

VERKEHRSPANUNG ZUR UMGESTALTUNG MAX-BRAUER-ALLEE UND STRESEMANNSTRASSE– Informations- und Dialogstände im Januar 2024

Dokumentation der Ergebnisse (Stand 15.03.24)



Eindrücke von den Info- und Dialogständen (©KoRiS)

Standorte und Termine

Standort 1:

Kreuzung Schulterblatt

- Samstag, 27.01.24 von 11-15 Uhr
- Mittwoch, 31.01.24 von 14-17 Uhr

Standort 2:

Ecke Wohlers Allee/Max-Brauer-Allee

- Dienstag, 30.01.24 von 12-16 Uhr
- Mittwoch, 31.01.24 von 9-13 Uhr

Betreuung und fachliche Erläuterungen

- **Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (KoRiS):** Karolin Thieleking, Paula Baumgarten, Maurice Peth, Jochen Rienau, Karina Klages
- **Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG):** Andreas Stiller, Nina Leese, Jessica Porep
- **Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM):** Stephan Deyß, Rene Rehberg, Stefanie Haffke

Fotografische Dokumentation und Protokoll: KoRiS

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Informationen zum Planungs- und Partizipationsprozess	3
3. Kurz-Umfrage	5
4. Bewertung Ist-Zustand: Was stört Sie, was finden Sie gut?	9
5. Anregungen zur Umgestaltung	12
6. Sammlung von Fragen	23

Anhang (separate Dateien)

- A. 1-4 Fotodokumentation der Info- und Dialogstände
- B. Zusammenstellung der eingebrachten Hinweise auf A5-Karten

1. Einleitung

Zum Start des Partizipationsprozesses zur Verkehrsplanung für die Umgestaltung der Max-Brauer-Allee und Stresemannstraße bot der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) am 27., 30. sowie 31. Januar 2024 Informations- und Dialogstände vor Ort an. Die vorliegende Dokumentation fasst die eingebrachten Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden an den Info- und Dialogständen zusammen. Es handelt sich um eine reine Ergebnisdarstellung und Wiedergabe der Meinungen, Bedenken und Ideen, die von den Teilnehmenden geäußert wurden. Die Ergebnisse sind nicht repräsentativ und dienen dazu, die Einschätzungen der Bevölkerung vor Ort und lokales Wissen als Input für die bevorstehende Verkehrsplanung und Entwicklung von planerischen Lösungen aufzunehmen.

Eine Auswertung und Einordnung der Hinweise und Anregungen für den weiteren Planungs- und Partizipationsprozess nimmt der LSBG im Anschluss vor.

2. Informationen zum Planungs- und Partizipationsprozess

Anlass und Ziele

Der LSBG erarbeitet im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) die Planungen für eine neue Verkehrsraumgestaltung unter sowie rund um die Sternbrücke in Altona. Der Planungsraum umfasst die Stresemannstraße zwischen Missundestraße und Juliusstraße und die Max-Brauer-Allee zwischen der Johanniskirche und Schulterblatt.

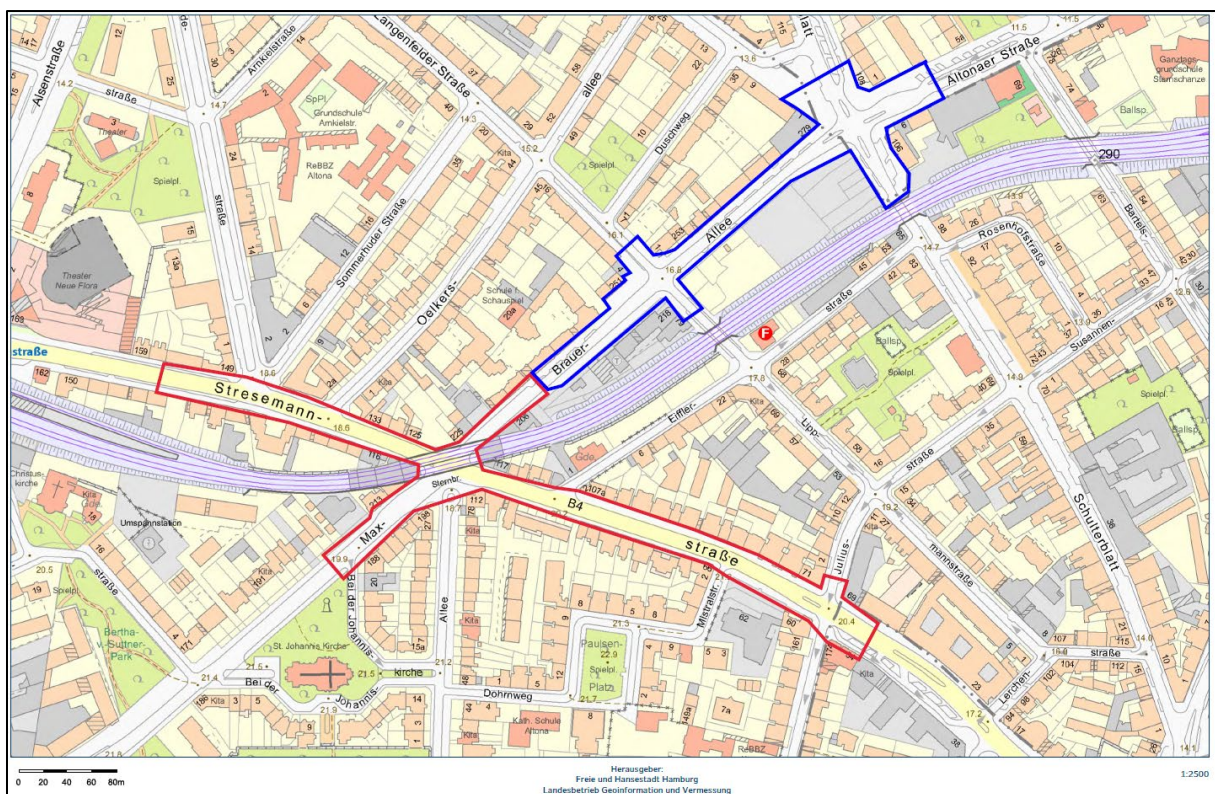


Abbildung 1: Übersicht Planungsraum (Masterportal V. 2.43.0/bearbeitet durch LSBG)

Der Partizipationsprozess startet mit Info- und Dialogständen. Ziele der Info- und Dialogstände sind:

- Über den Stand der anstehenden Verkehrsplanung zur Umgestaltung der Straßenbereiche im Umfeld der Sternbrücke informieren
- Ideen und Feedback als Grundlage für den Austausch in folgenden Partizipationsformaten aufnehmen
- Kritik und Bedarfe zur Ausgangslage sowie Anregungen und Wünsche für die Umgestaltung kennenlernen

Ziele der Verkehrsplanung

Ziel ist es, Potentiale der Mobilitätswende zu nutzen, den heute in weiten Teilen mangelhaften und sanierungsbedürftigen Straßenraum ganzheitlich aufzuwerten, den Anforderungen an eine moderne, urbane Infrastruktur gerecht zu werden und somit die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden maßgeblich zu erhöhen. Neben einer eigenen Führung des Radverkehrs geht es dabei vor allem um einen barrierefreien und sicheren Fußverkehr sowie die Optimierung der Fahrwege und Haltestellen für die Buslinien (Busbevorrechtigung) auf einer der am stärksten frequentierten Busachsen der Stadt.

