

Umgestaltung der Elbgaustraße – Dokumentation Online-Plattform

Tabellarische Auswertung: Beiträge, Kommentare und erste Hinweise zur Berücksichtigung bei der Planung

Im Rahmen der Umgestaltung der Elbgaustraße bot der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Interessierten frühzeitig die Möglichkeit, sich in die Planung einzubringen. Über eine Onlineplattform konnten alle Interessierten vom 15. Februar bis einschließlich 15. März 2021 ihre Einschätzungen zur heutigen Situation und ihre Anregungen für die zukünftige Planung einbringen und Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer kommentieren. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind nicht repräsentativ, geben aber eine gute Orientierung und werden – soweit möglich – in die Planungen einfließen.

Insgesamt sind 279 Kommentare über die digitale Plattform eingegangen. Des Weiteren erhielt der LSBG Anregungen und Hinweise direkt per E-Mail. Alle Beiträge wurden gesammelt und anhand der vorliegenden Tabelle geclustert und ausgewertet.

Hinweise zur Tabelle:

Alle Beiträge und Kommentare sind in der Tabelle in Originalformulierungen aufgelistet. Es sind lediglich redaktionelle Anpassungen erfolgt (Korrektur von Tippfehlern, Ausschreiben von Abkürzungen, Korrektur zum Schutz persönlicher Daten). Die Beiträge wurden inhaltlich nach Verkehrsmitteln sowie räumlich nach Abschnitten sortiert, so dass in einigen Fällen nur Teile eines Beitrags gelistet sind (Dies ist durch (...) gekennzeichnet). Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist jeder Beitrag zusätzlich in Kurzform zusammengefasst.

Alle Beiträge wurden vom Planungsteam in einem ersten Durchlauf geprüft. Der tabellarischen Auswertung können Sie entnehmen, inwiefern die Kritik, Anregungen und Hinweise Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess finden können. Hierfür wurde eine grobe Einteilung in Kategorien vorgenommen und soweit möglich eine kurze zusätzliche Erläuterung oder Begründung des Planungsteams ergänzt. Bei der Angabe „wird geprüft“ ist derzeit noch keine abschließende Aussage möglich, hier kann es noch eine Entwicklung in die eine oder andere Richtung geben. Die Rückmeldungen erfolgen zeitlich im Rahmen des Abwägungsprozesses. Die finale Rückmeldung, welche Hinweise/Anmerkungen berücksichtigt werden und welche nicht, erfolgt vor der Schlussversickung

Inhalt	Berücksichtigung der Hinweise: Kategorien
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverkehr ▪ Fußverkehr ▪ Autoverkehr und Parken ▪ Sonstiges 	✓ wird einfließen/berücksichtigt
	wird teilweise einfließen
	x wird nicht einfließen
	→ wird geprüft
	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte
	beantwortet

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Gesamtplan			
Die Radwege sollten aus Asphalt und nicht aus Betonpflastersteinen hergestellt werden. Asphalt hat Vorteile wie Ebenheit, Griffigkeit, Langlebigkeit und ist kostengünstiger.	Radwege in Asphalt herstellen? (kontrovers)	→ wird geprüft	Bauliche Radwege werden in der Regel in Standardbauweise mit roten Betonpflastersteinen der Maße 25x25x7 cm versehen (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, kurz ReStra). Asphaltbauweise wird allerdings in den Abwägungsprozess aufgenommen.
Bloß keinen Asphalt, die alten Asphalt-Radwege sind die schlimmsten. Bei Pflastersteinen besteht hingegen die Möglichkeit, den Radweg wieder einzuebnen, wenn in einigen Jahren einige Schadstellen auftreten sollten. Bei Asphalt ist das kaum möglich. Zudem entstehen bei Arbeiten, wo der Weg „aufgerissen“ werden muss (Rohrarbeiten etc.), Flickstellen, die bei Asphalt-Radwegen dann oft zu Unebenheiten führen.			
Wann wurde der letzte Radweg asphaltiert? Vor etwa 30 bis 40 Jahren! Da hat der Asphalt doch lange gehalten.			
Sie haben natürlich Recht mit den Leitungen. Da gibt es leider diese ungebremste Auf- und Zubuddeln-Mentalität. Da wird dann auf Geh- und Radwegen gerne gefuscht. Würde auf der Fahrbahn nicht passieren.			
Dem kann ich nur zustimmen. Schon seit Jahrzehnten werden keine Asphaltadwege mehr gebaut, aber die, die noch vorhanden sind, sind in einem ausreichenden Zustand. Dagegen wächst z. B. bei Radwegen aus Pflastersteinen schon nach wenigen Monaten Gras durch die Fugen. Ich bin auch für Asphalt!			
Ich bin als langjähriger Stadträdler unbedingt für Asphalt. Eindeutig ruhigeres Radeln. Es stimmt allerdings: bei baulichen Eingriffen in den Asphalt (Rohrleitungen, Unterspülungen, Absenkungen, private Auffahrten etc.) muss stärker als bisher durch das Bauamt auf eine qualitativ akzeptable Ausführung geachtet werden.	Radverkehrsanlagen besser ausleuchten	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Planung der öffentlichen Beleuchtung findet durch die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH statt.
Ganz allgemein: Bisher wird die Kfz-Fahrbahn durch Straßenlaternen ausgeleuchtet, jedoch nicht die Fahrradwege. Das müsste - vor allem in der dunklen Jahreszeit - eigentlich genau andersherum sein.			
Die ausreichende Ausleuchtung von Fuß- und Radweg sollte in der Tat gegenüber der Fahrbahnausleuchtung priorisiert werden und es sind entsprechende Maßnahmen (Standorte und Bauart/Beleuchtungsart der Laternen) zu wählen.			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
<p>Beidseitige Schaffung eines Radstreifens Kopenhagener Lösung mit mindestens 2,5 m Breite – 3 m Breite wären möglich! Dafür Fahrstreifenbreite für Kfz geschwindigkeitsmindernd auf unter 3,25 m (3,16 bei 0+167!) reduzieren. (..) . Der angedachte Hochbordradweg wird in einen Grünstreifen gewandelt und mit Bäumen bepflanzt.</p>	<p>Radfahrstreifen nach Kopenhagener Modell; Reduzierung der Fahrspuren und mehr Grünstreifen</p>	<p>wird teilweise einfließen</p>	<p>Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung (2,00 m-2,50 m). Vorteile Hochbordradweg gegenüber Kopenhagener Radweg: ▪ Trennung des Radwegs zum Gehweg erfolgt deutlich durch höhengleiche taktile Leitstreifen. Dadurch wird Barrierefreiheit gewährleistet. ▪ Unfallgefahr durch Bord zwischen Rad- und Gehweg besteht nicht. ▪ Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine bessere Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.</p>
<p>Zustimmung zur Kopenhagener Lösung für den Radverkehr. Hochbordradwege sollten nicht mehr im Planungsrepertoire der Verkehrsplaner in Hamburg auftauchen (auch nicht für Hauptverkehrsstraßen). Diese sind auch gerade für Fußgänger eine denkbar ungünstige Lösung. Die weiteren Punkte sind ebenfalls zielführend im Sinne einer zukunftsweisenden Lösung, die tatsächlich die Belange der Zufußgehenden und der Radfahrenden berücksichtigt, was der bisherige Planungsstand nur sehr eingeschränkt tut.</p>			
<p>Mindestens in Richtung Nordosten einen breiten Fahrstreifen (z. B. Kopenhagener Lösung) für den Radverkehr abtrennen, dann können auch die Bäume erhalten bleiben und gleichzeitig der Gehweg verbreitert werden.</p>			
<p>Wenn wir eine Mobilitätswende (Klimaschutz, Lärmschutz, urbanes Leben) wollen, dann muss es Radwege auf der Straße geben, im fließenden Verkehr, Fußgänger getrennt. Das Autofahren muss unattraktiv werden (Tempo 30, weniger Parkraum) - da ist die derzeitige Planung der Veloroute zu klein gedacht!</p>	<p>Mobilitätswende stärker in den Blick nehmen (gerade weil Veloroute)</p>	<p>wird teilweise einfließen</p>	<p>Eine bauliche Trennung zwischen den Verkehrsteilnehmern wird gegenüber Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bevorzugt. Daher werden in der Planung überwiegend Radwege vorgesehen. Die Planung sieht die Neuordnung des Verkehrsraums in Abschnitten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vor.</p>
<p>Zustimmung! Und es darf bei einer Veloroute nie darum gehen, den oftmals übertriebenen Status Quo in Sachen Raum für Kfz zu erhalten und die Resträume so zu gestalten, dass ENTWEDER Zufußgehende ODER Radfahrende genügend Raum haben. Es muss darum gehen, dass Zufußgehende UND Radfahrende komfortabel Platz haben und entsprechend müssen Fahrbahnbreiten und Fahrspuren reduziert werden!</p>			
<p>Die Radwege sollten baulich vom Fuß- UND Autoverkehr getrennt sein.</p>	<p>bauliche Trennung des Radverkehrs von Auto- und Fußverkehr</p>	<p>wird teilweise einfließen</p>	<p>Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung (2,00 m-2,50 m). Vorteile Hochbordradweg gegenüber Kopenhagener Radweg: ▪ Trennung des Radwegs zum Gehweg erfolgt deutlich durch höhengleiche taktile Leitstreifen. Dadurch wird Barrierefreiheit gewährleistet. ▪ Unfallgefahr durch Bord zwischen Rad- und Gehweg besteht nicht.</p>

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
			<ul style="list-style-type: none"> Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine bessere Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.
Grundsätzlich gilt dies für alle Bereiche der Planung: Die Kopenhagener Lösung ist gegenüber der "überholten" Hochbordradweg-Lösung zu favorisieren! Dies führt auch zu deutlich weniger Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden.	Kopenhagener Lösung gegenüber Hochbordradweg vorziehen	wird teilweise einfließen	siehe oben
Bitte alle freien Rechtsabbiegestreifen für den Radverkehr erhalten! Das signalisierte Rechtsabbiegen ist für Radfahrende nicht einsichtig und bremst den Radverkehr unnötig aus. Die Akzeptanz ist gering und daher ist sind Rotlichtverstöße und Gehwegradeln oft die Folge (siehe Abbiegesituation von der Luruper Hauptstraße in die Elbgaustraße).	freie Rechtsabbiegestreifen für Radverkehr erhalten	→ wird geprüft	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen optimiert. In der weiteren Planung wird geprüft, ob eine Anordnung des Verkehrszeichens "Grünpfeil für Radverkehr" möglich ist. Die Verwaltungsvorschrift hierfür ist bereits in Bearbeitung. Die finale Veröffentlichung steht allerdings noch aus.
Am 26.02.21 durfte ich in der LSBG-Online-Beteiligung lernen, dass der östliche Teil der Elbgaustraße eine Kopenhagener Lösung darstellen würde: Trennung Radstreifen von Kfz-Fahrestreifen durch einen Bordstein entspricht genau dieser Lösung! Prima, dann bitte dieses auch in den Plänen zu diesem und den anderen Abschnitten vermerken. In der Legende statt "Baulicher Hochbordradweg" nun "Kopenhagener Lösung" vermerken. Wenn nicht, bitte erklären, warum es denn doch keine Kopenhagener Lösung ist.	Plandarstellung "Kopenhagener Lösung"	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Legende angepasst: "...baulicher Hochbordradweg in Anlehnung an die Kopenhagener Lösung"
Es wird überraschenderweise von Kopenhagener Lösung geschrieben. In der Legende des Planes ist allerdings nur der Typ "baulicher Hochbordradweg" zu finden. So stellt sich die Frage, was diesen Typ von dem sonst eingetragenen Typ "Radweg" unterscheidet und ihn zur Kopenhagener Lösung qualifiziert. Bitte in der Online-Beteiligung kurzfristig erläutern.			
Bäume fällen, Reduzierung von Fahrspuren, Verschwendung der Steuergelder, all das für einen Radweg, der weniger in dieser Gegend genutzt wird als manch einer so denkt. Und ja, ich bin Anwohner und verstehe es 0,0! In mindestens 10 Jahren kann man vielleicht darüber erneut reden, jetzt tut das aber nicht Not. Die Stadt hat genug Baustellen! PS: Warum ist es mir nicht erlaubt, einen Baum 1 m vor meiner Hauswand zu fällen, aber Radwege, wo Bäume weichen sollen, sind kein Problem? Armes Deutschland!	Warum überhaupt die Neugestaltung?	beantwortet	Der Radverkehr soll durch die Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden.
Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, warum dort nach Ihrer Meinung so wenig Radfahrer unterwegs sind?			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Die hier eingezeichneten Radwege werden dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet und somit überhaupt eine Benutzungspflicht eingeführt? Zurzeit ist hier keine Benutzungspflicht angeordnet und Radfahrende dürfen auf der Fahrbahn fahren. Bitte keine Benutzungspflicht auf einer Veloroute einführen. Auf einer Veloroute soll der Fokus mehr auf dem Radverkehr als auf dem motorisierten Individualverkehr liegen.	Benutzungspflicht vorgesehen?	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
(...) Auf der Elbgaustraße gibt es zurzeit keine Radwegebenutzungspflicht (bitte auch in Zukunft keine anordnen!)			
An der Elbgaustraße wurde vor ungefähr 10 Jahren die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben und die entsprechende Beschilderung entfernt. Bitte keine Wiedereinführung von Benutzungspflicht. Wie wäre es mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn, die allen Verkehrsteilnehmer verdeutlicht, dass Radfahrende auf der Fahrbahn fahren dürfen?	Keine Radwegebenutzungspflicht; Fahrradpiktogramme vorsehen	→ wird geprüft	siehe oben
Zustimmung!!!			
Ja! Wie es auch in der Elbchaussee geplant ist.			
Dem kann ich mich nur anschließen.			
Schilder sind eine gute Idee. Ich wurde schon oft auf der Straße angehupt. Die Autofahrer wissen das oft nicht, dass man hier mit dem Rad auf der Straße fahren darf.			
Gemeinsame Geh- und Radwege sind generell abzulehnen, aber erst recht auf einer Veloroute, die den Radverkehr bündeln und zügig voranbringen soll. Außerdem sollen Menschen dadurch zum Umstieg aufs Rad bewegt werden. Das kann so nicht erreicht werden. (..)	keine gemeinsamen Geh- und Radwege	→ wird geprüft	siehe oben
(..) Als Anlieger in der Elbgaustraße und regelmäßige Benutzer der Fahrradwege sind wir mit dem Teil von der Elly-See-Straße bis zum Fahrenort sehr zufrieden. Der Verlauf ist gut, Fahrradweg und Bürgersteig sind breit genug. Natürlich müsste der Fahrradweg im bestehenden Ausbau saniert werden. (..)	Fahrradweg so lassen, aber sanieren	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Es ist geplant, für die Veloroute 14 in der Elbgaustraße im überwiegenden Bereich Radwege beizubehalten, die nicht auf der Fahrbahn geführt werden, aber in einem besseren Zustand und vor allem breiter sind.
(..) Ich nutze selber als Radfahlerin die, bereits auf beiden Seiten vorhandenen, Radwege an der Elbgaustraße und kann eigentlich nicht wirklich nachvollziehen, warum diese nicht einfach saniert werden! Die inzwischen häufig auf die Fahrbahn verlegten Radwege empfinde ich persönlich als ausgesprochen unangenehm, vor allem wenn Busse und LKW an mir vorbeifahren. Die Aussage, dass dadurch Abbiegeunfälle besser vermieden wer-	Radweg nur sanieren		

