angrenzenden Gehwege.	
Zugang zum Kreisel schaffen. Querung durch Tunnel, Brücke, Zebrastrifen oder (temporäre) Ampel, Transportable Brücke bei Events.		Eine erweiterte Nutzung des Innenbereichs des Klosterstern ist nicht Bestandteil der Verkehrsplanung.
Bäume, Stadtgrün		
Baumschutzgutachten	Die Planung wird durch Verkehrsplaner und Landschaftsarchitekten gemeinsam erarbeitet. Während des Straßenbaus erfolgt eine fachliche Begleitung.	
Erhalt und Ausbau des Grüns. Beete erneuern. Mehr Wert auf ökologische Gestaltung – weniger versiegeln.	Die Bäume erhalten Raum zur Entwicklung.	
Die Bäume und das Grün belassen.	Die Bäume bleiben erhalten. Drei Bäume werden zusätzlich gepflanzt.	
Gewerbe / Einkaufen		
Lieferzonen schaffen. Zonen für Be- und Entladen wichtig. Interessen der Gewerbetreibenden berücksichtigen.	Auf der Nordseite wird die bisherige Bushaltestelle zur Ladezone. Auf der Südseite wird ebenfalls eine Ladezone geschaffen.	
Einheitliche Öffnungszeiten der Geschäfte. BID am Eppendorfer Baum machen. Quartiersmanagement für Kunden und Eigentümer.	Durch den Umbau werden die Gehwege deutlich breiter. Dadurch entsteht mehr Platz zum Flanieren, für Cafés und Auslagen.	

Sie haben gemeinsam mit uns geplant - das ist daraus geworden (2)

Meinungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Ähnliche Aussagen sind zusammengefasst.)	Vorschlag wird so berücksichtigt	Vorschlag kann nicht umgesetzt werden
Klosterstern - Kfz-Verkehr		
Einbahnstraßenregelung für die Nebenstraßen zur Entlastung des Kreisverkehrs.	Die neue Ampelschaltung an der Isestraße / Hochallee soll eine weitere attraktive Verbindung über die Hochallee zur Innenstadt ermöglichen.	Entscheidend für die Leistungsfähigkeit sind die Hauptrouten des Verkehrs (Eppend. Baum, Rothenbaumch., St. Benedictstr.), weniger die übrigen Einmündungen.
Nach Ursachen von Unfällen forschen. Wenn Unfall, dann ohne größere Folgen. Reduktion der Unfälle wichtig. Sicherheit vor Verkehrsfluss. Einzugsbereich von Schulen.	Die bekannten Unfallstellen am Klosterstern sollen entschärft werden.	
Keine Ampel! - tötet Klosterstern. Ampel an Rothenbaumchausee.		Ampeln am Klosterstern sind nicht geplant und wären auch nicht hilfreich.
Hauptverkehrsquerungen mit Abbiegespuren stärken. (Klosterstern) Ausweichzone im Kreis (wegen Rückstau).	Fahrbahn wird mit 5,50 m "überbreit", so dass abbiegende Pkw überholt werden können.	Abbiegespuren in Teilen des Kreisels wurden geprüft, hätten jedoch gefährliche Verflechtungsstrecken und eine gestörte Radverkehrsführung zu Folge.
Verkleinern des Klostersterns (Innenkreis).		Die Grünfläche im Inneren des Klosterstern bleibt von der Verkehrsplanung unberührt, da hierdurch keine Vorteile erzielt werden können.
Klosterstern - Radverkehr		
Mischverkehr im Klosterstern überlegen. Fehlende Akzeptanz des Mischverkehrs. Mischverkehr verbessert Flüssigkeit des Verkehrs (auch bei Einspurigkeit).		Aus der Abwägung der Planungsvarianten hat sich ein Radweg direkt neben der Ffz-Fahrbahn als sicherste Alternative ergeben.
Piktogramme auf dem Boden. Fahrradpiktogramme verdeutlichen Mischverkehr.	Der Radweg im Klosterstern und die Schutzstreifen im Eppendorfer Baum sollen an markanten Stellen mit Piktogrammen markiert werden.	
Gradlinige Radwegführung. Kein Vorabbiegen und zurück. Ein- und Ausfahrwinkel auf Radfahrersichtbarkeit statt Schnelligkeit optimieren. Steilere Einfahrten = kein toter Winkel und Entschleunigung.	Der Radweg im Klosterstern verläuft kontinuierlich, auch an den Einmündungen, direkt neben der Kfz-Fahrbahn.	