Mit der Verkehrsplanung wird der komplette öffentliche Verkehrsraum beplant, also die Straßenfläche für Auto-, Bus-, Fuß-, und Radverkehr sowie die jeweiligen Verkehrsbeziehungen und die Grünflächen und Parkplätze innerhalb des Straßenraumes. Daraus ergeben sich folgende Themen und Ziele für die Umgestaltung:

- Radverkehr: Herstellung von eigenständigen, möglichst geschützten Radverkehrsführungen
- Fußverkehr: Eine dem Fußverkehrsaufkommen entsprechende Gehweganlage unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und Außengastronomie
- Busverkehr: Optimierung der Fahrwege und Ausbau der Haltepunkte nach modernen Anforderungen
- Blau-Grüne-Infrastruktur: Wassersensible Gestaltung sowie Nutzung der Potentiale für Begrünung und Baumpflanzungen bzw. Standortverbesserungen für Straßenbäume

Weitere Ziele ergeben sich unter anderem aus anordnungsrelevanten Faktoren der Straßenverkehrsordnung sowie Anforderungen an beispielsweise die Lade- und Lieferlogistik, barrierefreie Stellplätze sowie die Erreichbarkeit von ansässigen Betrieben und Geschäften.

Überblick zum Partizipations- und Planungsprozess

Der Partizipationsprozess ist eingebettet in die **formellen Planungsschritte**: Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung sowie Genehmigungs- und Ausführungsplanung ([siehe auch Faltblatt „Straßenplanung: Ein Überblick“](#)).

Ziel ist es, im Dialog eine gute, tragfähige, sichere und verträgliche Lösung für die Verkehrsführung zu finden, die die Anforderungen an eine moderne, urbane Infrastruktur und die notwendige Mobilitätswende erfüllt.

Im Rahmen des **mehrstufigen informellen Partizipationsprozesses** wird der LSBG begleitend zur Grundlagenermittlung und Vorplanung die Einschätzungen der Öffentlichkeit und ein Feedback zu möglichen Planungsvarianten einholen. Die genaue Ausgestaltung der einzelnen Formate zur Beteiligung hängen von den Ergebnissen der Info- und Dialogstände und dem Planungsfortschritt ab.

- An die Info- und Dialogstände schließt sich voraussichtlich Mitte 2024 ein weiteres öffentliches Format an. Hier können sich Interessierte umfassend über den aktuellen Stand, das Vorgehen und die Rahmenbedingungen der Verkehrsplanung informieren. Darüber hinaus stellt das Planungsteam die Zwischenergebnisse zur Vorplanung vor. Im Fokus des Formates steht allerdings die Diskussion von Lösungsvorschlägen und möglichen Planungsvarianten in gemischten Kleingruppen.
- In Abstimmung mit verschiedenen Beteiligten der Freien und Hansestadt Hamburg sowie Interessengruppen entwickelt der LSBG eine planerische Lösungsvariante. Die Ergebnisse aus den Info- und Dialogständen und dem zweiten öffentlichen Format fließen so weit wie möglich in die planerische Lösungsvariante ein. Hinweise, die nicht die Zuständigkeit des LSBG betreffen, werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
- Im Zuge der formalen Abstimmung der Planung mit den Trägern öffentlicher Belange (TöB) wird es für die Öffentlichkeit und lokale Akteure wiederum eine Möglichkeit geben sich einzubringen und zwar wenigstens in Form einer Online-Beteiligung
- Zum Abschluss des Partizipationsprozesses wird die Öffentlichkeit über die Lösungsvariante sowie die nächsten Schritte des Planungsprozesses informiert. Ende 2024 sollen die Partizipationsmöglichkeiten abgeschlossen sein.

Auf der [Projektwebsite](https://lsbg.hamburg.de/maxb-stresemannstrasse) (lsbg.hamburg.de/maxb-stresemannstrasse) werden die Schritte zum Partizipations- und Planungsprozess dokumentiert, außerdem informiert der LSBG alle Interessierten über einen Email-Verteiler¹ zu aktuellen Entwicklungen und zu den Beteiligungsformaten.













3. Kurz-Umfrage

Im Rahmen der Info- und Dialogstände konnten die Teilnehmenden anhand kurzer Fragestellungen den Ist-Zustand bewerten und angeben, wie sie im Planungsraum unterwegs sind und welchen Bezug sie zum Planungsraum haben (z. B. Anwohner:innen, regelmäßiges Ziel).

Frage 1: Punkt-Abfrage zur Verkehrsmittelwahl nach Standorten und Tagen sowie gesamt pro Standort (zusammengefasst und aufbereitet in den Tabellen 1 und 2)













Hinweis: Einzelne Klebepunkte wurden zwischen zwei Bewertungsbereichen geklebt. Diese Bewertungen sind in den folgenden Tabellen in Grau dargestellt. Die Fotos der Originale sind in den Anlagen A 1-4 zu finden.

Tabelle 1: Punkt-Abfrage zur Verkehrsmittelwahl | Standort 1 Kreuzung Schulterblatt

Samstag, 27.01.24					
	gar nicht	selten - gar nicht	selten	häufig - selten	häufig
	1	-	6	-	18
	18	1	8	-	-
	1	-	1	2	34
	-	-	3	1	37
Mittwoch, 31.01.24					
	gar nicht	selten - gar nicht	selten	häufig - selten	häufig
	-	-	4	-	13
	2	-	4	-	4
	-	-	3	-	14 + 1 Rollstuhl
	-	-	3	-	13
Standort 1 zusammengefasst					
	gar nicht	selten – gar nicht	selten	häufig - selten	häufig
	1	-	10	-	31
	20	1	12	-	4
	1	-	4	2	48 + 1 Rollstuhl
	-	-	6	1	50

¹ Hier können Sie sich für den [E-Mail-Verteiler](https://survey.questionstar.com/maxbstrese) registrieren: <https://survey.questionstar.com/maxbstrese>

Tabelle 2: Punkt-Abfrage zur Verkehrsmittelwahl | Standort 2 Ecke Wohlers Allee/Max-Brauer-Allee

Dienstag, 30.01.24			
	gar nicht	selten	häufig
	-	5	15
	4	7	4
	-	-	24
	1	3	15
Mittwoch, 31.01.24			
	gar nicht	selten	häufig
	-	3	13
	4	2	1
	-	-	14
	-	-	15
Standort 2 zusammengefasst			
	gar nicht	selten	häufig
	-	8	28
	8	9	5
	-	-	38
	1	3	30

Frage 2: Bewertung Ist-Zustand nach Standorten und Tagen sowie gesamt pro Standort
(zusammengefasst und aufbereitet in den Tabellen 3 und 4)

Hinweis: Einzelne Klebepunkte wurden zwischen zwei Bewertungsbereichen geklebt. Diese Bewertungen sind in den folgenden Tabellen in Grau dargestellt. Die Fotos der Originale sind in den Anlagen A 1-4 zu finden.