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
den, sehe ich weder als Radfahrer*in noch als Autofahrer*in. Wenn ein Autofahrer ohne Schulterblick abbiegt, dann trifft er/ sie den Radfahrer*in ggf. nur früher. (..)			
1. Wir sprechen uns für den Kopenhagener Radweg aus. Eine deutliche bauliche Trennung zwischen Rad- und Gehweg im Sinne eines Niveauunterschieds ist für Fußgänger*innen sehr wichtig. (...)	Kopenhagener Lösung	wird teilweise einfließen	<p>Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung.</p> <p>Vorteile Hochbordradweg gegenüber Kopenhagener Radweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennung des Radwegs zum Gehweg erfolgt deutlich durch höhengleiche taktile Leitstreifen. Dadurch wird Barrierefreiheit gewährleistet. ▪ Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine bessere Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.
Abschnitt 1 - Elly-See-Straße bis „Gewerbstraße“			
0+000 bis 0+110 (Richtung Nordosten): Der Grünstreifen sollte um 50 cm reduziert werden und der Radweg 50 cm auf insgesamt 2,5 m verbreitert werden.	Radweg verbreitern und Grünstreifen und Gehweg dafür schmaler	→ wird geprüft	<p>In der weiteren Planung wird geprüft, ob Bäume durch bauliche Maßnahmen gehalten werden und wo Neupflanzungen vorgesehen werden.</p> <p>Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft.</p> <p>Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll</p>
0+120 bis 0+480 (Richtung Nordosten): Es sollte auf diesem Abschnitt eine Radwegbreite von mindestens 2,5 m eingehalten werden. Der Gehweg und die Grünstreifen sind dementsprechend zu verkleinern.			
Da es sich nur um 15 cm handelt, sollte eine entsprechende Verkleinerung der Gehwegfläche auch für die Zufußgehenden vertretbar sein. Ansonsten gilt natürlich, dass Radwegflächen nur zu Lasten der Kfz-Fahrbahnbreite und nicht zu Lasten der Gehwegfläche verbreitert werden dürfen.			
Grundsätzliche Zustimmung zur nötigen Radwegverbreiterung. Diese sollte jedoch niemals auf Kosten der Fußwegbreite erfolgen. Wo kein Spielraum bzgl. Grünstreifen ist, muss eher die hier teilweise unzeitgemäße Aufweitung der Fahrbahnbreite überdacht werden. (..)	Radwegverbreiterung ja, aber nicht zu Lasten der Fußwegbreiten	→ wird geprüft	<p>Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft.</p> <p>Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll.</p> <p>Die Planung sieht die Neuordnung des Verkehrsraums in Abschnitten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs vor</p>
Im südlichen Bereich ist ein nicht angebauter Straßenbereich (lediglich Kleingärten vorhanden), gleichzeitig besteht ein 2 m breiter Fußweg und ein 1,5 m breiter Fahrradweg mit dem Hamburger 25x25 Pflaster, welcher beim Ausbau der Elbgaustraße vor ca. 15 Jahren angelegt wurde. In dem Zuge wurden die jetzt zu	warum ist der Neubau notwen-	beantwortet	<p>Ziel: Umsetzung eines Velorouten-Standards in der Elbgaustraße (Verweis auf Velorouten-Netz)</p> <p>Die Breiten des Geh- und Radwegs sind nicht mehr regelkonform und sollen daher verbreitert werden.</p>

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
fällenden 7 Bäume gepflanzt. Aus Gründen der Nachhaltigkeit erscheint es mir nicht nachvollziehbar, warum hier ein Neubau des Fuß- und Radweges in den südlichen Nebenflächen notwendig ist.	dig? (Nachhaltigkeitsgesichtspunkte)		Zudem soll die Herstellung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur dem gestiegenen Radverkehrsaufkommen Rechnung tragen sowie zusätzliche Nachfrage generieren. Vorantreiben der Mobilitätswende zu einer nachhaltigen Mobilität
Abschnitt 2 - Kreuzung Farnhornweg			
0+120 bis 0+480 (Richtung Nordosten): Es sollte auf diesem Abschnitt eine Radwegbreite von mindestens 2,5 m eingehalten werden. Der Gehweg und die Grünstreifen sind dementsprechend zu verkleinern.	Radweg verbreitern und Grünstreifen und Gehweg dafür schmaler	→ wird geprüft	In der weiteren Planung wird geprüft, ob Bäume durch bauliche Maßnahmen gehalten werden und wo Neupflanzungen vorgesehen werden. Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll.
0+470 bis 0+340 (Richtung Südwesten): Der Radweg sollte im Regelfall von 2 m hergestellt werden. Die Gehwegflächen sind dementsprechend anzupassen.			
Ergänzung zu Kommentar Nr. 207: Ggf. kann die Radwegbreite von 2,5 m im betreffenden Abschnitt auch schlichtweg durch die Verkleinerung des fahrbahnseitigen Schutzstreifens zwischen Radweg und Bordsteinkante erreicht werden. Es ist nicht ersichtlich, warum dieser Streifen teilweise über 1,5 m breit ist, es wirkt wie "verschenkter Raum".	Verkleinerung des fahrbahnseitigen Schutzstreifens	→ wird geprüft	Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll.
0-030 bis 0-070: Die beiden geplanten bzw. bestehenden Radwege in diesem Bereich kommen und enden im "Nichts". Der Radweg Richtung Eckhoffplatz endet kurz hinter der Kreuzung im fließenden Verkehr und wurde schon vor Jahren nach Fertigstellung als Unfallgefahr erkannt. Der neu geplante Radweg Richtung ARENA ist überflüssig, da bereits ein sehr breiter Rad-/ Fußweg vorhanden ist.	Anschlussstellen Radverkehr	✓ wird einfließen/berücksichtigt	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen optimiert.
Das stimmt nicht. Richtung Arena gibt es hinter der Kreuzung einen sehr schmalen Fußweg, der widerrechtlich als benutzungspflichtiger Radweg ausgeschildert ist.			
Radverkehr nicht hinter der Bushaltestelle. Zu viele Konflikte mit Fußverkehr.	Diskussion Konfliktsituationen, sofern Radverkehr hinter der Haltestelle geführt werden	wird teilweise einfließen	Die Wartefläche für Fahrgäste in Bereichen von Haltestellen wird ausreichend dimensioniert. Die Führung des Radverkehrs verläuft hinter der Wartefläche. Der Konflikt Radfahrer*innen und Fußgänger*innen wird dadurch reduziert.
Wenn man die Radwege deutlich kennzeichnet, mit Bodenindikatoren versieht und einen ausreichend breiten Wartebereich hat, sollte dies kein Problem sein			
Auf einer Radreise in Polen haben wir in den Städten beobachten können, dass Radwege Zebrastreifen bei den Bushaltestellen haben. Das hilft sowohl Fußgängern als auch Radfahrern besser aufeinander zu achten. Zusätzlich können			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
durch unterschiedliche Ebenen des Fußweg-, Radweg- und Wartebereichs (Kopenhagen/Dänemark) alle Verkehrsbeteiligten zu mehr Aufmerksamkeit füreinander sensibilisiert werden.			Der Konflikt Radfahrer*innen und Busverkehr wird als kritischer betrachtet.
Da die Wartefläche ausreichend dimensioniert ist, sehe ich die möglichen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr nicht so kritisch.			
Konflikte zwischen Bus und Rad (z. B. bei unterbrochenen Radfahrstreifen im Bereich der Bushaltestelle) sehe ich deutlich kritischer.			
Indirektes Linksabbiegen für Radfahrende aus dem Farnhornweg. Anhand der Pläne ist mir nicht klar, wo ich mich aufstellen sollte bzw. ob man die Ampel von dort sehen kann. Könnten Sie Detailpläne veröffentlichen?	Detailpläne zum indirekten Linksabbiegen aus dem Farnhornweg	beantwortet	Die Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrende werden in der weiteren Planung nochmals überarbeitet bzw. ergänzt. In der weiteren Planung werden Standorte der Lichtsignalanlagen konkretisiert.
ARAS Farnhornweg: laut Plan scheint dieser mit einem Randstein vom Hochbordradweg abgetrennt zu sein. Wie soll man diesen erreichen, wenn man nicht zufällig vor allen Autos ankommt?	Bordstein am ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) absenken	✓ wird einfließen/berücksichtigt	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen optimiert.
Ja, hier sollte man den Bordstein vom baulichen Radweg absenken. Damit man die Aufstellfläche auch erreichen kann, wenn die Autos noch rollen...			
Farnhornweg 0 bis 0+070: Im Querschnitt sind keine oder nur sehr schmale Radwege geplant. Hier sollten breite Radwege eingeplant werden, da das Radfahren im Mischverkehr auf einer Hauptverkehrsstraße für 99% der Menschen nicht attraktiv ist.	Breitere Radwege einplanen, wo das nicht geht auf der Fahrbahn deutlich kennzeichnen, dass Radverkehr unterwegs ist	→ wird geprüft	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen optimiert. Die angrenzenden Straßen in den Knotenpunktbereichen können nur bis zum Planungsende betrachtet werden.
Es sind deutlich weniger als 99 %. Für diejenigen, die mit dem Rad zügig unterwegs sein wollen (20-30 km/h), ist ein Bordsteinradweg mit Benutzungspflicht extrem hinderlich. Zumindest an den Stellen, an denen nicht genug Platz für einen abgetrennten Radweg vorhanden ist, muss für den motorisierten Verkehr deutlich erkennbar sein, dass Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist. Der Mischverkehr ist nur wegen der Rücksichtslosigkeit und Aggressivität der Autofahrer unattraktiv.			
Bitte prüfen, ob der östliche Radweg zwischen Farnhornweg und Elly-See-Straße zukünftig in beide Richtungen befahren werden kann.	Zweirichtungsradweg vorstellbar?	X wird nicht einfließen	Es sind ausreichende Breiten für einen Einrichtungs-Radweg auf der West- und Ostseite vorgesehen. Die Nutzung von Radwegen auf der linken Seite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Es sind ausreichend Querungsmöglichkeiten gegeben.
Dafür ist er in der jetzigen Planung zu eng. Für einen Zweirichtungsradweg sollte er mindestens 3-3,5 m breit sein.			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
			Die Breite für einen Zweirichtungsradweg ist nicht gegeben.
<p>Beidseitige Schaffung eines Radstreifens Kopenhagener Lösung mit mindestens 2,5 m Breite – 3 m Breite wären möglich!</p> <p>Nordseite: Auf Verkehrsinsel verzichten. Platzverschwendung</p> <p>Südseite: Parkbuchten entfernen.</p> <p>Nicht beampelter Rechtsabbieger Farnhornweg in Elbgaustraße entfernen. Häufige Situation: Autofahrer denken "ich komme da vor dem Radler noch schnell rüber" würde entfallen.</p> <p>Wo ist die Bushaltestelle der Linie 22 (zwischen Vorhorn- und Farnhornweg) auf der Südseite Elbgaustraße geblieben?</p>	Kopenhagener Lösung	→ wird geprüft	<p>Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft.</p> <p>Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll.</p> <p>Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung.</p> <p>Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft, ob abschnittsweise anstelle von Parkstreifen Grünflächen hergestellt werden können.</p> <p>Die Kompaktheit von Knotenpunkten wird im gesamten Planungsgebiet geprüft und ggf. optimiert.</p> <p>Um die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen und gleichzeitig eine annehmbare Verkehrsqualität für den motorisierter Individualverkehr zu ermöglichen, wird der bisher freie Rechtsabbieger aus dem Farnhornweg Ost in die Elbgaustraße Nord zukünftig signalisiert.</p> <p>Bei Entfall der Dreiecksinsel kommt es zu bedingt verträglichen Verkehrsströmen zwischen Fuß-, Radverkehr und dem Kfz-Verkehr. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr kreuzt dabei den querenden Fuß- und Radverkehr. Dies hat zur Folge, dass der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr nicht vollständig abfließen kann und Rückstau in den Farnhornweg entsteht. Der Knotenpunkt kann dann nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Es kommt u.a. zur Einschränkung des Busverkehrs.</p> <p>Die Bushaltestelle ist in Richtung Süden verlegt.</p>
<p>Die dreieckige Verkehrsinsel muss weg. Sie nimmt nur Platz weg und macht die Situation an der Stelle sehr unübersichtlich. Die Aufstellflächen für Rad- und Fußverkehr auf der Insel sind zu klein, man steht sich gegenseitig im Weg. (...)</p> <p>Die geplante Signalisierung des derzeit freien Rechtsabbiegers vom Farnhornweg in die Elbgaustraße bremst den Rad- und Fußverkehr unnötig aus. Das Überqueren der Kreuzung wird dadurch erschwert und erheblich verlangsamt. Die dreieckige Verkehrsinsel dort muss zurückgebaut und die Bordsteinkante</p>	Keine Signalisierung (Entfernen der dreieckigen Verkehrsinsel)	X wird nicht einfließen	<p>Um die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen und gleichzeitig eine annehmbare Verkehrsqualität für den motorisierter Individualverkehr zu ermöglichen, wird der bisher freie Rechtsabbieger aus dem Farnhornweg Ost in die Elbgaustraße-Nord zukünftig signalisiert.</p> <p>Bei Entfall der Dreiecksinsel kommt es zu bedingt verträglichen Verkehrsströmen zwischen Fuß-, Radverkehr und dem Kfz-Verkehr. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr kreuzt dabei den querenden Fuß- und Radverkehr. Dies hat zur</p>