Für Radwege Mindestbreite einheitlich übernehmen (z.B. 1,60 m). 1-spurig – kein Rechtsabbieger – Fahrrad 3 cm höher neben Kreisverkehr. Breitere Radwege wie in Kopenhagen.	Der Radweg im Klosterstern erhält durchgehend eine Breite von zwei Metern zzgl. eines Sicherheitsstreifens von 0,65 m und ist durch einen 3 cm hohen Bord vom Kfz-Verkehr abgegrenzt.	
Kreiselinnenseiten mit Ruckelpflaster, wenn die breite Mischspur sonst zu gefährlich wäre. Ausweichspur aufpflastern.		Aus der Abwägung der Planungsvarianten hat sich ein Radweg direkt neben der Ffz-Fahrbahn als sicherste Alternative ergeben. Die Kfz-Fahrbahn ist 5,50 m breit, so dass abbiegende Kfz überholt werden können.
Fahrradstation am E-Häuschen.	Es wird noch geprüft, ob hier Fahrradparkplätze für Bike + Ride gebaut werden können.	
Radweg / Schutzstreifen in rot.	Es wird noch geprüft, ob der Radweg im Klosterstern mit rotem Asphalt befestigt werden kann.	
Im Kreisel Radverkehr in beide Richtungen zulassen.		Ein Zweirichtungsradweg im Klosterstern ist wegen mangelhafter Sicherheit nicht möglich.
Hochring über dem Kreisel für Radfahrer.		Ein Bauwerk für Radfahrer im Klosterstern ist nicht finanzierbar, wäre wegen der Rampen nicht komfortabel für Radfahrer und nicht mit dem Denkmalschutz vereinbar.
Klosterstern - Parken		
Position der Ein- und Ausfahrten am Parkplatz Klosterstern so, dass Stauzeit „genutzt“ werden kann.	Die Lage der Zu- und Ausfahrten zum Parkstreifen wird optimiert.	
Innenkreis für Parkplätze nutzen / schräg parken. Parkplätze weg nicht schlimm. Längs- und Querparken mischen.	Das Parken im Kreisel wird so geordnet, dass die Bäume geschützt und möglichst viele Parkplätze erhalten bleiben.	
Bäumefällen NoGo. Bäume nicht fällen = Lärmschutz. Park/Grünfläche verkleinern – Verkehrsfläche gewinnen (nicht Parkplatz).	Die Grünfläche im Inneren des Klosterstern ist vor wenigen Jahren neu gestaltet worden und bleibt von der Verkehrsplanung unberührt.	
Zugang zu Parkplätzen Klosterstern schwierig. Unterführung zu Parkplätzen. Fußgängerampel		Fußgängerampeln zum Parkplatz wären wegen der Verkehrssicherheit nur bei einer "Vollsignalisierung" an allen Einmündungen möglich. Dies reduziert die Leistungsfähigkeit.
Werbeanhänger stören / belegen Parkplätze. Viele Parkrempler.	Das Parken im Kreisel wird neu geordnet, das Parken auf dem mittleren Grünstreifen wird unterbunden.	
Poller am Kreisel können weg. Bügel um die Bäume.	Die Bäume werden durch Knie-Geländer geschützt.	
Direktes Einparken vom Kreisel?		Wegen der Verkehrssicherheit und eines unbehinderten Verkehrsflusses können die Parkplätze nur von innen angefahren werden.
8 Parkplätze sind keine 6 Bäume wert. Parkplatz im Kreisel ohne Lösung für Baumbestand.	Die Grünfläche im Inneren des Klosterstern bleibt von der Verkehrsplanung unberührt.	
Car2go-Stellplätze entwickeln auf bisherigen Normalstellplätzen (kürzere Stehzeiten, mehr Durchsatz, mehr Platz).	Die Planung bietet die Möglichkeit die Stellplätze auch für alternative Modelle zu nutzen.	
Quartiersgaragen in Landschaftsbauweise oberirdisch mit Integration Bäume/Grün. Zusätzliche Stellplätze – Tiefgarage – Eventuell Bolivarpark		Dies kann im Rahmen der aktuellen Planung nicht umgesetzt werden.