Tabelle 3: Bewertung Ist-Zustand, Standort 1 Kreuzung Schulterblatt



























Samstag, 27.01.24							
	sehr schlecht	sehr schlecht - schlecht	schlecht	schlecht - gut	gut	gut – sehr gut	sehr gut
	1	-	11	3	5	1	-
	1	-	-	-	1	1	2
	5	-	15	3	3	-	1
	2	-	1	-	1	-	-
	20	4	8	-	3	-	-
Mittwoch, 31.01.24							
	sehr schlecht	sehr schlecht - schlecht	schlecht	schlecht - gut	gut	gut – sehr gut	sehr gut
	-	-	1	-	7	-	6
	-	-	5	-	-	-	2
	3	-	1	1	8	-	-
	3	-	-	1	5	-	-
Standort 1 zusammengefasst							
	sehr schlecht	sehr schlecht - schlecht	schlecht	schlecht - gut	gut	gut – sehr gut	sehr gut
	1	-	12	3	12	1	6
	1	-	5	-	1	1	4
	8	-	16	4	11	-	1
	2	-	1	-	1	-	-
	23	4	8	1	8	-	-

Tabelle 4: Bewertung Ist-Zustand, Standort 2 Ecke Wohler Allee/Max-Brauer-Allee

Dienstag, 30.01.24				
	sehr schlecht	schlecht	gut	sehr gut
	-	1	16	2
	2	3	5	-
	10	6	2	3
	12	3	-	-
Mittwoch, 31.01.24				
	sehr schlecht	schlecht	gut	sehr gut
	-	4	8	2
	-	3	1	-
	11	-	1	-
	26	-	-	-
Standort 2 zusammengefasst				
	sehr schlecht	schlecht	gut	sehr gut
	-	5	24	4
	2	6	6	-
	21	6	3	3
	38	3	-	-

Frage 3: Bezug zum Planungsraum nach Standorten und Tagen sowie gesamt

Tabelle 5: Bezug zum Planungsraum [Mehrfachantworten möglich]

Ich ...	Standort 1		Standort 2		gesamt
	27.01.24	31.01.24	30.01.24	31.01.24	
bin Anwohner:in,	17	45	22	13	97
bin Pendler:in	-	1	1	-	2
bin Gewerbetreibende:r	-	-	4	1	5
bin Schüler:in	8	1	1	-	10
habe ein regelmäßiges Ziel (z.B. Freunde besuchen, Sport treiben)	6	1	5	9	21
bin selten hier	-	-	1	-	1

4. Bewertung Ist-Zustand: Was stört Sie, was finden Sie gut?

Alle Teilnehmer:innen an den Info- und Dialogständen konnten ihre subjektive Einschätzung zu der aktuellen Situation zum Straßenraum in der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße äußern. Die genannten Kritikpunkte wurden an den Stellwänden festgehalten. Die Kritikpunkte sind grundsätzlich als Hinweise für den weiteren Partizipations- und Planungsprozess zu verstehen. Konkrete Planungsvorgaben lassen sich daraus nicht ableiten.

Ergänzend wurde am Lastenrad das Angebot genutzt, Aspekte auf A5-Karten festzuhalten und in einer Box zu sammeln.



Lastenrad an den Info- und Dialogständen (©KoRiS)

Erläuterung zur Tabelle 6:

- Hinweise, die als positive Kritik zu verstehen sind, wurden mit einem Grün-Pfeil nach oben (↗) gekennzeichnet. Hinweise, die als negative Kritik zu verstehen sind, wurden mit einem Rot-Pfeil nach unten (↘) gekennzeichnet.
- Die folgende Tabelle enthält die Kritikpunkte thematisch geclustert und zusammengefasst für alle Einzeltermine an beiden Standorten. Soweit möglich sind die Kritikpunkte den jeweiligen Straßenräumen im Planungsgebiet zugeordnet.
- Die Teilnehmenden haben an beiden Standorten ortsbezogene Hinweise gegeben. Diese sind im Anschluss in den Tabellen (8-11) in je zwei Bestandsplänen pro Planungsabschnitt zusammengefasst dargestellt.
- Jeder Spiegelstrich entspricht einem Aspekt einer geschriebenen Moderationskarte bzw. einer A5-Karte. Die Hinweise sind in der Originalformulierung festgehalten. In runden Klammern stehen Hinweise, die mehrfach genannt wurden.
- Eine Fotodokumentation der Hinweise nach Einzelterminen und Standorten ist den Anhängen A1-A4 zu entnehmen.

Tabelle 6: Bewertung Ist-Zustand

Aufteilung Straßenraum	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Engstelle Fußgänger & Radverkehrs ↘ Engstelle kein getrennter Rad + Fußweg (Stresemannstr., Kreuzung Sternbrücke) ↘ Zu wenig Platz für Fußgänger, Fahrradfahrer, Busse, usw. ↘ Konflikte zwischen Rad, Fußverkehr und haltende Busse → zu eng ↘ Engstelle Fahrrad/Bus/Fußverkehr ↘ Problem gemeinsamer Rad + Fußweg ↘ Konflikt Rad + Fußverkehr ↘ Verhältnis Rad- Fuß- Autoverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Konflikte Fußgänger/Rad an der Bushaltestelle ↘ Wenig Platz Rad + Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer: Rad, Fuß, Auto ↘ Gefahrensituationen für Radfahrer + Fußgänger ↘ Sehr gefährlich für Fußgänger durch Radfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Aufteilung gefährlich für Fußgänger > Radwegbegrenzung
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Abbiegesituation im Kreuzungsbereich Sternbrücke schwierig + gefährlich für Fußgänger + Radfahrer > Ampelschaltung besser rot für Autos ↘ Konflikte aus Rechtsabbiegern > Ampelsteuerung für insb. Kinder 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Ampelschaltung schlecht koordiniert, Fußgänger & Autoampel
Fußverkehr	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Geradere, ebene Gehwege für Gebehinderte & alte Menschen 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Zu schmale Fußwege ↘ Fußweg zu schmal ↘ Fehlende Begrenzung (z.B. mit Geländer) zwischen Straße und Fußweg unter d. Brücke (z.B. für Eltern mit Laufradkindern gefährlich) 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Fußgängersituation
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Sehr gefährlich für Fußgänger, u.a. durch Lastenräder, Müllcontainer ↘ Kreuzung jetzt unübersichtlich, Linkabbieger! ↘ Schnelle Radfahrer auf Fußweg 	
Radverkehr	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Fehlende Radwege (4mal) ↘ Stresemannstr. kein Fahrradweg > Sternbrücke auch ↘ Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Situation Fahrradwege ↘ Situation Fahrradwege und HVV ↗ Gute breite Radwege Max-Brauer-Allee ↗ Radwege
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Sehr gefährlich für Radfahrer ↘ Auf der Straße für Radfahrende zu gefährlich 	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Radfahrer fahren auf falscher Seite 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Radfahrer fahren trotz Radstreifen auf dem Gehweg
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Pfeiler schwierig für Radverkehr 	