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
entsprechend etwas vorgezogen werden. Die ohnehin extrem kurze Rechtsabbiegespur für den motorisierten Verkehr kann vollständig entfallen. Das schafft mehr Platz und Übersichtlichkeit für alle.			Folge, dass der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr nicht vollständig abfließen kann und Rückstau in den Farnhornweg entsteht. Der Knotenpunkt kann dann nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Es kommt u. a. zur Einschränkung des Busverkehrs.
Die Grünphase für die Radfahrer von links nach rechts sollte verlängert werden. Die ist im Moment leider sehr kurz.	Grünphase für Radverkehr verlängern	wird teilweise einfließen	Dies wird zum Teil berücksichtigt.
(...) Genauso wichtig ist die getrennte Signalisierung für den Rad- und Fußverkehr auf der gesamten Kreuzung (stark unterschiedliche Räumzeiten).	Getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr im Kreuzungsbereich	wird teilweise einfließen	Dies wird zum Teil berücksichtigt
Bitte auf dem gesamten Knotenpunkt Elbgaustraße/Farnhornweg Zweirichtungsradwege vorsehen! Das beschleunigt das Überqueren der Kreuzung insbesondere für Linksabbiegende enorm, da man je nach Ampelphase frei wählen kann, welche Straße man zuerst überquert. Die größere Radwegbreite, die dafür erforderlich ist, bringt einen erheblichen Sicherheitsgewinn durch bessere Sichtbarkeit und ermöglicht das gegenseitige Überholen für den Radverkehr an dieser Stelle (wenn gerade kein Gegenverkehr ist).	Zweirichtungsradweg im Kreuzungsbereich	wird teilweise einfließen	Die Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrende werden in der weiteren Planung nochmals überarbeitet bzw. ergänzt. Bei der Einrichtung von Zweirichtungsradwegen im Kreuzungsbereich besteht die Gefahr zur Nutzung des Radwegs in die entgegengesetzte Richtung.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 3 - Herbststieg bis Elbgaustraße 170			
0+580 bis 0+920 und 0+980 bis 1+080: Der bauliche Radweg in Richtung Norden sollte als protected Bike-Lane hergestellt und auf 2,5 m verbreitert werden. Die Voraussetzungen dafür sind erfüllt und der Platz ist da.	Protected bike lane oder wenigstens 2,5 m Breite für Radwege	→ wird geprüft	Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll. Ein Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.
Mindestens die Verbreiterung auf 2,5 m sollte in der Planung umgesetzt werden.			
Westliche Seite: Parkbuchten entfernen und mindestens 2,50 m breiten Kopenhagener Radweg schaffen. Östliche Seite: vollständige Strecke mit mindestens 2,50 m Kopenhagener Streifen versehen. Platz ist ausreichend vorhanden.	Kopenhagener Lösung vorsehen (Parkbuchten entfernen)	X wird nicht einfließen	Die Umsetzung eines Kopenhagener Radwegs anstelle der bestehenden Parkbuchten führt zum Wegfall der Grünflächen und Fällung von Bestandsbäumen. Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung.
In diesem Bereich kann die Fahrbahn nach Osten parallel verschoben werden. Das schafft auf der Westseite mehr Platz, so dass der Radweg östlich der Baumreihe geführt werden kann und die Bäume nicht gefällt werden müssen. Es ist genügend Platz vorhanden, um beide Radwege deutlich zu verbreitern.	Fahrbahn verschwenken, so Baumfällungen verhindern und breitere Radwege schaffen	→ wird geprüft	Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll. Eine Verschiebung der Fahrbahn Richtung Osten hat wiederum zur Folge, dass in der östlichen Nebenfläche Baumfällungen notwendig sind.
Der östliche Radweg könnte auf 2,5 - 3 m verbreitert werden, ohne dass Baumfällungen nötig wären.	östlicher Radweg breiter (ohne Fußverkehr zu beschränken)	→ wird geprüft	Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Hinweis: generell wurde in der Planung der Fokus auf eine durchgehende einheitliche Breite der Radwege gelegt. Eine Verbreiterung ist nur auf einem längeren Abschnitt sinnvoll.
Dabei ist jedoch zu gewährleisten, dass dies nicht auf Kosten einer ausreichenden Fußwegbreite erfolgt.			
Abschnitt 4 - Kreuzung Lüttkamp Langbargheide			
Die Radwegableitung in den Lüttkamp sollte als Schutzstreifen vorgesehen werden, welcher eine durchgängige Breite von 2 m hat. So können sich die Radfahrenden besser einordnen, da sie nicht an den Rand gedrückt werden, wenn der Schutzstreifen immer enger werden würde...	Radwegableitung in den Lüttkamp als Schutzstreifen von 2m planen	wird teilweise einfließen	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen optimiert.
Volle Zustimmung!			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
(...) Bei der Ableitung des Radwegs auf die Fahrbahn den Radverkehr optisch bevorzugen und den Radweg nicht schmaler werden lassen.	Ableitung Radverkehr im Lüttkamp optisch hervorheben und nicht schmaler werden lassen	wird teilweise einfließen	siehe oben
Die Aufstelltaschen aus dem Lüttkamp und der Langbargheide sind gelungen.			
1+206: Laut Plan verhindern Randsteine das indirekte Linksabbiegen mit dem Fahrrad aus dem Lüttkamp bzw. der Langbargheide. Dies sollte zusätzlich zum direkten Abbiegen ermöglicht werden.	zusätzlich indirektes Linksabbiegen ermöglichen	wird teilweise einfließen	siehe oben
Auf diesem Abschnitt wären auch Radwege sog. Kopenhagener Art (in Ihren Unterlagen "Hochbordradwege") möglich. Diese würde ich im Gegensatz zu den vorgesehenen 'normalen' Radwegen favorisieren.	Kopenhagener Lösung	→ wird geprüft	Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung. Vorteile Hochbordradweg gegenüber Kopenhagener Radweg: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennung des Radwegs zum Gehweg erfolgt deutlich durch höhengleiche taktile Leitstreifen. Dadurch wird Barrierefreiheit gewährleistet. ▪ Der Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine bessere Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.
Den Radweg nicht nur baulich vom motorisierten Individualverkehr trennen, sondern auch baulich vom Fußverkehr trennen (Kopenhagener Lösung)			
Bitte an der gesamten Kreuzung freie Rechtsabbieger für den Radverkehr vorsehen! Signalisierte Rechtsabbieger für Fahrräder finden keine Akzeptanz und (ver)föhren deswegen zum Radeln auf dem Gehweg. Zusätzlich bremsen sie den Radverkehr unnötig aus.	Freie Rechtsabbieger für Radverkehr vorsehen (aber Berücksichtigung Fußverkehr durch Radverkehr sicherstellen)	→ wird geprüft	In der weiteren Planung werden Aufstellflächen und Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen optimiert. In der weiteren Planung wird geprüft, ob eine Anordnung des Verkehrszeichens "Grünpfeil für Radverkehr" möglich ist. Verwaltungsvorschrift hierfür ist bereits in Bearbeitung. Die finale Veröffentlichung steht allerdings noch aus.
Bei freien Rechtsabbiegern für den Radverkehr ist sicherzustellen, dass die Radfahrenden querenden Fußverkehr ausreichend berücksichtigen und diesen nicht gefährden. Dies ist in der Praxis oft nicht der Fall.			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 5 - Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße			
Der Zweirichtungsradweg der Radschnellwegroute sollte in einer Breite von mindestens 3,5 m erbaut werden. Der Platz wäre da und es könnten immer noch Gehwege in Regelbreite hergestellt werden. Gemäß geltenden Richtlinien sind nämlich eigentlich 4 m für einen Radschnellweg vorgegeben. Zudem sollte es eine Mittelmarkierung des Radwegs nach dem niederländischen Modell geben.	Radschnellweg mindestens 3,50 m breit	→ wird geprüft	Eine Verbreiterung des Radwegs wird geprüft. Eine konkrete bauliche Ausführung des Zweirichtungsradwegs erfolgt im weiteren Planungsverlauf.
Westlich der Unterführung (S-Bahn) kommt von Norden ein kleiner Weg, welcher auch als Radschnellwegroute gekennzeichnet ist. Kann eine Straßenüberquerung nicht direkt an dessen Ende gelegt werden, anstatt der in der Nähe der Fangdieckstraße? Ansonsten queren die von Norden kommenden Fußgänger und Radfahrer die Straße innerhalb der Unterführung, auf dem Weg zur S-Bahnstation.	Straßenquerung Radschnellweg direkt und nicht an Fangdieckstraße?	X wird nicht einfließen	Es wurden mehrere Varianten einer Querung in der Vorplanung betrachtet. Eine Querung im Bereich der Tunnelausfahrt ist aufgrund unsicherer Licht- und Sichtverhältnisse als kritisch zu betrachten.
Die Stelle liegt an: 1+620,000			
Dass die Radschnellwegroute mitberücksichtigt wird, finde ich gut!	Anbindung Radschnellwegroute	X wird nicht einfließen	Die ungesicherte Querung mit Mittelinsel wird als ausreichend betrachtet.
Aber warum nicht mit Vorfahrt für den Radverkehr? (...) Verkehrsinsel für Radschnellweg entfernen und gesicherte ampelbasierte Querung schaffen, die schnell auf Radfahrerantwortung reagiert.			
Bitte die Querung für den Radschnellweg nicht im rechten Winkel, sondern schräg führen, um eine komfortable Querung zu ermöglichen. Außerdem wird für die Mittelinsel weniger Fahrbahnbreite benötigt, wenn die Fahrräder hier schräg aufgestellt werden.	Querung des Radschnellweges schräg gestalten	X wird nicht einfließen	Dies wird nicht berücksichtigt. Eine rechtwinklige Querung wird als sicherer erachtet, da die Konfliktfläche so minimiert wird.
Für die Querung durch den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg scheint eine äußerst enttäuschende Minimallösung geplant zu sein. Statt der erhofften sicheren und schnellen Querung der Elbgaustraße durch den Radverkehr soll hier offenbar ohne größeren Eingriff nur mittels einer Furt die Querung erlaubt werden. Die Stelle bleibt unübersichtlich. Der Autoverkehr kann weiter blind und schnell aus der Unterführung schießen, das Vortasten bleibt Aufgabe des Radverkehrs. Hier ist hoffentlich noch mehr drin.	sicheres und schnelles Queren für den Radschnellweg ermöglichen	X wird nicht einfließen	Die ungesicherte Querung mit Mittelinsel wird als ausreichend betrachtet.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
<p>Die Berücksichtigung des Radschnellwegs (breiter Zweirichtungsradweg) finde ich gut. Es sollte allerdings geprüft werden, ob der "Tausch" von Geh- und Radweg irgendwie vermieden werden kann. Können Grundstücke dazugekauft werden? Kann die Bushaltestelle Richtung Nordosten vor die Ampel verlegt werden?</p>	<p>Geht es auch ohne Tausch von Rad- und Gehweg für den Radschnellweg?</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Die Möglichkeit auf Grunderwerb in der östlichen Nebenfläche wird in der weiteren Planung geprüft.</p>
<p>Ja. Es sollte aber auf jeden Fall der Radweg nicht dadurch verschmälert werden müssen. Eigentlich sind für innerörtliche, straßenbegleitende Radschnellwege, die in beiden Richtungen befahren werden dürfen, eine Breite von mindestens 4 m vorgesehen. In der Planung sind es größtenteils nur 3 m.</p>			
<p>Im Bereich 1+420 sollte der Zweirichtungsradweg bis zum Abzweig der Radschnellwegroute an der Außenseite geführt werden. So wird ein Kreuzungspunkt des Fußwegs mit der Radschnellwegroute eingespart.</p>	<p>Radschnellweg an der Außenseite führen (Konflikt mit Fußverkehr vermeiden)</p>	<p>→ wird geprüft</p>	
<p>Von der Elbgaustraße in die Spreestraße sollte der Radweg nicht mit 1 m viel zu eng gebaut werden. Stattdessen wäre ein Gehweg mit „Service-Lösung“ besser. Gleiches gilt aus der Spreestraße hinaus.</p>	<p>Gestaltung Überleitung Spreestraße</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Die Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen werden im weiteren Planungsverlauf überprüft und angepasst.</p>
<p>Eine Servicelösung ist hier aus Fußgängersicht abzulehnen. Der Radverkehr sollte gleich zu Beginn der Spreestraße baulich auf die Fahrbahn abgeleitet werden. Der nicht benutzungspflichtige Radweg sollte in der Spreestraße ganz entfallen, 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden.</p>			
<p>Es sollte den Radfahrenden die Möglichkeit unter den Brücken gegeben werden entweder den gemeinsamen Geh- und Radweg oder die Fahrbahn nutzen zu können.</p>	<p>unter der Brücke Fahrbahn oder gemeinsamen Geh- und Radweg nutzen können; Piktogrammreihe auf der Fahrbahn</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.</p>
<p>Das würde ich auch begrüßen, zumal der Kraftverkehr in der Unterführung sowieso max. 30 km/h fahren darf. Dadurch würde der Konflikt Fahrrad/Fußgänger deutlich entschärft.</p>			
<p>Richtig! Unter der Brücke muss Wahlfreiheit für Radfahrende sein. Die schnellen dürfen auf die Straße und werden dort die Autofahrenden auch nur wenig behindern. Die langsameren dürfen auf dem Bürgersteig fahren. Das wäre viel sicherer für die Zufußgehenden. Das wäre doch mal ein Modellprojekt wert. Kaum baulicher Mehraufwand, man bräuchte nur passende Fahrbahnmarkierungen und verständliche Schilder. Wenn es nicht funktioniert, kann man einfach die Markierungen wieder ändern.</p>			
<p>Volle Zustimmung! Wichtig wäre, dass durch Piktogrammketten eindeutig signalisiert wird, dass das</p>			