Sie haben gemeinsam mit uns geplant - das ist daraus geworden (3)

Meinungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Ähnliche Aussagen sind zusammengefasst.)	Vorschlag wird so berücksichtigt	Vorschlag kann nicht umgesetzt werden
Eppendorfer Baum - Aufenthaltsqualität		
Alles ist „zu eng“ hier. Fußweg könnte breiter sein für Stühle und Tische. Vernünftige Qualitäten im Stadtraum, nicht nur „Blech abstellen“. Immer alles zugeparkt. Parkplätze zugunsten von Fußwegen abschaffen. Flanieren auf dem Eppendorfer Baum ermöglichen.	Die Gehwege werden deutlich breiter. Dadurch entsteht mehr Platz zum Flanieren, für Cafés und Auslagen. Keine Konflikte mehr zwischen Fußgängern und Radfahrenden.	
„Tempo 30“ einrichten, da Wohngebiet. Shared Space einführen. Gleicher Verkehrsraum für alle Fahrzeuge mit Rädern? Eppendorfer Baum bis Isestraße Fußgängerzone. Verkehrsberuhigung für Lebensqualität.		Eppendorfer Baum ist Hauptverkehrsstraße und eine der Verbindungen zwischen Flughafen und Centrum.
Blumenpavillon muss bleiben.	Der Umbau schafft Platz auch für den Blumenpavillon. Sondernutzungsgenehmigung durch Bezirksamt.	
Fahrradbügel nehmen Platz für Cafés weg. Schaffung von Außenflächen für Cafés durch Längsparken = Attraktivitätssteigerung.	Durch die Neuaufteilung der Nutzungen wird Platz geschaffen.	
Sitzgelegenheiten rund um die Bäume. Mehr Bänke aufstellen.	Zwischen Pkw-Stellplätzen und Gehweg sind Bänke geplant.	
"Fahrradleichen" entsorgen. Wildes Parken von Fahrrädern unterbinden.	Bike + Ride wird die Fahrrad Parkplätze in der Nähe der U Bahnstationen überwachen und reinigen.	
Eppendorfer Baum - Kfz-Verkehr		
Verkehr über Hochallee führen. Flughafenverkehr über die Hochallee leiten.	Die neue Ampelschaltung an der Isestraße / Hochallee soll auch eine attraktive Verbindung über die Hochallee zur Innenstadt ermöglichen.	Die Hochallee ist keine Hauptverkehrsstraße, daher läuft die Wegweisung vom Flughafen zum Centrum über Eppendorfer Baum / Klosterstern.
Linksabbieger in die Isestraße	Das Linksabbiegen aus dem Eppendorfer Baum in die Isestraße wird auch zukünftig noch möglich sein.	
Bei Einspurigkeit kommt es zu Staus.		Durch den barrierefreien Ausbau der U Bahnhaltestelle entfällt zukünftig an der Zufahrt Eppendorfer Baum in den Klosterstern eine der beiden derzeit vorhandenen Fahrspuren. Dies wird den Verkehrsfluss beeinträchtigen, ist jedoch im Hinblick auf die zu erreichenden Verbesserungen akzeptabel.
Zwei Spuren wegen überholen und ausparken.		Im Mittelteil des Eppendorfer Baum steht auch bisher nur ein Fahrstreifen zur Verfügung. Es verbleibt ein Sicherheitsraum zwischen Parkstreifen und Radfahrerschutzstreifen.
Wenig Stau hier, nur wenn LKW blockiert.	Auf der Nordseite wird die bisherige Bushaltestelle zur Ladezone. Auf der Südseite wird ebenfalls eine Ladezone geschaffen.	
Eppendorfer Baum - Radverkehr		
Radverkehrsführung am Fahrbahnrand – Profilverbreiterung des Straßenraumes.	Radfahrende erhalten "eigene" Schutzstreifen auf der Fahrbahn.	
Zu wenig Fahrradstellplätze. Mehr Fahrradständer. Normale Fahrradabstellflächen vor Haspa, Apotheke, St. Nikolai. Fahrradstellplätze U-Bahn Eppendorfer Baum. Innovative praktische, raumsparende Fahrradstellplätze schaffen.	Es werden ca. 250 Stellplätze für Fahrräder geschaffen (an Bügeln und in Boxen, einschl. Bike + Ride, Epp. Baum + Klosterstern)	
StadtRad-Station vor neuem Aufzug U 1.	In der Nähe des Aufzugs wird eine StadtRadstation gebaut.	
Bike + Ride bewirtschaftet Stellflächen und entsorgt Alträder.	Im Umkreis der U-Bahn-Haltestellen werden die Fahrrad-Parkplätze von Bike + Ride betrieben und gereinigt.	
Radweg auf Fahrbahnmitte legen – Beidrichtungsverkehr.		Von einem Radweg in der Fahrbahnmitte sind die Ziele am Eppendorfer Baum nur über Umwege zu erreichen. Ein Radweg, der nicht von Kfz befahren werden darf benötigt Platz.