Autoverkehr, Parken und Halten	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Geparkte Autos nehmen zu viel Platz ein (Wohles Allee) ↘ Abkürzung für Lastwagen 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Viel zu viel Auto- und LKW-Verkehr ↘ Verkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Masse Autoverkehr ↘ Enge Fahrspuren Konflikte mit LKW
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Gefahrguttransporte mitten durch die Stadt! ↘ LKWs ↘ Zu viel Schwerverkehr (Lastwagen) 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Verkehrsbehinderungen Schulterblatt durch viele Baustellen (MIV)
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Lärm durch Brücke + Autoverkehr ↘ Lautstärke 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Abbiegesituation aus MBA zu wenig Platz
<ul style="list-style-type: none"> ↗ Tempo 30-Regelung (2mal) 	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Fahrbahnverengung 	
Busse und Haltestellen (ÖPNV)	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Umsteigebeziehung 3<->15 „lange“ Wege ↘ Ausreichender Lärmschutz für die Bahnstrecke fehlt und wird nicht eingefordert von der Stadt 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Im Bereich der Bushaltestelle am Kreisel sehr eng ↘ Im Bereich der Haltestellen gefährlich für Fußgänger, auch der Radfahrer 	<ul style="list-style-type: none"> ↗ ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> ↗ Viele Bushaltestellen 	
Bäume, Grün- und Aufenthaltsflächen	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Keine/kaum Straßenbäume/Grün ↘ Zu wenig Grün (2 mal) ↗ Bäume 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Mangel an Grün ↗ Die Allee-Bäume (3mal) ↗ Den Flair der Bäume
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Keine Subkultur mehr! 	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Clubkultur, Viertel ohne Gentrifizierung, Lebendigkeit Einzigartigkeit ↗ Unverwechselbarer Charakter Denkmalbrücke Altbauten mit Charme ↗ Den Flair der Club- und Kulturlandschaft
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Glasscherben auf Wegen 	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Auf den Gehwegen auf mehr Sauberkeit achten, viele Glasscherben liegen herum
	<ul style="list-style-type: none"> ↘ Außen Gastronomie behindert Fußweg! Ausweichen des Fußweges nur über Radweg möglich, ändern!!!
Allgemeines	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Alles soll bleiben, wie es ist ↗ Gut, dass alles neu wird! 	
<ul style="list-style-type: none"> ↗ Altbauten, Zentral, Schanze 	
<ul style="list-style-type: none"> ↗ Miteinander von Kultur & Wohnen auf kleinsten Raum mit langsamen Verkehr, Tempo 30 	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Sehr heiß an Sommertagen: Schatten – Verkehr – Luft ↘ Sehr heiß, wenig Schatten 	
<ul style="list-style-type: none"> ↘ Es tropft von der Brücke 	

<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Baustellenkoordination katastrophal</i> ➤ <i>Hohe Belastung durch viele kleinere Baustellen</i>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Scooter</i>

5. Anregungen zur Umgestaltung

Wichtige Aspekte und Hinweise für die Verkehrsplanung

Neben Kritikpunkten wurden im Rahmen der Info- und Dialogstände auch Anregungen zur Umgestaltung des Straßenraumes gesammelt und an den Stellwänden festgehalten. Ergänzend wurde am Lastenrad das Angebot genutzt, Aspekte auf A5-Karten festzuhalten und in einer Box zu sammeln. Wie die Kritikpunkte, sind auch die eingebrachten Anregungen als Hinweise für den weiteren Partizipations- und Planungsprozess zu verstehen. Konkrete Planungsvorgaben lassen sicher hieraus nicht ableiten.

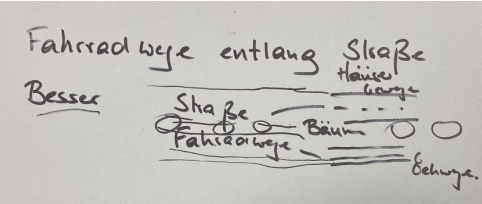
Erläuterung zu den Tabellen 7-12:

- Die Tabellen enthalten die Anregungen zur Umgestaltung thematisch geclustert und zusammengefasst für alle Einzeltermine an beiden Standorten. Soweit möglich sind die Anregungen den jeweiligen Straßenräumen im Planungsgebiet zugeordnet.
- Jeder Spiegelstrich entspricht einem Aspekt einer geschriebenen Moderationskarte bzw. einer A5-Karte. Die Hinweise sind in der Originalformulierung festgehalten. In runden Klammern stehen Hinweise, die mehrfach genannt wurden.
- Die Teilnehmenden haben an beiden Standorten ortsbezogene Hinweise gegeben. Diese sind im Anschluss in den Tabellen 8-11 in je zwei Bestandsplänen pro Planungsabschnitt zusammengefasst dargestellt.
- Eine Fotodokumentation der Hinweise nach Einzelterminen und Standorten ist Anhang A1-A4 zu entnehmen.
- Es wurden viele Hinweise bezüglich der Planung zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke von der Deutschen Bahn AG gesammelt. Diese sind separat in Tabelle 12 aufgeführt.

Tabelle 7: Anregungen zur Umgestaltung | Wichtige Hinweise und Aspekte für die Verkehrsplanung

Aufteilung Straßenraum
Gesamter Planungsraum
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Gleichberechtigung aller VK-Teilnehmer</i> ▪ <i>Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer</i> ▪ <i>An den verbleibenden Engstellen im Zweifel für Fuß & Rad</i> ▪ <i>Mehr Platz für Rad- und Fußverkehr</i> ▪ <i>mehr Umweltverbund!</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Trennung Fuß/Radwege</i> ▪ <i>Trennung Fuß- und Radverkehr</i> ▪ <i>Radwege + Fußwege breiter + getrennt im Kreuzungsbereich</i> ▪ <i>Radverkehr auf die Straße, getrennt von Auto</i> ▪ <i>Getrennter Rad + Fußweg --> breiter und sicherer</i> ▪ <i>Bitte keine gemeinsame Bus/Radspur</i> ▪ <i>Fahrradwege auf die Straßen</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>1/3 Einteilung der Ampelzeit (1/3 MB, 1/3 Stresemannstr., 1/3 Fußgänger!)</i> ▪ <i>Fahrradfreundliche Ampelschaltung Linksabbieger!!!</i> ▪ <i>Eigene Ampelphase für Fußgänger an Kreuzung Sternbrücke (Stresemannstr.)</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Rücksichtnahme von Auto, Rad, Fuß → gegenseitig</i>

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Menschengerechte Stadt, keine autogerechte ▪ Ideen für die Zukunft jenseits des Individualverkehrs 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer parallel sowie mehr Begrünung → weniger Autoverkehrs/eher Fokus auf Busse als Individual-PKW-Verkehrs ▪ Weniger Autoverkehrs, mehr für's Rad ▪ Platz für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Busse, Autos, LKW (wenn noch Platz übrig in dieser Reihenfolge) ▪ Planung für Fußgänger und Radfahrer, nicht für den Autoverkehr ▪ Platz für Fußgänger und Radfahrer + Autos ▪ Reduzierung Autoverkehr > Radweg ▪ Reduzierung Autoverkehr > Fuß/Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Platz für Fußgänger + Fahrradfahrer + Autos ▪ Stärkung Fuß + Radverkehr ▪ Vorrang für Radfahrer und Fußgänger, <u>nicht</u> für Autos
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jeweils getrennter Weg für Rad + Fußgänger ▪ Getrennte Führung Rad + Fußweg ▪ Fahrradspur auf der Straße ▪ Einen Fahrstreifen umwandeln in Radweg ▪ 1spurige-Verkehrsführung – mehr Platz für Rad + Mensch # Bäume ▪ 1. Fahrstreifen nur Auto, 2. Streifen: Bus, Rad, Taxi, Rettung ▪ Kombinierte Bus-Rad-Spur ▪ Kombi Bus-Rad-Spur ▪ Separater Radweg; keine Kombi mit Bus 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennung von Fuß- und Radverkehr ▪ Durchgeh. Trennung + Vorhandensein von Radwegen und Autoverkehr ▪ Getrennte Fuß- & Radführung ▪ Geh- und Radweg getrennt voneinander anlegen ▪ Breiterer Fußweg d.h. Fußgängerweg abgetrennt vom Radweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schmalere Stresse! Trotzdem Fahrradweg 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenzung Fußgänger Radweg
Fußverkehr	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Platz für Fußwege 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Fußwege ▪ Sichere Fußgängerüberwege (besser als jetzt) 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abgesenkte Bordsteine für Gehwege → Barrierefreiheit ▪ Gefälle Gehwege in 2 Richtungen → Barrierefreiheit 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Polizeikontrollen, regelmäßig, zu den Stoßzeiten zum Schutz der Fußgänger 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Sicherheit für Fußgänger ▪ Sicherheit für Fußgänger im Fokus haben ▪ Planung muss so sein, dass auch Erstklässler allein sicher über die Kreuzung kommen ▪ Sicherer Fußweg 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausreichend Breite & durchgehende Fußwege
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Breite Fußwege ▪ Fußweg breiter ▪ Bessere Wege und Übergänge 	