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist. Das erhöht die Sicherheit erheblich, denn sonst werden die Menschen, die (erlaubterweise) mit dem Rad auf der Fahrbahn fahren, leider zu häufig bedrängt und ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt.			
Volle Zustimmung! Wahlfreiheit in so einem beengten Raum für Radfahrende ist wichtig, auch im Sinne der zu Fußgehenden! Mit Piktogrammketten (siehe Elbchaussee) dies auch verdeutlichen!			
1+800 bis 1+880 Richtung Eidelstedt. Diese Strecke wird von sehr vielen Schulkindern jeden Alters viel genutzt. Die Autofahrer, die unter der Brücke (Tempo 30) herauskommen, geben oft stark Gas, um die Ampel "noch zu bekommen". Morgens biegen sehr viele Autofahrer hier rechts ab, um Menschen zur S-Bahn zu bringen. Durch den starken Busverkehr ist es hier - besonders für Autofahrer - unübersichtlich. Eine Verlagerung des Radweges auf die Straße halte ich für sehr gefährlich. Besonders für Kinder!!!	Richtung Eidelstedt (Schulweg) Radverkehr nicht auf die Straße ("Service-Lösung" anbieten); Geschwindigkeit reduzieren und Blitzer installieren	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.
Sehe ich genauso.			
besser Tempo 30 von Spreestraße bis Redingskamp mit Blitzanlage			
Die einzig passende Lösung ist hier ein Gehweg mit der "Servicelösung" Fahrräder frei. Dort können Kinder, Ältere und andere, die sich unsicher fühlen, fahren. Alle, die mit dem Rad zügig unterwegs sein wollen, müssen die Fahrbahn nutzen, weil sie sonst Fußgänger gefährden. Das Tempo muss hier von 30 km/h auf 20 km/h verringert und durch stationäre Blitzer überwacht werden. Das hilft auch gegen die Autoposer-Problematik an dieser Stelle.			
Warum keine Radfahrstreifen?	Radfahrstreifen?	X wird nicht einfließen	Im Bereich der Unterführung besteht kein ausreichender Straßenquerschnitt zur Anordnung eines Radfahrstreifens.
Unter den Brücken könnte man 1,75 m Fußweg, 1,5 m Schutzstreifen, 5,5 m Restfahrbahn, 1,5 m Schutzstreifen, 1,75 m Fußweg realisieren	Radschutzstreifen unter der Brücke (plus Überholverbot für Kfz)	X wird nicht einfließen	Die Kombination von Mindestbreiten ist unbedingt zu vermeiden.
Gute Idee, zusätzlich muss dann ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge eingerichtet werden, damit Radfahrer:innen nicht mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt werden.	Überholverbot für Kfz	→ wird geprüft	Die Anordnung des Verkehrszeichens 277.1 „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ wird im weiteren Planungsverlauf geprüft. Hinweis: Verwaltungsvorschrift hierfür ist bereits

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
			in Bearbeitung. Die finale Veröffentlichung steht allerdings noch aus.
(1+440 Richtung Unterführung) Warum wechselt Radweg mit Fußweg? Radfahrstreifen haben deutlich weniger Konfliktpotential zwischen Fuß- und Radverkehr. Es kann hier kein Radfahrstreifen realisiert werden, da der 3 m breite bauliche Radweg aufgrund der Radschnellverbindung für den Zweirichtungsverkehr freigegeben werden soll. Rad- und Fußweg müssen tauschen, damit Fußgänger eine Aufstellfläche für die Bushaltestelle haben.	Warum der Wechsel zwischen Rad- und Fußweg in Richtung Unterführung? Warum dort kein Radfahrstreifen?	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Der Radweg wird mit dem Gehweg getauscht, um im Bereich der Lichtsignalanlagen (LSA) und Bushaltestelle Konflikte mit dem Radverkehr zu vermeiden.
Ein gemeinsamer Geh- und Radfahrweg ist keine Lösung! Vorschlag: an den Ampeln vor und hinter der Unterführung Radaufstellplätze auf den Fahrbahnen, Radverkehr auf der Fahrbahn. Es ist 30 km/h Zone!	Ampeln vor und hinter der Unterführung statt gemeinsamer Geh- und Radweg	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
Wieso wird der Radverkehr ausgerechnet an den konflikträchtigsten Bushaltestellen (S-Bahn Elbgaustraße) auf die Straße geführt? Der ganze Bereich sollte deutlich kompakter gestaltet werden (Fahrbahnbereich reduzieren). Weil es an solch gut benutzten Einrichtungen des ÖPNV mit viel zu vielen Konflikten mit Fußgängern kommen würde. Dennoch stimme ich auch dafür, dass der Knotenpunkt deutlich kompakter gestaltet werden müsste. Das wird ein Unfallschwerpunkt zwischen Rad und Bus! Es ist an diese Stelle unglaublich eng mit Autos, Lkw, Bus, Rad und Fußgängern. Immer auch sehr hektisch. Mir tun jetzt schon die BusfahrerInnen leid, die die ganze Verantwortung für das Einscheren in den fließenden Verkehr tragen werden! Das bisherige Durchqueren der Haltestelle im Fußgängerbereich halte ich aus langjähriger Erfahrung dort als zumutbar, dann muss man halt kurz schieben. Absteigen und schieben wäre völlig unzumutbar, besonders für eine Veloroute. Niemand käme auf die Idee, dass man auf einer Bundesstraße an Engstellen aus dem Auto aussteigen müsste und schieben. ;-)	Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr / Kompaktere Gestaltung des Bushaltestellenumfeldes	X wird nicht einfließen	Die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen sorgt für Vermeidung des Konflikts Fußgänger*innen/Radfahrer*innen. Insbesondere im Bereich des Verkehrsknotenpunkts S-Bahn-, Bushaltestelle Elbgaustraße konzentrieren sich die Fußverkehrsströme. Für Busse, die in den Weidplan abbiegen, besteht eine bessere Sichtbeziehung zu Radfahrenden auf den Radfahrstreifen.
eine historische Gelegenheit, bei der Elbgaustraße / Dammstraße einen Fahrradabzweiger Richtung Eidelstedt 'Hilpertsiedlung/Lohkampsiedlung' einzurichten. Er könnte zwischen Bahndamm und Sportplatz ESV Eidelstedt entlanggeführt	Radverbindung Richtung Eidelstedt über	→ wird geprüft	Die Anschlüsse an bestehende Radverkehrsanlagen werden im weiteren Planungsverlauf überprüft und angepasst.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
werden und spart so allen Radlern in dieser Richtung das Gequäle in den Redingskamp und den unnötigen Umweg darüber	"Hilpertsiedlung" schaffen		
Gute Idee, besonders für die (nicht wenigen) Luruper Kinder, die zur Stadteilschule Eidelstedt (Lohkampstraße) gehen/fahren. Dazu müsste man nur einen Anschluss an den Alpenrosenweg schaffen.			
Südlich Spreestraße: Beidseitig Kopenhagener Radstreifen mit 3 m Breite. Nördlich Spreestraße bis Brücken: Beidseitig Kopenhagener Radstreifen mit 3 m Breite zur Tunneleinfahrt ggf. verjüngend. (...)	südlich Spreestraße Kopenhagener Lösung und nördlich der Spreestraße bis zur Brücke Kopenhagener Lösung	→ wird geprüft	Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung. Vorteile Hochbordradweg gegenüber Kopenhagener Radweg: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Trennung des Radwegs zum Gehweg erfolgt deutlich durch höhengleiche taktile Leitstreifen. Dadurch wird Barrierefreiheit gewährleistet. ▪ Der Hochbordradweg bietet aufgrund der baulichen Trennung durch eine Bordhöhe von 12 cm eine bessere Protektion zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ▪ Die Führung des Kopenhagener Radwegs im Bereich von Bushaltestellen und Warteflächen ist problematisch.
Bahnhof Elbgaustraße:(...) Einrichtung von Radstreifen Kopenhagener Lösung mit 2,5 m Breite. (...)	Kopenhagener Lösung	X wird nicht einfließen	Insbesondere dort, wo Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen, findet der Kopenhagener Radweg Anwendung (2,00 m - 2,50 m).
Werden die hier eingezeichneten Radwege dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet und somit überhaupt eine Benutzungspflicht eingeführt? Zurzeit ist hier keine Benutzungspflicht angeordnet und Radfahrende dürfen auf der Fahrbahn fahren. Bitte keine Benutzungspflicht anordnen.	Keine Benutzungspflicht	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
Man könnte im Bereich der Brücken baulich den Straßenquerschnitt analog einer Fahrradstraße herstellen. Also Fahrbahn so eng wie möglich, Tempo 30 (gilt momentan sowieso) und Fahrradpiktogramme/Sharrows auf der Fahrbahn. Das wäre deutlich sicherer und komfortabler als gemeinsame Geh- und Radwege. Es könnte trotzdem zusätzlich die Möglichkeit der Gehwegnutzung für unerfahrene Radfahrer durch die sogenannte Service-Lösung geschaffen werden.	Fahrradstraße im Bereich der Brücken	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Grundsätzliche Zustimmung, aber warum nur "analog einer Fahrradstraße"? Den Unsinn mit den Sharrows finde ich brandgefährlich. Das geht mir schon an der Elbchaussee gegen den Strich.			Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten. Eine Fahrradstraße ist aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und des Schwerlastverkehr-Anteils nicht zu empfehlen. Bei einer Fahrradstraße sollte der Radverkehr die klar erkennbare vorrangige Verkehrsart sein. Aufgrund der Straßenkategorie und Verbindungsfunktion der Elbgaustraße ist dies hier nicht zu erwarten. Die Fahrstreifenbreite muss für den Busverkehr ausreichend dimensioniert werden.
Abschnitt 6 - Redingskamp bis Kreuzung Niekampsweg Furtweg			
Die Hochbordradwege (Kopenhagener Lösung) sollten aus rotem Asphalt hergestellt werden.	Hochbordradwege in rotem Asphalt herstellen	! Hinweis für weitere Planung	Die bauliche Ausführung der Kopenhagener Radwege erfolgt im weiteren Planungsverlauf.
Bitte keine Benutzungspflicht für den gemeinsamen Geh- / Radweg	Keine Radwegbenutzungspflicht und kein "Radfahrer frei"	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten. Eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.
Da kann ich nur zustimmen!			
Bitte auch kein Zusatzzeichen "Radfahrer frei". Radfahrende gehören hier uneingeschränkt auf die Fahrbahn. Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist so zu gestalten, dass sich dort alle Radfahrenden sicher fühlen (30 km/h, Fahrrad-Piktogramme, deutliche und gerade für Autofahrende unmissverständliche Hinweis-Beschilderung) und in keinem Fall dazu animiert werden, den Fußweg zu nutzen.			
Radfahrer müssen ihre Berechtigung im Straßenverkehr bekommen. Daher bitte keine gemeinsamen Fuß- und Radwege, das führt immer wieder zu Konflikten.			
Volle Zustimmung: keine gemeinsamen Fuß- und Radwege			
Im Bereich, wo ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen ist, mindestens den Radfahrenden die Wahlmöglichkeiten zwischen Gehweg und Fahrbahn ermöglichen. Hierzu auf der Fahrbahn eine Piktogrammkette analog zur Elbchaussee und für den gemeinsamen Abschnitt Tempo 30 anordnen. Schließlich ist dies eine Veloroutenplanung!	wenn gemeinsamer Geh- und Radweg, dann wenigstens Wahlmöglichkeit für Radverkehr		