Pufferzone zwischen Schrägparkern und Fahrrad sollte bleiben – sichert Verkehrsfluss. Radweg breiter machen zu Lasten der Autos. Radwegoberfläche verbessern. Fahrräder werden von ausparkenden Autos übersehen. Rückwärts ausparken gefährlich.	Radfahrende erhalten "eigene" Schutzstreifen auf der Fahrbahn mit einem Sicherheitsabstand zu den parkenden Kfz.	
Radstreifen auf die Straße. Durch Gestaltung Radverkehr auf Straße sicher machen.	Radfahrende erhalten "eigene" Schutzstreifen auf der Fahrbahn.	
Radweg auf Straße für Kinder gefährlich.	Kinder in einem Alter von bis zu acht Jahren müssen auf dem Gehweg fahren, Kinder bis zehn Jahre dürfen diesen befahren.	

Sie haben gemeinsam mit uns geplant - das ist daraus geworden (4)

Meinungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung (Ähnliche Aussagen sind zusammengefasst.)	Vorschlag wird so berücksichtigt	Vorschlag kann nicht umgesetzt werden
Eppendorfer Baum - Parken		
Der Parkdruck ist enorm. An Markttagen verschärft sich die Situation. Wenn Kunden zu lange suchen, fahren sie wieder weg.	40 von 42 Parkplätzen bleiben erhalten, einschl. 2 Behinderten Parkplätze.	
Große Fluktuation bei Parkplätzen tagsüber. Kurzzeitparken (30 Minuten) erlauben. Mehr öffentliche Parkplätze bewirtschaften. Wir leben davon, dass Leute schnell reinspringen können – kaufen und gehen.	Die Parkplatz-Bewirtschaftung (Parkscheinautomaten) wird durch den Ausbau nicht geregelt, ist aber ermöglicht.	
Eppendorfer Baum unästhetisch – zu viele Parkplätze. Fahrbahnrand wird als Kurzparkzone missbraucht. Parken in zweiter Reihe soll weg.	Die Neuaufteilung des Straßenraums erschwert das Parken in "zweiter Reihe".	
ÖPNV - Busverkehr, U-Bahn		
Überliegeplätze an anderer Stelle (Harvestehuder Weg oder Rothenbaumchaussee). Verlagerung von Überliegern geht auf Kosten der Ruhezeiten. Eingriff sparsam zugunsten des ÖPNV. Überlieger weiter nach vorn legen.	Es gibt nur noch zwei, statt bisher drei Pausenplätze für Busse. Die Haltestelle der Linie 114 (nur Aussteiger) in der Busbucht ist zukünftig gleichzeitig Pausenplatz. Die Busse der Schnellbuslinie 34 halten zukünftig am U Bahnzugang in der Rothenbaumchaussee.	
Überlieger: Toilettenbenutzung muss gewährleistet sein.	Toilettenbenutzung ist gewährleistet.	
Barrierefreier Ausbau ist gut.	Der barrierefreie Ausbau der U Bahnhaltestelle ist fester Bestandteil der Straßenplanung. Die Bushaltestellen und die Ampeln werden ebenfalls barrierefrei hergestellt.	
Entfernung Bus zu Aufzug zu lang.	Die Bushaltestelle (Südseite) liegt in unmittelbarer Nähe zum Aufzug.	
Rothenbaumchaussee		
Radfahrstreifen in der Rothenbaumchaussee machen frühzeitig auf Radverkehr aufmerksam. (Was heißt das für die Taxen?)	In der Rothenbaumchaussee wird beidseitig ein Radfahrstreifen gebaut. Der Taxenstand bleibt dort erhalten.	
Ausbau Park + Ride Stellplätze U1 Ausgang Rothenbaumchaussee.	Es wird noch geprüft, ob am Bolivarpark zusätzliche Bike + Ride Stellplätze gebaut werden können.	
Baudurchführung		
Bessere Absprache bei Verlegung von Versorgungsleitungen. Baumaßnahmen in den Sommerferien. Dreck und Lärm bei Baumaßnahmen. Umsatzeinbußen bei Baumaßnahmen.	Baustellen erfordern immer Geduld und Nachsicht von den Verkehrsbeteiligten und Anliegern. Der Bauablauf wird eng mit den Gewerbetreibenden abgestimmt. Baubeginn ist im Herbst 2016, der Abschluss soll Ende 2017 erfolgen. In der Vorweihnachtszeit wird nicht gebaut.	