Radverkehr	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung Radwege ▪ Lastenräder sollten auf Straße fahren ▪ Bessere Radwege ▪ Grünewelle Radfahrer ausbauen ▪ Sichere & gute Radwege ▪ Bessere Fahrradwege ▪ Fahrradstellplätze ▪ Mehr Platz für Radverkehr ▪ Durchgängig sichere Radwege ▪ Breitere Fahrradwege ▪ Fahrradwege! ▪ Eigener Radweg 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radweg ▪ Mehr Platz Fahrradfahrer ▪ Mehr Platz für Radverkehr ▪ Radweg breiter ▪ Radweg ausbauen Stresemannstr. ▪ Radwege/ -streifen ▪ Fahrradwege entlang Straße besser [inkl. Zeichnung] <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stresemannstr. zwischen Sternbr. und Pferdemarkt gute Radwege 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Fahrradwege ▪ Bessere + breitere Radwege
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kopenhagener Radweg ▪ Durchgängige, breite Radwege, abgegrenzt zur Fahrbahn zur Nutzung auch mit Kindern ▪ Separater Fahrradweg ▪ Eine Spur für Fahrräder Stresemannstr. ▪ Fahrradspur auf der Straße ▪ Geschützter, abgetrennter Radweg wie auf MBA > ist sicher auch für Stresemannstr. ▪ Geschützter Radverkehr ▪ Sicherer Fahrradstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eigene Radspur ▪ Fahrradspur auf die Fahrbahn verlegen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstellplätze für Fahrradfahrer ▪ Öffentliche Fahrradabstellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radstellplätze (2mal)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linksabbieger für Radfahrer 	

Autoverkehr, Parken und Halten	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weniger PKW-Verkehr und Parkplätze ▪ Autoverkehr reduzieren ▪ Autoverkehrs reduzieren! ▪ Ggf. weniger Parkplätze 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30-Zone/Tempo (3 mal) ▪ 30er-Zone beibehalten / erhalten (3mal) ▪ 30 km Zone im ganzen Bereich 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmschutz; auch gegen Verkehrslärm 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgangsverkehrs der LKW vermeiden ▪ Lastwagen → Innenstadt – Maut ▪ Reduzierung MIV Schwerlastverkehr? ▪ Schwerlastverkehr weg! ▪ Verkehrswende jetzt! Keine LKW's durch Wohnviertel! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbahnstr. Oelkersallee 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Vorrecht des Autoverkehrs ▪ Weniger Individualverkehr!!! ▪ Weniger Individualverkehr, weiterhin Stützen im Verkehrsraum unterhalb der Brücke (ob alt oder neu) ▪ Reduzierung des Autoverkehrs ▪ Reduzierung von Verkehr Autos raus! ▪ Reduzierte Autoverkehr, weniger Spuren für Autos ▪ Weniger Verkehr/Parkplätze/Ladezone ▪ Weniger Autoverkehrs! ▪ Am liebsten kein Autoverkehr ▪ Autos komplett verbieten im Gebiet 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weniger Verkehr (2mal) ▪ Reduzierung des Autoverkehrs ▪ Super-Schanze analog zu Super-Büttel → Durchgangsverkehr reduzieren/ganz weg ▪ Kein Autoverkehr zwischen Stresemannstr. + Schulterblatt – außer Busse ▪ Weniger MIV, mehr P+R, Sharing... ▪ Weniger Autoverkehr (3 mal)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pro Richtung nur eine Autospur ▪ Wenn Linksabbieger für MIV möglich wird, bitte in einem Zug auch für den Radverkehr ▪ Kreisverkehr Sternbrücke ▪ Einspurig Stresemannstr. (2mal) ▪ Einspurige Stresemannstraße + Erhalt Mittelstütze Brücke → elegante Konstruktion d. Brücke möglich ▪ Zweispurige Fahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorschlag: neuer Tunnel für Durchgangsverkehr zw. Lerchenstr. und Bessenerweg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Gefahrgut-Transport mehr über die Stresemannstr. ▪ Schwerlastverkehrs muss im Tempo 30 Abschnitt innere Fahrspuren nutzen – Lärmschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine LKW's (Umgehensmöglichkeit)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ weiterhin 30er Zone ▪ Tempo 30 beibehalten ▪ Tempo 30 mehr überwachen 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abgas reduzieren 	