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
<p>Wenn der Redingskamp Einbahnstraße (Fahrrad frei) wird und man die Kfz-Parkplätze bei 2+000 entfernt, könnte dem Radverkehr auf der Nordseite früher ein nutzbarer Radweg angeboten werden. Durch den entfallenden Kfz-Begegnungsverkehr entstehen weitere Parkmöglichkeiten im Redingskamp, d.h. die Anzahl der Parkplätze muss nicht mal sinken.</p> <p>Dem kann man nur zustimmen. Die Kfz-Parkbuchten bei 2+000 sollten auf jeden Fall entfernt werden.</p> <p>Dass bei 2+000 Parkplätzen der Vorrang gegenüber einem Radweg gegeben wird, ist bezeichnend.</p> <p>Volle Zustimmung! Im nördlichen Bereich zwischen Mesterfeld und Redingskamp muss ein Radweg geplant werden auf Kosten der Parkbucht im südlichen Bereich!</p>	<p>Redingskamp zur Einbahnstraße machen, für Radverkehr in beide Richtungen freigeben und Parkplätze entfernen, um mehr Platz für Radverkehr zu schaffen</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Ein Entfernen der Parkstreifen wird geprüft. Die Führung des Radverkehrs aus dem Redingskamp in die Elbgaustraße wird in der weiteren Planung überarbeitet. Die Regelung, den Redingskamp zur Einbahnstraße umzuwandeln, ist nicht Bestandteil dieses Projektes. Dies müsste durch den Bezirk und das zuständige Polizeikommissariat entschieden und bearbeitet werden.</p>
<p>Zwischen 1+970 und 2+030 sollte die 2,5 m des Radwegs beibehalten werden. Der angrenzende Gehweg ist breit genug!</p> <p>Eine Verbreiterung des Radwegs ist hier nur ohne Engstellen im Fußwegbereich möglich, wenn die Längsparkstände in diesem Bereich entfallen. Dies wurde bereits in mehreren Kommentaren vorgeschlagen und erhielt breite Zustimmung. Sollten (was nicht zu hoffen ist!) die Längsparkstände weiterhin vorgesehen werden, wäre die Verbreiterung des Radwegs nur auf Kosten ausreichender Breite des Fußwegs möglich und aus Fußgängersicht somit abzulehnen.</p>	<p>Breitere Radwege durch Wegfall der Längsparkstände und nicht zu Lasten des Gehweges</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Eine Verbreiterung des Radwegs und ein Entfall der Parkstreifen werden geprüft.</p>
<p>(...) Es sollte geprüft werden, ob Grundstücke zugekauft werden, um durchgehende Radwege anzulegen. Alternativ muss hier Tempo 30 gelten und der Kfz-Verkehr reduziert werden.</p> <p>Zustimmung!</p> <p>Eben, das Radfahren attraktiv machen, durchgängige Radwege getrennt vom Fußweg. Tempo 30 wäre in diesem Zusammenhang dringend angebracht!</p>	<p>Grundstücksankäufe denkbar, um Radweg herzustellen? Ansonsten Tempo 30</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Die Möglichkeit auf Grunderwerb wird in der weiteren Planung geprüft. Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten. Eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.</p>
<p>Tatsächlich ist es vollkommen unverständlich, warum diese Engstelle auch nach einem teuren Umbau weiterhin zu Lasten der Radfahrenden und der Zufußgehenden erhalten bleiben soll. Da es unrealistisch ist, hier in angemessener Zeit einen breiteren Straßenraum zu erhalten, ist der Radverkehr hier unbedingt auf</p>	<p>Radverkehr auf Straße führen, Tempo 30 und Fahrradpiktogramme</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft.</p>

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
der Fahrbahn zu führen, mit adäquaten Auf- und Ableitungen ohne enge Kurvenradien. Tempo 30 ist anzuordnen und Fahrrad-Piktogramme müssen auf der Fahrbahn aufgebracht werden.			Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten. Eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.
Sonst eine Fahrradstraße (nach niederländischem Vorbild) einrichten? Dann wären die Radfahrenden auch auf der Fahrbahn sehr sicher!	Fahrradstraße möglich?	X wird nicht einfließen	Fahrradstraße aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und des Schwerlastverkehr-Anteils nicht zu empfehlen. Bei einer Fahrradstraße sollte der Radverkehr die klar erkennbare vorrangige Verkehrsart sein. Aufgrund der Straßenkategorie und Verbindungsfunktion der Elbgaustraße ist dies hier nicht zu erwarten. Die Fahrstreifenbreite muss für den Busverkehr ausreichend dimensioniert werden.
Es sollte geprüft werden, ob auf dem Abschnitt, wo momentan gemeinsame Geh- und Radwege eingeplant sind, eine Fahrradstraße nach bewährten niederländischen Standards eingerichtet werden kann: roter Asphalt, "Rüttelstreifen" aus Pflastersteinen in der Mitte und an den Seiten und Tempo-30. Es muss auch nicht das Verkehrszeichen "Fahrradstraße" aufgestellt werden, sollte es daran scheitern. Die bauliche Ausgestaltung wäre genug!			Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
Man könnte hier baulich den Straßenquerschnitt analog einer Fahrradstraße herstellen. Also Fahrbahn so eng wie möglich, Tempo 30 (gilt momentan sowieso) und Fahrradpiktogramme/Sharrows auf der Fahrbahn. Das wäre deutlich sicherer und komfortabler als gemeinsame Geh- und Radwege. Es könnte trotzdem zusätzlich die Möglichkeit der Gehwegnutzung für unerfahrene Radfahrer durch die sogenannte Service-Lösung geschaffen werden.	Fahrradstraße	→ wird geprüft	Eine Fahrradstraße ist aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und des Schwerlastverkehr-Anteils nicht zu empfehlen. Bei einer Fahrradstraße sollte der Radverkehr die klar erkennbare vorrangige Verkehrsart sein. Aufgrund der Straßenkategorie und Verbindungsfunktion der Elbgaustraße ist dies hier nicht zu erwarten. Die Fahrstreifenbreite muss für den Busverkehr ausreichend dimensioniert werden.
Der Redingskamp wird auch viel von Radfahrern genutzt. Wenn ich aus dem Redingskamp komme, ist es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeit von den Autos sehr schwer auf den gemeinsamen Rad- und Fußweg der Elbgaustraße Richtung Furtweg zu gelangen. (Ich fahre dort nicht auf der Straße, weil lebensgefährlich.) Anderes Problem: Wenn ich aus südlicher Richtung (Tunnel) mit dem Rad komme, wie ist das Abbiegen dort von der Elbgaustraße in den Redingskamp geplant? Handlungsbedarf!	Gestaltung Radverkehrsverbindung in den Redingskamp	→ wird geprüft	Die Anschlüsse an angrenzende Straßen werden im weiteren Planungsverlauf überprüft und angepasst.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Richtig. Mit dem Fahrrad links in den Redingskamp ist nicht gut gelöst. Wer den Redingskamp und die Elbgaustraße für Fahrräder verbessern will, muss diese Kreuzung neu gestalten.			
Stimmt, die Verkehrsbeziehung von Lurup kommend zum Redingskamp und dem Vereinsgelände des SVE für Radfahrende wurde komplett vergessen!			
Der Redingskamp sollte gemeinsame Rad- und Autostraße bleiben, aber mit Vorrang für Radfahrer. (engmaschig kontrolliert)	Vorrang für Radverkehr im Redingskamp	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Die Umwandlung des Redingskamps zur Einbahnstraße ist nicht Bestandteil dieses Projektes. Dies müsste durch den Bezirk und das zuständige Polizeikommissariat entschieden und bearbeitet werden.
Ich verstehe nicht, wie der Linksabbiegevorgang von Elbgaustraße in den Niekampsweg funktionieren soll. Auf dem Plan ist ein roter Abbiegeplatz im Ausfahrtbereich Furtweg eingezeichnet, jedoch steht man dann ja im Weg und wo ist dann die zuständige Ampel? Rätselhaft.	Linksabbiegen von Elbgaustraße in Niekampsweg	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Der Knotenpunktbereich wird in der weiteren Planung überarbeitet. Die Standorte von Signalgebern werden in der weiteren Planung bearbeitet.
Die Kreuzung Elbgaustraße - Niekampsweg - Furtweg sollte in einen Kreisverkehr mit eigener Fahrspur umgewandelt werden. Hier biegt die Veloroute 14 nach links ab und trifft zusätzlich auf die Veloroute 2. Dies würde das Abbiegen von Radfahrenden nach links (von Elbgaustraße in den Niekampsweg und vom Furtweg in die Elbgaustraße) beschleunigen, da Radfahrende an den Ampeln nicht erst auf eine Grünphase warten müssten und im Kreisverkehr Vorfahrt haben.	Kreisverkehr an Kreuzung Niekampsweg, um Radverkehr zu fördern	X wird nicht einfließen	Die Fläche ist zu gering für kleine Kreisverkehre. Minikreisverkehre sind bei hohem Schwerverkehrs-Anteil nicht geeignet.
Hallo, als Anwohner frage ich Sie, wie Sie die Veloroute im Bereich der Bahnbrücken und in Richtung Eidelstedter Platz gestalten wollen, da in diesen Bereichen nur ein sehr begrenzter Platz vorhanden ist. Ich sehe hier kaum vernünftige Möglichkeiten. (..)	Sanierung Bereich Bahnbrücken	beantwortet	Im Bereich der S-Bahnhaltestelle ist eine Führung auf der Fahrbahn vorgesehen, um die Konflikte mit Fußgänger*innen zu reduzieren.
Zu der Strecke Fahrenort bis Niekampsweg sagen wir nur so viel, sie ist eng (Fußgänger und Fahrradfahrer teilen sich einen schmalen Weg) und gefährlich, aber auf der Straße möchten wir da nicht fahren. Wie wollen Sie die gefährliche Tunneldurchfahrt sanieren?	Wie die Tunneldurchfahrt sanieren?		
(..) 2. Den gemeinsamen Geh- und Radweg in den Bereichen Bahnunterführung Bahnhof Elbgaustraße und Redingskamp bis AKN-Brücke lehnen wir ab. Wenn der Straßenraum nicht ausreicht für einen getrennten Radweg oder -streifen, ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Dafür ist es erforderlich, dort Tempo 30 anzuordnen (wenn dies nicht wie im Bereich der Bahnunterführung Bahnhof Elbgaustraße bereits erfolgt ist) und den Autofahrer*innen durch Piktogramme auf der Fahrbahn anzuzeigen, dass hier Radfahrer*innen unterwegs sind. Die baulichen Auf- und Ableitungen des Radwegs auf die bzw. von der Fahrbahn	kein gemeinsamer Geh- und Radweg	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.

Radverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
sind so einzurichten, dass der Raum der Zufußgehenden dabei nicht eingeschränkt wird und dass für alle Verkehrsteilnehmer*innen die jeweils veränderte Radverkehrsführung deutlich wird. (..)			

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Gesamtplan			
Grundsätzlich: bitte bei allen Straßenüberquerungen keine Bordsteinkanten mehr, auch wenn sie noch so flach sind. Das ist jedes Mal ein Schlag auf den Lenker. Die Auffahrten auf der gegenüberliegenden Seite müssten auch ganz sanft verlaufen und nicht so steil wie z. B. Langbargheide/Lüttkamp	auf Bordsteinkanten bei Querungen verzichten	X wird nicht einfließen	Die bauliche Einfassung durch Borde ist notwendig. Eine 3 cm Bordkante für Barrierefreiheit ist in der Regel bei einer gemeinsamen Überquerungsstelle vorgesehen. Eine differenzierte Bordhöhe ist bei einer getrennten Überquerungsstelle möglich. Die Ausführung wird im weiteren Planungsverlauf erarbeitet.
Bettelampel abschaffen!	Bettelampeln	✓ wird einfließen/ berücksichtigt	Eine Ampelschaltung für Fuß- und Radverkehr ist in Umlauf des Signalprogramms enthalten und wird entsprechend angepasst.
Die Entfernung von Fußwegen auf einer Straßenseite zugunsten des Radverkehrs ist grundsätzlich abzulehnen. Fußwege sind in ausreichender Breite (mindestens 2,00 m, in Kreuzungsbereichen breiter) stets an beiden Straßenseiten vorzusehen. Es kann bei nachhaltigen und zukunftsweisenden Planungen nicht darum gehen, die Zufußgehende und Radfahrende gegeneinander auszuspielen, dafür gibt es bereits negative aktuelle Beispiele (siehe Entfall des südlichen Fußwegs an der Edmund-Siemers-Allee).	Fußwege sind grundsätzlich auf beiden Seiten vorzusehen	✓ wird einfließen/ berücksichtigt	In der Planung sind im gesamten Planungsraum beidseitige Gehwege vorgesehen.
(...) 3. Ein Dauerkonflikt zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden besteht an allen Stellen, an denen diese sich kreuzen. Das betrifft sowohl der Bushaltestellen als auch alle Überwege. Wir halten es für erforderlich, dort immer den Fußgänger*innen Vorrang zu geben. Dafür sind Zebrastreifen auf den Radwegen geeignet. (...)	Zebrastreifen auf Radwegen	→ wird geprüft	Zebrastreifen über Radwege werden nicht vorgesehen, es wird geprüft, inwieweit sich die Konflikte entschärfen lassen.
(...) 5. Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten. (...)	Beleuchtung der Gehwege	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Die Beleuchtung des öffentlichen Raumes erfolgt hamburgweit nach einheitlichen Vorgaben, die Umsetzung der Beleuchtung und auch die Sicherstellung der Einhaltung der Vorgaben zur Beleuchtung erfolgt durch HHVA (Hamburger Verkehrsanlagen GmbH).

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 1 - Elly-See-Straße bis „Gewerbestraße“			
0+220: Es sollte eine (ungesicherte) Querungsmöglichkeit eingerichtet werden. Zustimmung. Diese Querungsmöglichkeit ist unbedingt notwendig.	Querungsmöglichkeit einrichten	→ wird geprüft	Dies wird in der weiteren Planung geprüft. Eine ungesicherte Querung aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken ist nicht geeignet.
Abschnitt 2 - Kreuzung Farnhornweg			
Die Fußgängerampel auf der Südseite der Kreuzung zwischen Lüttkamp und Farnhornweg muss dringend bedarfsgerecht mit Grünphasen in jeder Schaltsequenz geschaltet werden. Diese Fußgängerampel wird häufig genutzt, auch von Kindern als Schulweg.	Fußgängerampel zwischen Lüttkamp und Farnhornweg überarbeiten (Schulweg)	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Die Ampelschaltung für Fuß- und Radverkehr ist in Umlauf des Signalprogramms enthalten und wird entsprechend angepasst.
Der Fußweg an der östlichen Seite der Elbgaustraße ist so geplant, dass er im Zickzack verläuft. Warum?	Geradlinige Fußverkehrsführung	→ wird geprüft	Es wird in der weiteren Planung geprüft, ob die Furt weiter in den Knoten hereingerückt werden kann.
Es muss eine Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr Höhe Vorhornweg eingerichtet werden - gerne ein Zebrastreifen. Der Vorhornweg ist eine wichtige Zuwegung zum Sportplatz, zur Wohnanlage, zum Friedhof, zum Hundeauslauf und zum Spielplatz am DESY-Kletterturm, insbesondere auch für Kinder und Jugendliche. Daher wäre an dieser Stelle auch Tempo 30 auf der Elbgaustraße angebracht.	Querungsmöglichkeit Höhe "Vorhornweg" (und Tempo 30)	→ wird geprüft	Eine Querungsmöglichkeit wird in der weiteren Planung geprüft. Zebrastreifen sind bei der vorhandenen Verkehrsstärke nicht geeignet.
Durch die Wohnanlage Vorhornweg/Elbgaustraße 235 und die Metrobushaltestelle (Linie 22) ist hier sehr viel Fußverkehr. Die Straßengestaltung muss so verändert werden, dass der motorisierte Verkehr weniger dominiert. Eine spätere Umwandlung in einen Tempo 30-Bereich muss zumindest mitgedacht werden, damit dann keine baulichen Veränderungen nötig sind.	Dominanz des motorisierten Individualverkehrs reduzieren (Tempo 30 mitdenken)	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Eine Neuordnung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs findet statt.
(...) 4. In keinem Fall dürfen Gehwege mit weniger als 2 m Breite eingerichtet werden. Im Zweifel ist im Sinne einer nachhaltigen Planung und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden und Radfahrenden gerade in Kreuzungsbereichen auf Kfz-Fahrspuren zu verzichten. Dies betrifft im vorliegenden Fall insbesondere den Abschnitt zwischen „Gewerbestraße“ und Kreuzung Farnhornweg (Verzichte auf Linksabbiegefahrstreifen „Gewerbestraße“ und Vorhornweg und einen der Rechtsabbiegefahrstreifen in den Farnhornweg sowie einen der Linksabbiegefahrstreifen aus dem Farnhornweg in die Elbgaustraße Richtung Südwesten). (...)	Gehwege nicht schmaler als 2 m gestalten	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Gehwege sind in diesem Bereich nicht unter 2,00 m geplant.