Busse und Haltestellen (ÖPNV)	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Überdachte Bushalte stellen</i> ▪ <i>Mehr Busse zu Hauptverkehrszeiten morgens + abends → zu voll</i> 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Warum zieht man nicht einen Verkehrsträger (z.B. Bus um), z.B. aufs Schulterblatt als - Bus & Rad only –</i> ▪ <i>Park & Ride bei Trabrennbahn + Bus Nr. 3 in 5 Min. Abstand > Autofahrer animieren zum Umstieg</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Separate Busspuren für die Stresemannstraße!</i> ▪ <i>Eigene Busspur</i> ▪ <i>Eigene Busspur (Stresemannstr.)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Eigene Busspur</i>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Lärmschutzwände am gesamten Abschnitt S-Bahn Schwanze bis Altona bitte</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Gerne Ausbau</i> 	
Bäume, Grün- und Aufenthaltsflächen	
Gesamter Planungsraum	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Klima</i> ▪ <i>Sinnvolle klimagerechte Verkehrspolitik angepasst an CO2-Budget HH</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Grünflächen + Bäume so viele wie möglich</i> ▪ <i>So viel wie möglich Bäume</i> ▪ <i>Generell mehr Grünflächen</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Weiger Versiegelung mehr Büsche und Bäume</i> ▪ <i>Entsiegeln, mehr Flächen für Aufenthalt (=mehr Lebensqualität)</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Planung, die das Thema Hitze im Auge hat. Betroffen sind Fußgänger und Fahrradfahrer</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum schaffen: Bänke, Inseln, schattenspendende Bäume</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Highlight-Beleuchtung durch z.B. Spots, um Aufenthaltsqualität zu schaffen und schöne Dinge und Plätze hervorzuheben</i> ▪ <i>Straßenbeleuchtung → zuständig: HH-Verkehrsanlagen</i> 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Restaurants etc. sollten in der Nähe bleiben</i> 	
Stresemannstraße mit Kreuzung Sternbrücke	Max-Brauer-Allee
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Viel Grün auch Bäume vor MBA 233 Höhe</i> ▪ <i>Mehr grün! (2mal)</i> ▪ <i>Mehr Grün/Bäume</i> ▪ <i>Mehr „Grün“</i> ▪ <i>Mehr „Grün“! Weniger Ignoranz seitens des Senats!</i> ▪ <i>Bäume pflanzen</i> ▪ <i>Bäume pflanzen wo möglich</i> ▪ <i>Begrünung</i> ▪ <i>Es soll grün bleiben</i> ▪ <i>Mehr Grünflächen</i> ▪ <i>Begrünung der Lärmschutzwände! Förderung von Fassadenbegrünung</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Mehr Grün (2mal)</i> ▪ <i>Bäume Bäume BÄUME</i> ▪ <i>Bäume, auch an Hunde denken</i> ▪ <i>Straßenbäume erhalten + ausbauen</i> ▪ <i>Ganz viel Grünflächen</i> ▪ <i>Baumbestand</i> ▪ <i>Allee-Charakter erhalten (3mal) bzw. wiederherstellen</i> ▪ <i>Erhalt Bestandsgrün</i> ▪ <i>Ersatz für die Bäume → kostenfreier Begrünung unserer Fassade und/oder ein grünes Dach</i> ▪ <i>Feste Zusage + konkrete Verbindlichkeit für Neupflanzung</i> ▪ <i>Bäume: von Baumschule ausgraben + wieder einsetzen</i>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neupflanzung der Allee (UVP Pflicht) im Verhältnis 7:1 oder ältere Bäume ▪ Neuplanung die Bäume u. den Charakter des Viertels erhält
[Weitere Hinweise bezüglich des Erhalts der (Allee-) Bäume/ Baumfällungen/Neupflanzungen im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke von der Deutschen Bahn AG → siehe Tabelle 12]	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Müll/Hausrat einsammeln (Stresemannstr.) ▪ Bitte an Stadt: Müll/Hausmüll einsammeln 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Sauberkeit auf den Gehwegen! ▪ Viele Müllbehälter, damit nicht so viel Schmutz auf den Straßen herumliegt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Aufenthaltsflächen für öffentliches Leben ▪ Einladende Ecken/Grünflächen Bänke
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es soll lebendig bleiben, Clubs! 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Ausweitung von Gastro + Cornern ▪ Gastronomiestände außen, weniger Sitzmöglichkeiten! Damit Fußgänger den Fußweg auch nutzen können
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Öffentlicher Platz am Kreisel Wohlersallee ▪ Grüne Insel am Wendebereich Wohlers Allee 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mehr Fokus auf heimische Pflanzen ▪ Standorte für Bäume verbessern, so dass Anpflanzen sichergestellt ist
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mikroklima verbessern
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Urban Gardening
Allgemeine Hinweise	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Ich bin zuversichtlich, dass die Planung etwas bringt!“ 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Politik muss Verkehrsreduzierung wollen und durchsetzen! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuplanung → integriertes Konzept für Straßenraum und Brücke ▪ Getrennte Planung von Brücke + Straßenraum geht GAR NICHT! ▪ Fehlende integrative Planung von Brücke und Verkehrsraum!!! ▪ Ein falscher ANSATZ wird durch kleinteilige Änderungen nicht besser. ▪ Fehlende integrierte Planung von Sternbrücke und Verkehr, darum Bürgerbeteiligung als Voraussetzung für die Planung von beiden, nicht drangehängt, nachdem Fakten geschaffen wurden ▪ Eine Verkehrsplanung, die nicht nur Stücke betrachtet, sondern Teil von Stadtplanung ist 	
[Weitere Hinweise bezüglich der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke von der Deutschen Bahn AG → siehe Tabelle 12]	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Riesenkreuzung die spaltet das Viertel ▪ Keine Riesenkreuzung 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Miteinander reden! (Frühzeitig) ▪ Mehr Platz, mehr sinnvolle Beteiligung, weniger Ressourcenverschwendung ▪ Beteiligung 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehr Einflussnahme bei so essentiellen Dingen wie Lebensraum lebenswert machen, zu haben ▪ Ich glaube nicht, dass wir Bürger irgendeinen Einfluss haben! Sieht man ja an dem Sternbrückenbau, Verarschung oder Volksentscheid! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkrete Zusagen ggü. den Bürgern statt Flucht in vage Aussagen 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Planung, die dem Ort als Viertel gerecht wird. Nicht nur als Durchgangsstraße 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weniger Bürokratie!! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufweitung der Straße → mehr Spuren → mehr Verkehrs Rebound-Effekt! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zerschneidet die Stadt, Hindernis/gefährlich 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Dumm bleibt dumm, da helfen keine Pillen.“ 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Privates Engagement fördern und für alle möglich machen 	

Die Verortung der ortsbezogenen Hinweise erfolgt in zwei Bestandsplänen je Straßenraum. Der Kreuzungsbereich mit dem direkten Umfeld der Sternbrücke ist in beiden Planungsabschnitten enthalten.

- **Stresemannstraße**
 - Abschnitt 1: Missundestraße - Eifflerstraße
 - Abschnitt 2: Eifflerstraße – Juliusstraße/Bernstorffstraße
- **Max-Brauer-Allee:**
 - Abschnitt 1: Bei der Johanniskirche – Langenfelder Straße
 - Abschnitt 2: Langenfelder Straße - Schulterblatt