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 3 - Herbststieg bis Elbgaustraße 170			
<p>ca. 0+925, Wegbeziehung Ost nach Westen: der Fußverkehr muss hier den Radweg und die Fahrbahn kreuzen, entsprechend muss die Grünphase verlängert werden. Leute, die aus dem Bus aussteigen erhalten gar keine sinnvolle Aufstellfläche. Es ist anzunehmen, dass diese dann auf dem Radweg warten. Ggf. Radweg früher verschwenken, um eine Aufstellfläche analog Ostseite anbieten zu können. Dem Fußverkehr ist auf den Radwegen mittels Zebrastreifen Vorrang einzuräumen.</p> <p>Die Wartefläche ist 2,75 bzw. 3 m breit, das reicht doch locker?!</p> <p>Es ist die Wartefläche am Überweg (Ampel) gemeint, nicht die der Haltestelle. Von der östlichen Haltestelle muss man entweder den Radweg queren, um den Drücker am Ampelmast zu erreichen und steht dann auf dem Radweg, oder man läuft den Umweg um die Grünfläche.</p> <p>Ggf. bietet es sich an Rad-/Fußfurt zu tauschen, sodass die Fußfurt von den Haltestellen erreicht werden kann ohne den Radweg/furt queren zu müssen.</p>	<p>Grünphase im Haltestellenbereich verlängern; mehr Aufstellfläche zum Queren und Zebrastreifen auf Radweg (oder Rad- und Fußfurt tauschen)</p>	<p>✓ wird einfließen/ berücksichtigt</p>	<p>Die Aufstellfläche für Fußverkehr wird in diesem Bereich angepasst.</p>
Abschnitt 4 - Kreuzung Lüttkamp Langbargheide			
<p>Im Einmündungsbereich Lüttkamp werden die Zufußgehenden in vielen Wegebeziehungen umweghaft um die Grünflächen herum geleitet. Dies ist zu optimieren, so dass es für Zufußgehende in allen Richtungen klar ersichtliche Wegebeziehungen in gerader Linienführung gibt.</p>	<p>klare Wegebeziehungen um Einmündungsbereich Lüttkamp schaffen</p>	<p>→ wird geprüft</p>	<p>Eine direktere Wegebeziehung wird unter Berücksichtigung des Erhalts der Bestandsbäume geprüft.</p>

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 5 - Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße			
Vielleicht könnte man vor und hinter der Unterführung Überwege mit Wartetaschen und schnellen Druckknopfampeln einrichten und dem Radverkehr eine Seite der Unterführung nutzen lassen und dem Fußgängerverkehr die andere Seite zur Verfügung stellen. Fußgänger laufen oft quer, um zu Bussen zu gelangen, die könnten weniger gefährdet queren und würden an den Wartetaschen nicht behindern. Eine bauliche Abgrenzung zu dem Autoverkehr finde ich wichtig. Besser wäre noch Fußgänger-/Rad-Brückenüberwege. / Der Verkehr wächst	Wartetaschen auf beiden Seiten der Unterführung (sichereres Queren ermöglichen) (Fußverkehr auf einer Seite führen	X wird nicht einfließen	Dies ist nicht umsetzbar. Erhöhter Querungsbedarf für Fuß- und Radverkehr. Entspricht nicht dem Grundsatz einer zügigen Radverkehrsanlage.
Die konflikträchtige, gefährliche Fuß-Radwegestrecke unter den Bahnbrücken am Bahnhof Elbgaustraße kann durch Metallbügel/Absperrgitter längs der Straße an den Kantsteinen entschärft werden! Damit würde in dem Brückenbereich auch das oft spontane, gefährliche Queren der Fahrbahn verhindert!	Absperrgitter unter der Unterführung?	→ wird geprüft	
Nein! Absperrgitter sollten in der heutigen Zeit an keiner Stelle mehr vorgesehen werden. Sie implizieren ja etwas wie: "Queren wäre hier für Zufußgehende und Radfahrende wünschenswert, aber wir wollen es zugunsten des Kfz-Verkehrs nicht und bauen lieber ein Geländer als die Belange von Zufußgehenden und Radfahrenden zu berücksichtigen." Das ist autogerechte Planung von vorgestern und hat in der heutigen Zeit nichts mehr verloren.			
Bahnhof Elbgaustraße: (...) Unmittelbar am nördlichen Tunnelende muss ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden, der es Behinderten, Kinder- und Gehwegennutzern ermöglicht, die Luruper Bushaltestellen auf direktem Weg statt dreifachem Ampelslalom zu erreichen. Alternativ behindertengerechter Fahrstuhl ausbau des Bahnhofs zum Erreichen der Bushaltestellen nach Lurup.	Fußgängerüberweg am nördlichen Tunnelende (Barrierefreiheit)	→ wird geprüft	Eine zweite Querung wird geprüft.
Zustimmung! Am Tunnelmund muss eine Querungsmöglichkeit geschaffen werden!			
Zustimmung! Die Querungsmöglichkeit für das barrierefreie Erreichen der Bushaltestellen nach Lurup vom Bahnhof Elbgaustraße direkt am Anfang der Bahnunterführung ist sehr wichtig. Ein Fahrstuhl auf der Luruper Bushaltestellenseite wäre zwar eine Lösung. Da aber der Weg von dieser Straßenseite zum S-Bahnsteig an unterschiedlichen Stellen Treppen aufweist, wäre das gegenüber der Querungsmöglichkeit eine sehr kostenaufwändige Lösung.			

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Direkt neben der Querung für den Radschnellweg muss auch eine (schmale) Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr eingerichtet werden, da sonst Fußgänger den Radschnellweg versperren.	Neben der Radschnellwegquerung noch Fußgängerquerung	→ wird geprüft	
Zustimmung! Es sollte hier unbedingt eine Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zusätzlich geschaffen werden - in ausreichender Breite. Gleichzeitig sollte die Querungsmöglichkeit unbedingt weiter in Richtung Tunnelanfang verschoben werden, damit sie ohne Umwege für Radfahrende und Zufußgehende vom Friedrichshulder Weg zum Bahnhof Elbgaustraße genutzt werden kann.			
Bei der Querung der Spreestraße ist eine getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr erforderlich, da die Räumzeiten sich stark unterscheiden. Die Grünphase für den Fußverkehr ist viel zu kurz, die Wartezeiten bei Rot sind sehr lang.	Grünzeiten Querung Spreestraße	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Eine getrennte Signalisierung von Radverkehr und Fußverkehr wird vorgesehen.
Der gemeinsame Fuß- und Radweg im Bereich der Unterführung ist abzulehnen, der Fußweg im Tunnelbereich nicht für Radfahrende freizugeben. Der Radverkehr sollte im Bereich der Unterführung auf der Fahrbahn geführt werden und diese für Radfahrende so sicher gestaltet werden (weiterhin Tempo 30, deutliche Markierung mit Fahrrad-Piktogrammen und weiteren Hinweiszeichen, eindeutige Ab-/Aufleitungen auf die/von der Fahrbahn), dass diese nicht auf den Fußweg ausweichen.	kein gemeinsamer Fußweg im Bereich der Unterführung	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berück- sichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 6 - Redingskamp bis Kreuzung Niekampsweg Furtweg			
Gemeinsame Geh- und Radwege wohl unumgänglich. Unglückliche Situation aber in diesem Fall ok.			
Für gemeinsamen Geh- und Radweg sind die vorhandenen Gehwege zu schmal. Fußgänger werden bereits jetzt auf dem für Radfahrer freigegebenen Radweg weggeklingelt, da ohne Klingeln und Beiseitetreten der Fußgänger kein Platz zum Vorbeifahren ist.	zu wenig Platz für gemeinsamen Geh- und Radweg	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten
Auch hier gilt: gemeinsame Geh- und Radfahrwege sind keine Alternative! Wenn Radverkehr als umweltfreundlicher Verkehr betrachtet wird, und nicht nur als Spaßradeln, ist die gleichzeitige Benutzung des Raumes durch Kinderkarren, Rollatoren und viel schnelleren Radverkehr unmöglich. Vorschlag: Rad auf die Straße, durchgehend Tempo 30	gemeinsame Geh- und Radwege sind keine Lösung (Tempo 30 und Radverkehr auf die Straße)	→ wird geprüft	Die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen wird im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten Eine Erweiterung der Tempo-30 Strecke wird geprüft.
Volle Zustimmung!			
Der kombinierte Geh-/Radweg zwischen Mesterfeld und Niekampsweg ist eine große Enttäuschung! Diese Straße ist eine zentrale Achse für den Fußverkehr, und es ist ja auch mehr Radverkehr zu erwarten. Und das soll nun zusammen auf 2,75 m gequetscht werden? Wurde mal versucht, den Straßenraum zu erweitern? Nördlich stehen die Gebäude nicht nah an der Straße, da könnte man ggf. ein paar Meter von den Vorgärten holen? Und die Bewohner freuen sich vielleicht auch über einen breiten Gehweg vor der Tür	Grundstücke ankaufen, um mehr Gehwegfläche zu schaffen?	→ wird geprüft	Die Möglichkeit auf Grunderwerb wird in der weiteren Planung geprüft.
Guten Tag, in diesem Abschnitt wäre es sehr wichtig, auf der westlichen Seite den "kombinierten Fuß- und Fahrradweg" zu verbreitern! Dies wäre leicht durch zusätzliche 50x50 cm Wegeplatten zu den Grundstücksgrenzen/Hecken zu erreichen.	Kombinierten Geh- und Radweg auf der westlichen Seite durch Gehwegplatten verbreitern	→ wird geprüft	Die Möglichkeit auf Grunderwerb wird in der weiteren Planung geprüft.
An den Einmündungen der Nebenstraßen Redingskamp, Mesterfeld, Haseldorfer Weg und Mesterfeldweg sollten die Rad- bzw. Fußwege jeweils durchgehend gepflastert werden, damit auch mit Rollator komfortabel gekreuzt werden kann. Die	Aufpflasterung zu den Neben-	→ wird geprüft	

Fußverkehr			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
teilweise großzügigen Kurvenradien sollten verkleinert werden, um Kfz-Geschwindigkeiten zu verringern, um Unfällen bei fehlendem Schulterblick vorzubeugen.	straßen (Barrierefreiheit) sowie Reduzierung der Kurvenradien, um Unfälle zu reduzieren		

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Gesamtplan			
Die Luftschadstoffwerte sind hier sehr hoch. Deswegen muss der motorisierte Verkehr hier auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Die Anzahl der Fahrspuren muss auf eine je Richtung vermindert werden, damit die Elbgaustraße an dieser Stelle für den Durchgangsverkehr unattraktiver wird und dieser sich auf die parallel verlaufende Autobahn verlagert. (...)	Luftschadstoffwerte zu hoch (Fahrspuren reduzieren, unattraktiv für Durchgangsverkehr machen)	wird teilweise einfließen	Eine Reduzierung von Fahrstreifen findet in der Planung Anwendung. Die genauen Luftschadstoffwerte in dem Planungsgebiet sind nicht bekannt (es ist keine dauerhafte Messstation vorhanden).
Eine Verbreiterung des Radweges sollte an keiner Stelle auf Kosten der Fußwegbreite erfolgen. Es kann hier nicht darum gehen, die Verkehrsträger des Umweltverbundes gegeneinander auszuspielen, nur um den Kfz-Raum in seiner unattraktiven Dominanz zu erhalten. Wo nicht genügend Spielraum ist muss im Sinne einer zeitgemäßen Planung auf Abbiegespuren verzichtet werden (hier konkret auf den Linksabbieger in den Vorhornweg oder einen der Rechtsabbieger in den Farnhornweg).	Wenn nicht genügend Platz für breite Rad- und Fußverkehrsanlagen, dann Platz für Kfz reduzieren	wird teilweise einfließen	Der Verkehrsraum wird zum Teil zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewidmet.
Auch wenn ich eher für mehr Radfahrverkehr bin, sollten die Hauptverkehrsstraßen nicht allzu sehr behindert werden. Denn sonst suchen sich viele Autofahrer lieber eine Abkürzung durch die Wohnstraßen.	Hauptverkehrsstraßen nicht zu sehr behindern, um Ausweichen auf Wohnstraßen zu vermeiden; Verkehr auf die Autobahn verlagern; Durchgangsverkehr in Wohnstraßen durch andere Maßnahmen gewährleisten	wird teilweise einfließen	Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird eingeschränkt im Sinne der Mobilitätswende. Allerdings findet die Einschränkung in einem vertretbaren Rahmen statt, um den Busverkehr nicht unnötigerweise auszubremesen.
Die Elbgaustraße eignet sich nicht als Hauptverkehrsstraße, der Ring 3 müsste auf die parallel verlaufende Autobahn verlegt werden. Die Wohngebiete in den Nebenstraßen müssen durch andere Maßnahmen vor Durchgangsverkehr geschützt werden, z. B. Einbahnstraßenregelungen, Diagonalsperren und andere Lösungen ähnlich der "Superblocks" in Barcelona.			
Zustimmung			
Der Auto(durchgangs)verkehr muss auf die parallel verlaufende Autobahn verlagert werden!			
Und warum müssen die das?? In Barcelona leben fast so viele Menschen wie in Hamburg auf einer Fläche kleiner als der Bezirk Wandsbek!!! Warum eine flächengroße Stadt wie Hamburg also zig Fahrradwege einführen, wenn man in der Stadt von A nach B eher ein Auto benötigt, was man in Barcelona auch mit dem Fahrrad erledigen kann.			
Die Elbgaustraße ist als Ringstraße für den Kfz-Verkehr völlig ungeeignet. Der Ring 3 muss umgehend auf die parallel verlaufende Autobahn verlegt werden, diese ist für den Ringverkehr angemessen groß dimensioniert.	Elbgaustraße als Ringstraße ungeeignet	x wird nicht einfließen	Dies ist nicht Bestandteil der Planung.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Maximal Tempo 30 für die gesamte Elbgaustraße! Das wäre ein großer Sicherheits- und Komfortgewinn sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr und erhöht außerdem die Lebensqualität. Dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung nicht vergessen.	Tempo 30	→ wird geprüft	Die Ausweitung der Tempo 30-Strecke wird in der weiteren Planung überprüft.
(...) uns würde interessieren, müssen für den Umbau der Elbgaustraße die Bäume und die Parkplätze entfernt werden? Wenn ja in welchem Umfang? (...)		beantwortet	Ja, durch den Umbau sind leider Baumfällungen unvermeidlich und auch Parkplätze werden wegfallen. Wir sind bestrebt, möglichst viele Bäume durch Neupflanzungen nachzupflanzen. Eine konkrete Zahl zu erforderlichen Baumfällungen und auch zu den Nachpflanzungen kann allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden. Auch hinsichtlich entfallender und neu entstehender Parkplätze können aktuell noch keine konkreten Zahlen genannt werden. Wir befinden uns dazu noch zu früh im Planungsprozess.
(...) Die Bushaltestellen sollten nicht an den Straßenrand verlegt werden, wenn dadurch die Busse auf der Straße halten müssten. Die Bushaltestellen sind erst vor einiger Zeit unter großem Aufwand und mit vielen Kosten saniert worden. Wenn die Bushaltestellen auf die Straße verlegt werden sollten, werden die Staus auf der Elbgaustraße im Feierabendverkehr noch stärker zunehmen und als Anwohner könnten wir dann unser Grundstück mit dem PKW nicht mehr verlassen. Das ist heute schon schwierig. (...)	Bushaltestellen nicht an den Fahrbahnrand verlegen	x wird nicht einfließen	Durch die Verlegung der Bus-Haltestellen besteht die Möglichkeit, Warteflächen für Fahrgäste herzustellen. Die Leistungsfähigkeit der Einrichtung von Haltestellen im fließenden Verkehr wurde geprüft.
(...) Wir sind begeisterte Fahrradfahrer und fahren im Umkreis unseres Hauses immer mit dem Rad, aber natürlich benutzen wir auch unseren PKW, denn für die Garage haben wir den nicht gekauft. Daher muss auch Platz für den Autoverkehr bleiben. (...)	Platz für Autoverkehr muss bleiben	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Die Neuordnung des Verkehrsraums findet zugunsten des Fuß- und Radverkehrs statt. Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs finden in vertretbarem Maße statt.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 1 - Elly-See-Straße bis „Gewerbestraße“			
(...) Der Linksabbieger zur Gewerbegebietskehre bei 0+194 sollte entfallen, damit Fußgänger UND Radfahrer an der südöstlichen Straßenseite ausreichend Platz haben.	Linksabbieger zur Kehre Gewerbegebiet entfernen	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Der Linksabbieger wird zu einer überbreiten Geradeaus-Linksabbiegespur.
(...) Linksabbiegerstreifen in Gewerbestraße und Vorhornweg können aufgrund geringen Verkehrs ersatzlos entfallen. (...)			
0+194: Einmündung "Gewerbestraße". Zum Komfort sollte der Fuß/Radweg durchgehend gepflastert werden. (...)	Einmündung "Gewerbestraße" Fuß-/Radweg pflastern	x wird nicht einfließen	Dies wird nicht berücksichtigt. Die Gewerbestraße wird u. a. von Schwerverkehr befahren. Eine Aufpflasterung ist nicht zu empfehlen.
Ich bin auch für eine sog. Gehwegüberfahrt!			
Ja, bitte eine Gehwegüberfahrt!			
(...) Der Geh- und Radweg sollte an dieser Einmündung auf die Höhe des Bürgersteigs aufgepflastert werden, so dass die Vorfahrt des Radverkehrs besser beachtet wird.			
Zustimmung zur Gehwegüberfahrt in diesem Bereich und zur Verkleinerung der Kurvenradien. Nur so kann das Gefährdungspotenzial für Zufußgehende und Radfahrende an dieser Stelle ausreichend gering gehalten werden.	Kurvenradius verkleinern	→ wird geprüft	
Die Kurvenradien der Einmündung Gewerbestraße sind viel zu groß - das fördert überhöhte Geschwindigkeit des LKW-Verkehrs und damit Gefährdung des Radverkehrs. (...)			
(...) Die Kurvenradien sollten kompakter gestaltet werden, damit der Kfz-Verkehr verlangsamt wird um Unfälle durch fehlenden Schulterblick o.ä. zu reduzieren.			
Zustimmung zur Gehwegüberfahrt in diesem Bereich und zur Verkleinerung der Kurvenradien. Nur so kann das Gefährdungspotenzial für Zufußgehende und Radfahrende an dieser Stelle ausreichend gering gehalten werden.	Parkplätze wegnehmen	wird teilweise einfließen	Dies ist zum Teil vorgesehen. In der weiteren Planung wird geprüft, ob abschnittsweise anstelle von Parkstreifen Grünflächen für Neupflanzungen vorgesehen werden können.
Keine Parkbuchten.			
Die Fahrbahn der Elbgaustraße für den Kfz-Verkehr ist hier viel zu breit und überdimensioniert, besonders in Richtung Nord(ost)en. Das fördert überhöhte Geschwindigkeit.		x wird nicht einfließen	Der Abschnitt ist Teil einer Großraum- und Schwertransportroute. Es muss eine entsprechende Fahrstreifenbreite vorhanden sein.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Eine der beiden Fahrspuren in Richtung Nord(ost)en kann entfallen und stattdessen für den Radverkehr genutzt werden.	Fahrbahn für Kfz zu breit (überhöhte Geschwindigkeit)		
Abschnitt 2 - Kreuzung Farnhornweg			
<p>0+530: Der „freie“ Rechtsabbieger von dem Farnhornweg in die Elbgaustraße sollte entfernt werden. Freie Rechtsabbieger haben deutliche Nachteile. Stattdessen sollte ein enger Kurvenradius gewählt werden, um die Geschwindigkeit der abbiegenden Fahrzeuge zu verringern.</p> <p>Dem stimme ich unbedingt zu! Die jetzige Lösung verführt die Autofahrer*innen zum zu schnellen Abbiegen.</p> <p>Ebenfalls volle Zustimmung zu Nr. 7! Freie Rechtsabbieger bringen für Zufußgehende und Radfahrende massive Nachteile. Eine Lösung "light" wäre, den freien Rechtsabbieger ohne eigene Lichtsignalanlage und mit Zebrastreifen/Stoppschild für Kfz auszustatten. Es ist schlichtweg nicht möglich, die LSA für freie Rechtsabbieger so zu gestalten, dass Zufußgehende und Radfahrende nicht zusätzlich in ihrem Verkehrsfluss gebremst werden.</p> <p>Ich bin mir im Hinblick auf die Plandarstellung nun gerade unsicher, ob der freie Rechtsabbieger eine LSA erhalten soll. Grundsätzlich gilt natürlich: Auf den freien Rechtsabbieger ist zu verzichten!</p> <p>"Freie" Rechtsabbieger haben zu viele Konflikte.</p> <p>(...) Der "freie" Rechtsabbieger (auch mit Signalisierung) ist überflüssig und gefährlich. Stattdessen lieber einen freien Rechtsabbieger für den Radverkehr vorsehen. (...)</p> <p>Ein freier Rechtsabbieger für den Radverkehr mag für den Radverkehr schön sein, bringt aber massive Nachteile für den Fußverkehr (siehe freier Rechtsabbieger Schäferkampsallee in Richtung Weidenstieg in Eimsbüttel). Wenn so etwas zur Anwendung kommt, dann nur mit Zebrastreifen auf dem Radweg!</p>	freien Rechtsabbieger entfernen oder zumindest bessere Querung für Rad- und Fußverkehr ermöglichen	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Der bisherige unsignalisierte (freie) Rechtsabbieger wird zukünftig mit einer Lichtsignalanlage signalisiert.
0-030 bis 0-070 Hier war der Rad-/ Fußweg bisher schon sehr breit und die zwei Fahrstreifen für Autos sind jetzt schon oft voll. Durch die extrem kurze Grünphase Richtung ARENA wird hier zukünftig durch nur einen einzigen wartepflichtigen Rechtsabbieger (Richtung Luruper Hauptstraße) ständig ein langer Rückstau weit in den Lüttkamp gebildet!	Grünphase Richtung ARENA	✓ wird einfließen/	Das Signalprogramm wird anhand der Verkehrsstärken angepasst.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Um dies zu umgehen, werden viele Autofahrer, die das Quartier verlassen wollen, vermehrt andere kleine Straßen befahren.(statt den kürzesten Weg zu wählen)		berücksichtigt	
Die kurze Grünphase und auch der Rückstau, der dadurch manchmal entsteht, sind sehr sinnvoll, da sonst noch mehr Kfz das Wohngebiet Lüttkamp als Ausweichstrecke nutzen würden. Viele Autos, die dort fahren, haben ein Pinneberger Kennzeichen und kommen offensichtlich aus Schenefeld. Bitte die sehr kurze Grünphase beibehalten und die Fahrbahnen reduzieren!			
Besser Rückstau als mehr Verkehr.			
0+333: Einmündung "Vorhornweg". Zum Komfort sollte der Fuß/Radweg durchgehend gepflastert werden. Die Kurvenradien sollten kompakter gestaltet werden, damit der Kfz-Verkehr verlangsamt wird um Unfälle durch fehlenden Schulterblick o.ä. zu reduzieren.	Kurvenradius "Vorhornweg" verkleinern; Überweg für Rad- und Fußverkehr einplanen	→ wird geprüft	
Bitte bloß nicht wieder pflastern! Ich kenne in HH (habe in Bramfeld, Eidelstedt, Finkenwerder, Harburg, Rothenbaum u Farmsen gelebt) praktischen keinen gepflasterten Radweg, der von den ausführenden Baufirmen durchweg glatt, ohne vorstehende Steine und bündig mit Gullideckeln verlegt worden ist. Es bleibt ein ewiges "Gerumpel"			
Bei Nr. 42 ist sicherlich gemeint, dass an der Einmündung Vorhornweg eine Fuß-/Radwegüberfahrt umgesetzt werden sollte. Dem ist zuzustimmen (genauso wie den engeren Radien der Einmündung)! Ob das rote 25er-Pflaster auf Radwegen nun geeignet ist oder nicht ist ja eine generelle und von dieser Situation unabhängige Frage.			
Die Einmündung in den Vorhornweg ist viel zu breit und fördert dadurch überhöhte Geschwindigkeit beim Einbiegen. Der Rad- und Gehweg sollte auf die Höhe des Bürgersteiges aufgepflastert werden, damit die Vorfahrt des Radverkehrs besser beachtet wird.			
Stichwort "continuous sidewalk" / Gehwegüberfahrt			
Der Kurvenradius der Rechtsabbiegerspuren von der Elbgaustraße nach Osten in den Farnhornweg ist viel zu groß. Der Kfz-Verkehr (auch LKW) fährt dadurch zu schnell um die Ecke. Eine Rechtsabbiegerspur reicht aus, dadurch wird mehr Platz für Fuß- und Radverkehr gewonnen.	Kurvenradius "Farnhornweg"	→ wird geprüft	
Dem ist absolut zuzustimmen!			

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
0+240 bis 0+400: hier ist die Fahrbahn viel zu breit und wirkt wie eine Schnellstraße, dadurch wird überhöhte Geschwindigkeit gefördert. Zumindest in Richtung Osten genügt hier ein Fahrstreifen. Der Radweg kann dann (z. B. als Kopenhagener Radweg) etwas weiter nördlich geführt werden und die Bäume können erhalten bleiben.	Fahrbahn rausnehmen und dann Kopenhagener Radweg	x wird nicht einfließen	Die Fahrbahn muss für Kfz-Verkehr erhalten bleiben. Der Abschnitt zwischen der Kreuzung Elbgaustraße/Luruper Hauptstraße und der Kreuzung Elbgaustraße/Farnhornweg ist Teil einer Großraum- und Schwertransportroute. Daher ist hier eine entsprechende Fahrbahnbreite aufrecht zu erhalten.
Es ist befremdlich, dass bei der Planung einer Veloroute die oberste unverrückbare Maxime ist, dass sich die "Leistungsfähigkeit" des Knotenpunkts Farnhornweg für den motorisierten Verkehr nicht verringern darf. Eine Behinderung des Rad- und Fußverkehrs wird dagegen ohne Weiteres billigend in Kauf genommen. Staus verhindert man nicht dadurch, dass der motorisierte Verkehr bevorzugt wird, sondern dadurch, dass es durch die Infrastruktur attraktiv wird, statt des Autos das Fahrrad zu nehmen.	Leistungsfähigkeit der Kreuzung aufrecht erhalten, ist der falsche Ansatz	wird teilweise einfließen	Die Leistungsfähigkeit wird bereits eingeschränkt. Dennoch muss die Leistungsfähigkeit vertretbar eingeschränkt bleiben, um ÖPNV nicht auszubremsen.
An diesem Knotenpunkt ist die Luft oft extrem schlecht. Deswegen ist es notwendig, dass der motorisierte Verkehr hier massiv reduziert wird! Das kann nur durch eine deutliche Verringerung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr erreicht werden.	Fläche für motorisierten Individualverkehr reduzieren und Luftqualität verbessern	wird teilweise einfließen	Der Verkehrsraum wird zum Teil zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewidmet.
Genau! Und nur dann ist es möglich, ausreichend Raum für Zufußgehende UND Radfahrende zu schaffen.			