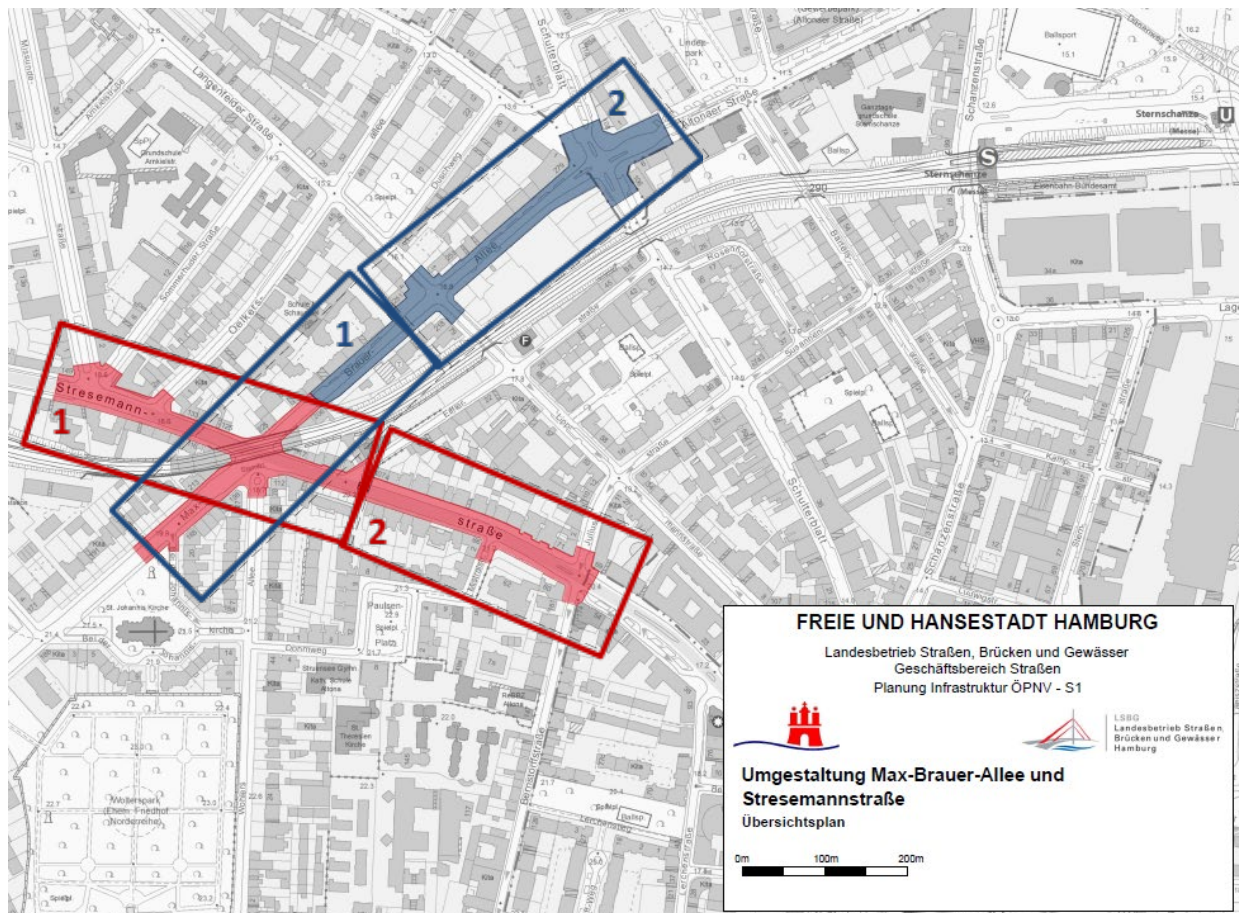
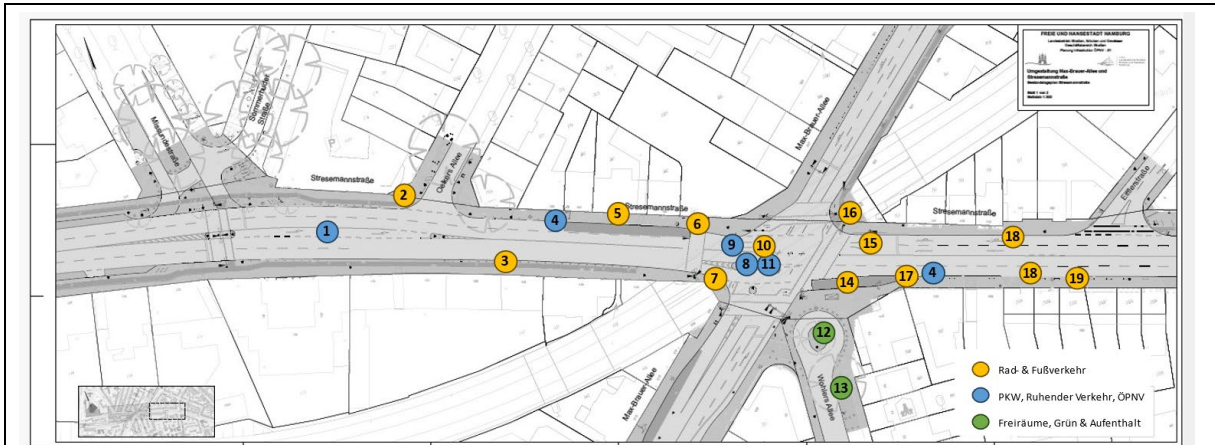


Abbildung 2: Übersicht Planungsabschnitte (Masterportal V. 2.43.0/bearbeitet durch LSBG/KoRIS)

Erläuterung zu den Tabellen 8-11

- Jeder Spiegelstrich entspricht einem Aspekt einer geschriebenen Moderationskarte. Die Hinweise sind in der Originalformulierung festgehalten.
- Hinweise, bezüglich Rad- und Fußverkehr sind orange gekennzeichnet
- Hinweise, bezüglich PKW, ruhender Verkehr sowie ÖPNV sind blau gekennzeichnet
- Hinweise, bezüglich Freiräume, Grün und Aufenthalt sind grün gekennzeichnet
- Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die einzelnen Aspekte chronologisch durchnummeriert. Die Nummern zur Verortung in den Bestandsplänen weichen daher von denen auf den Stellwandfotos im Anhang A ab.

Tabelle 8: Stresemannstraße, Abschnitt 1: Missundestraße - Eifflerstraße



Kartographie und Gestaltung: LSBG/KoRiS

Hinweise (mit Verortung)

1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Der Linksabbieger führt oft zum Verkehrsinfarkt in der Oelkersallee! Der muss weg! ▪ Linksabbieger in Oelkersallee aufheben
2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ schlecht einzusehen ➤ Situation Fußgänger Fahrradverkehr
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geschützte Radwege – Sicherheit zu Autos
4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ rechter Fahrstreifen umwandeln in kombinierten Bus- und Radweg
5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Konflikt Fußgänger – Rad Fahrgäste Fläche Bushaltestelle ➤ Situation Fußgänger Fahrradverkehr
6	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gefährliche Situation für Fußgänger wegen abbiegenden Autos
7	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Radwege viel zu schmal, bricht unter der Sternbrücke ab ➤ kein Platz für Radfahrer und Fußgänger ➤ Breitere Geh + Radwege!
8	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Brückenpfeiler (unübersichtlich)
9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linksabbieger in MBA
10	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „schräge“ Fußgängerquerung?!
11	<ul style="list-style-type: none"> ➤ „illegale“ Linksabbieger in MBA
12	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neupflanzung ▪ Fläche/Platz erhalten (war bisher gut für Veranstaltungen)
13	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohlers Allee als Spielstraße
14	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engstelle Rad/Fußverkehrs ➤ Radfahrsituation problematisch ▪ Verbesserung Rad + Fußverkehr jetzt (Pop up) ▪ Reduzierung MIV auf 1. Spur in beide Richtungen
15	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verflechtungsbereich
16	<ul style="list-style-type: none"> ➤ kein Platz für Radfahrer und Fußgänger ▪ gradliniger/durchgängiger Radweg
17	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fußgängerüberweg haltende Busse blockiert ▪ Busse sollten vorne in Haltebuchten fahren; Bus Nr. 3 stadteinwärts
18	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engstelle Rad/Fußverkehrs ➤ Radfahrsituation problematisch ▪ Radwege

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung Rad + Fußverkehr jetzt (Pop up) ▪ Reduzierung MIV auf 1. Spur in beide Richtungen
19	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Poller/Abgr. schränken Gehweg ein

Tabelle 9: Stresemannstraße, Abschnitt 2: Eifflerstraße – Juliusstraße/Bernstorffstraße



Kartographie und Gestaltung: LSBG/KoRiS

Hinweise (mit Verortung)

1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Getrennte Fuß- und Radwege
----------	--

Tabelle 10: Max-Brauer-Allee, Abschnitt 1: Bei der Johanniskirche – Langenfelder Straße

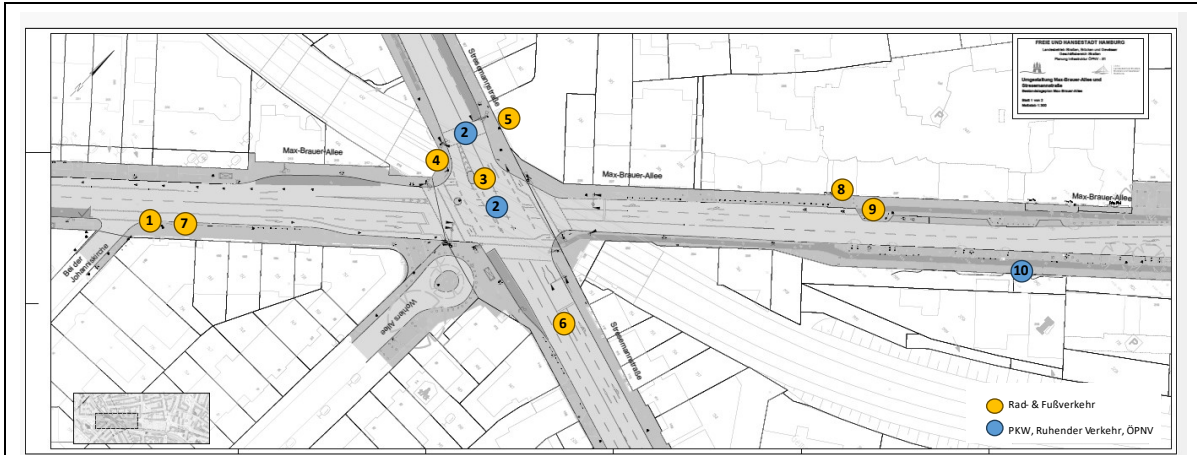


Kartographie und Gestaltung: LSBG/KoRiS

Hinweise (mit Verortung)

1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Weg Richtung Altona Max-Brauer-Allee ab Kreuzung Schulterblatt für Fußgänger/innen zu schmal – Fahrräder fahren dort
2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ungeordneter Radverkehr
3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fußweg von Exbar Rossi bis in Eimbütteler Str. wird permanent von Radfahrer/innen genutzt kein Radweg vorhanden
4	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Engstelle Bushaltestelle – Radfahrer ➤ Abstand Bushaltestelle + Radweg
5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fußgängerampel Lindenpark/Altonaerstr. [Hinweis: außerhalb des Planungsraums] ➤ Ampel/Übergang auf Schulweg (Bartelsstr.) [Hinweis: außerhalb des Planungsraums] ▪ Lindenpark/Bertelsstr, Direkte Querung

Tabelle 11: Max-Brauer-Allee, Abschnitt 2: Langenfelder Straße - Schulterblatt



Kartographie und Gestaltung: LSBG/KoRiS

Hinweise (mit Verortung)

1	↘ Radweg auch hier: mehrmals im Jahr, Lebensgefahr...
2	↘ Linksabbieger v. Strese in Max-Brauer-Allee ↘ Linksabbieger von Stresemannstr. zu MBA ↘ Radwegsituation gefährlich
3	▪ Stützenfreiheit unter der Brücke
4	↘ Ecke sehr gefährlich, fehlende Sichtdreiecke
5	↘ Fußgänger*innen leben an Kreuzung sehr gefährlich, da ein Fahrradweg + alle Räder auf den Gehsteig fahren besonders an Bushalt. Sternbr. Stresemannstr. ↘ Umweg Fußgänger
6	▪ Rechter Fahrstreifen in Radfahrstreifen umwandeln ↘ Fehlende Querungen für Fußgänger, Trennwirkung der Straße
7	↘ Markierung Betonblöcke/Radweg fehlt
8	↘ Ableitung an dieser Stelle gefährlich (Rad)
9	↘ Tiefgarage Konflikt Rad
10	▪ Zugang zum Parkplatz gewährleisten (Gewerbe)

Tabelle 12: Hinweise bezüglich der Planung zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sternbrücke von der Deutschen Bahn AG

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanieren statt planieren ▪ Eine Planung, die den Ort respektiert, d.h. mit bestehender Brücke ▪ Warum wird der Brückenbau so durchgezogen, obwohl ALLE (auch Politiker!) sie (die neue Brücke) sch... finden? ▪ Wer verdient an dem unsinnigen Neubau??? ▪ Warum wird nicht erhalten anstatt neu gebaut? Bäume gefällt und Geld + Energie verpufft? ▪ Warum wurden alternative Vorschläge und wirkliche Experten nicht gehört? 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Monsterbrücke! (4 mal) ▪ Keine Monsterbrücke, die den Stadtteil zerstört!!! ▪ Genau, keine Monsterbrücke! ▪ Keine „Monsterbrücke“ 3-Stützfeilerlösung umsetzen ▪ Als Anwohner protestiere ich gegen die „Monsterbrücke“ ▪ Kleinere Brücke! (2mal) ▪ Der Erhalt der alten Brücke! ▪ Alternative Brückenentwürfe prüfen! ▪ Abriss Sternbrücke! [unter Kritik verortet] ▪ Mehr Wettbewerb für eine Brücke, die an diesen Ort passt! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Brücke ist sinnvoll! ▪ Neue Brücke bringt „Stützenfreiheit“ mit sich und leiser ▪ Neue Brücke bietet mehr Platz im Verkehrsraum 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Bauarbeiten, keine Hausabriss und keine Baumfällungen vor Planfeststellung ▪ Sofortiger Budget-Stopp, kein Geld für die Brücke! ▪ Kein Euro der Hamburger Bürger:innen in die Brücke!!! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuplanung! ▪ Neuplanung (sofort)! ▪ Es muss ALLES neu mit der Beteiligung der Anwohner*innen geplant werden!!!! 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ignoranz gegenüber diesem erhaltenswerten Ort 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Klublandschaft zurück!!! ▪ Clubs erhalten! (Und keine Alibi-Umsiedlung Angebote!) ▪ Der Erhalt der „Alten“ Brücke und alle Clubs und Kneipen! ▪ Raum unter der Brücke für Kultur nutzen wie unter der jetzigen Brücke 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumbestand in der Max-Brauer-Allee erhalten! ▪ Bäume erhalten, statt Abholzen! ▪ Erhalt der Straßenbäume (statt Fällen nur für den Transport der Teile) ▪ Druck auf die DB, eine andere Transportmöglichkeit für die Brücke zu wählen, um die Bäume zu erhalten ▪ Die Bäume müssen bleiben! ▪ Erhalt der Alleebäume (2mal) ▪ Keine Bäume fällen!!! ▪ Erhalt der alten Allee-Eichen (im Schnitt 50 Jahre alt) ▪ 40-jährige Straßenbäume <u>nicht fällen!</u> ▪ Bäume Max. Brauer-Allee erhalten! ▪ Mehr als 40 Straßenbäume NUR für den Transport von Brückenteilen zu opfern, ist eine Katastrophe in Zeiten des Klimawandels! ▪ Keine Fällung der Bäume – es <u>muss</u> technisch anders möglich sein. Neupflanzungen sind nicht gleichwertig, da viel kleiner. ▪ Bäume weg? Atmen aufhören?!? ▪ Keine Fällgenehmigung für die Alleebäume 	

6. Sammlung von Fragen

Tabelle 13: Sammlung von Fragen im Rahmen der Info- und Dialogstände

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum Klein-Klein-Planung? Zuerst die Brücke (→ DB), dann der Verkehr (→ FHH), danach die Gebäude (→ Investoren) Geht so Stadtplanung? ▪ Warum hat es nie eine integrierte Planung von Brücke, Straße und Umfeld gegeben? Das ist Mist!
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum findet der „Dialog“ erst jetzt statt?! Vorher hätte man noch was bewirken können /Sarkasmus out ▪ Warum werden Anwohner <u>nicht</u> direkt miteinbezogen? ▪ Warum wird kaum informiert und dann so kurzfristig?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum werden nicht Verkehrsberuhigung und Verkehrswende vorangetrieben?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Warum wird so viel öffentlicher Raum für kostenlose/günstige Parkflächen verwendet und so wenig für Grünflächen und Flanierräume?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wann/Wo wird ans Klima gedacht?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche Lobbys wirken???