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 3 - Herbststieg bis Elbgaustraße 170			
<p>0+701: Einmündung "Herbststieg". Zum Komfort sollte der Fuß/Radweg durchgehend gepflastert werden. Die Kurvenradien sollten kompakter gestaltet werden, damit der Kfz-Verkehr verlangsamt wird, um Unfälle durch fehlenden Schulterblick o. ä. zu reduzieren.</p> <p>Zustimmung!</p> <p>Totaler Quatsch! In der Straße Herbststieg sind insgesamt nur 4 Wohneinheiten, 3 davon haben Autos. Mehr Autos befahren die Straße nicht, da es ab dem 4. Haus eine SACKGASSE ist!!!! Wenn die Bewohner keinen Schulterblick machen, wer dann??? Erst vorher informieren, bevor man hier Schlüsse zieht, wovon man keine Ahnung hat!</p> <p>Danke für diese zusätzlichen Argumente für die Aufpflasterung der Einmündung. Gerade wenn kaum Anlieger dadurch "gestört" werden, ist ja eine Aufpflasterung der Einmündung und eine Verringerung der Kurvenradien kein Problem, oder? Eine nicht von untergeordneten Einmündungen unterbrochene Fuß- und Radwegführung ("continuous sidewalk") ist ein entscheidender Baustein zukunftsweisender verkehrsplanerischer Umgestaltung.</p> <p>Die Kurvenradien zum Herbststieg sind viel zu groß. Bitte zur Verbesserung der Sicherheit verkleinern und zusätzlich den Geh- und Radweg aufpflastern. Das erhöht auch die Barrierefreiheit für Behinderte und Menschen mit Kinderwagen.</p> <p>Nein! Hier wohnen auch Menschen wie ich! Soll ich komplett auf 2 km/h runter bremsen und den Verkehr hinter mir hindern, um in eine Straße einzubiegen??</p> <p>Besser wäre auf NULL runter bremsen, sich richtig umsehen und wenn alles frei ist, abbiegen. Oder haben sie etwa Angst vor dem auch nur von einem Menschen wie sie gesteuerten LKW, der mit 60 Km/h hinter ihnen her fährt?</p> <p>Volle Zustimmung zur Aufpflasterung und zur Verringerung der Kurvenradien.</p> <p>Die Einmündung des Herbststieges als Grundstücksausfahrt gestalten. Da es sich um eine Veloroute handelt sollte diese Veloroute gegenüber den wenigen Fahrzeugen, die aus dem Herbststieg, kommen Vorrang bzw. Vorfahrt haben.</p>	<p>Gestaltung Einmündung Herbststieg (Aufpflasterung, engerer Kurvenradius?)</p>	<p>→ wird geprüft</p>	

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
0+890 bzw. 0+920, Westseite: Ausfahrt bzw. Einfahrt im 90° Winkel zur Fahrbahn anbringen, damit die Geschwindigkeit von Kfz reduziert wird. Dies erleichtert die Sichtaufnahme und lässt Unfälle vermeiden, wenn kein Schulterblick gemacht wird.	90 Grad-Winkel der Ein- und Ausfahrt zur Geschwindigkeitsreduzierung	→ wird geprüft	
Abschnitt 4 - Kreuzung Lüttkamp Langbargheide			
Parkbuchten und Verkehrsinseln zu Gunsten von auf beiden Seiten geführter Kopenhagener Streifen mit mind. 3,00m Breite entfernen. Insbesondere die gestreiften Verkehrsinseln sind reine Platzverschwendung.	breite gestreifte Verkehrsinseln (und Parkbuchten) wegnehmen und Rad- und Fußverkehr zuschlagen	→ wird geprüft	Die Reduzierung von Sperrflächen wird geprüft. Die Parkbuchten sind oftmals alternierend mit den Grünflächen. Die Grünflächen müssten dementsprechend entfallen, um sinnhafte Fuß- oder Radverkehrsanlage herzustellen.
Zustimmung! Die gestreiften Verkehrsinseln sind verschenkter Raum, der Zufußgehenden und Radfahrenden zur Verfügung gestellt werden sollte.			
Die westliche Sperrfläche deutlich verkleinern und dafür auf das Fällen von den Bäumen verzichten.			
Warum kann man nicht die Linksabbiegerspuren auf der Elbgaustraße auch für den Geradeausverkehr nutzen?	Linksabbiegespur auch für Geradeausverkehr nutzen?	x wird nicht einfließen	In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Leistungsfähigkeit des geradeausfahrenden Verkehrs würde bei einem kombinierten Geradeaus-Linksabbiegefahrstreifens erheblich abnehmen.
Die Kreuzung ist vollkommen überdimensioniert. Die Linksabbiegerstreifen in die Wohnstraßen und die Verkehrsinseln sind eine unnötige Platzverschwendung. An dieser Stelle genügt eine Fahrbahnbreite von 6,50m. Der restliche Platz kann dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen werden.	Kreuzung überdimensioniert (mehr Platz für Rad- und Fußverkehr)	→ wird geprüft	Eine kompaktere Gestaltung von Knotenpunkten wird geprüft. In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei einem Wegfall des Linksabbiegers erheblich abnehmen.
Danke für diesen Kommentar! Volle Zustimmung!			
Die beiden Linksabbiegestreifen mit der danebenliegenden Bushaltestelle sind extrem gefährlich, da sie immer dann, wenn dort ein Bus hält, zum Geradeausfahren missbraucht werden. So werden sie zur eingebauten Gefahrenquelle für den Verkehr (Rad und Kfz), der aus der Gegenrichtung links abbiegt und nicht mit Geradeausfahrenden rechnet. Bitte die Linksabbiegestreifen entfernen, sie sind für die relativ kleinen Wohnstraßen Lüttkamp und Langbargheide nicht notwendig!	Linksabbiegestreifen in Lüttkamp und Langbargheide aus Sicherheitsgründen entfernen	x wird nicht einfließen	In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei einem Wegfall des Linksabbiegers erheblich abnehmen.
Auch hier: Volle Zustimmung. Dies schafft außerdem weiteren notwendigen Raum für Zufußgehende und Radfahrende.			
Bitte die Bäume im Lüttkamp erhalten und stattdessen die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr schmaler machen. (...)	Fahrbahn im Lüttkamp	→ wird geprüft	Eine kompaktere Gestaltung von Knotenpunkten wird geprüft.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Volle Zustimmung! Aus dem Lüttkamp heraus kann man getrost auf den separaten Linksabbieger verzichten.	schmalere gestalten		In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei einem Wegfall des Linksabbieger erheblich abnehmen.
Abschnitt 5 - Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße			
Die Führung unter den Bahnbrücken ist für Fuß- und Rad unattraktiv. Kfz-Einbahnstraße (HVV frei), Modus "Sierichstraße", Baustellenampel oder Verbreiterung der Brücken würden den notwendigen Platz schaffen. Die nächste Unterführung ist mit dem Kfz nur ~5 min entfernt. Können Sie erläutern, warum diese Möglichkeiten nicht in Betracht kommen? (gerne EB veröffentlichen)	Kraftfahrzeuge an der Unterführung anders steuern (ggf. Modell "Sierichstraße") und so Platz für Radverkehr schaffen; Ausweichverkehre dabei verhindern	x wird nicht einfließen	Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird nicht umgesetzt. Aufgrund der Taktichte der Linienbusse ist eine wechselnde einseitige Verkehrsführung nicht zu empfehlen. Um Verbesserungen für den Radverkehr herbeizuführen, wird die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
Dann fließt der ganze Verkehr durch die Fangdieckstraße und das ist eine Wohn- und keine Durchgangsstraße.			
Die Fangdieckstraße kann Einbahnstraße werden, dann besteht das Problem nicht.			
Oder noch besser: Durch sogenannte Modalfilter für den Kfz-Durchgangsverkehr sperren und nur noch Rad- und Fußverkehr durchlassen.			
Tunneldurchfahrt als "Servicelösung" für Veloroutenanspruch ungenügend. Für Autoverkehr wird Einbahnstraßenbetrieb (z. B. Richtung Norden) in Kombination mit Reichsbahnstraße (Richtung Süden eingerichtet. Die freiwerdende Autospur wird als kombinierter Bus/Radstreifen in Richtung Süden genutzt. Reduzierung der Fußwege auf 2 m Breite und der beiden Fahrstreifen auf 3,1m Breite. Einrichtung eines Radstreifens an der Fahrspur gen Norden mit 1,85m Breite. Der Brückenbereich bleibt Tempo 30-Zone.			
Ergänzung zu 121: Einbahnstraße Reichsbahnstraße zur Weiterführung auf den Farnhornweg, Die potenziellen Ausweichstrecken (Mesterfeldweg/Lampestraße) müssen gegen ausweichende Kfz-Verkehre gesichert werden.			
Dann sollte aber der Ausweichverkehr durch z. B. die Fangdieckstraße verhindert werden.			
Ja, Ausweichverkehre müssen zwingend verhindert werden. Das gilt auch für Mesterfeldweg/Lampestraße. Das dürfte aber auch problemlos vom LSBG mit der Polizei realisiert werden können.			
Die Fangdieckstraße sollte in der Mitte für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Auf der einen Seite reines Wohngebiet, auf der anderen Seite reines Gewerbegebiet - das passt ohnehin nicht zusammen. Wenn die Autobahn zu ist, steht ja die ganze Straße voll Kfz - und wenn nicht, wird da gerne mal gerast.	Fangdieckstraße für Durchgangsverkehr in der Mitte sperren	! Hinweis für weitere	Die Fangdieckstraße ist nicht Bestandteil der Planung, eine Prüfung und Umsetzung dieses Wunsches obliegt dem Bezirk/Polizeikommissariat.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Entfällt diese Abkürzung, entspannt sich auch die Situation an der Elbgaustraße durch entfallenden Abbiegeverkehr. Und für Radler und Fußgänger wird es auch viel sicherer.	und so Elbgaustraße entlasten	Planung oder Dritte	
Volle Zustimmung! Die Fangdieckstraße muss zwischen Gewerbegebiet und Wohngebiet für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt werden. Das wäre für die Elbgaustraße eine große Entlastung.			
Das geht ja nun mal nicht anders es sollte aber die 30 KMH Zone von Spreestraße bis Redingskamp eingerichtet werden	Temporeduzierung von Spreestraße bis Redingskamp	→ wird geprüft	Es wird eine Erweiterung der Tempo 30-Regelung geprüft.
Noch besser wäre hier Tempo 20!			
Sehr guter Vorschlag. Tempo 20 wäre angemessen.			
Reduzierung der Geschwindigkeit im Tunnelbereich von Tempo 30 auf Tempo 20 und dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung, um der hier bestehenden Autoposer-Problematik entgegenzuwirken.	Im Unterführungsbereich Geschwindigkeit weiter reduzieren und kontrollieren	→ wird geprüft	Es wird eine Erweiterung der Tempo 30-Regelung geprüft. Die Entscheidung über die Anordnung einer Geschwindigkeitskontrolle obliegt nicht dem LSBG.
Der Querschnitt in der Spreestraße ist nicht akzeptabel. 1 m breite Radwege sind nicht richtlinienkonform. Hier muss eine Abbiegespur entfallen und dafür regelkonforme Radwege eingeplant werden.	Abbiegespur in der Spreestraße entfernen?	x wird nicht einfließen	Dies muss so erhalten bleiben, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Die Spreestraße wird durch Linienbusse benutzt. Der ÖPNV soll nicht ausgebremst werden.
hier müssen sich alle anpassen unter der Brücke wird es noch enger die Spreestraße ist schon einspurig pro Richtung die Anwohner Spreestraße haben schon genug Staus und wollen nicht noch mehr Staus, wenn Abbieger gelöscht werden			
"Mehr Staus" entstehen, wenn durch zu großzügige Fahrbahnen zu viele Kfz angelockt werden. Nimmt man die Abbiegespuren weg und macht das Radfahren durch gute Infrastruktur attraktiver, entscheiden sich mehr Menschen, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Auf Dauer geht es nicht anders, als den Autoverkehr zu reduzieren. Wer Fahrbahnen säht, erntet Autoverkehr. Wer gute Fahrradinfrastruktur säht, erntet Radverkehr.			
Wenn die Logik stimmen würde, dass mehr Platz für Autos weniger Staus bedeuten würde, dürfte es ja logischerweise auf Autobahnen keine Staus geben...			
Bei allem Respekt für die Lösungsvorschläge, ich fürchte, es hilft nichts: Hier muss eine große Lösung her, die die nächsten 50 Jahre hält, und das heißt leider "Verbreiterung der Unterführung"! Die Elbgaustraße hat mittlerweile eine Verkehrsbedeutung, die bei der damals konzipierten Unterführung nicht abzusehen	Verbreiterung der Unterführung	x wird nicht einfließen	Eine Verbreiterung wird nicht in Betracht gezogen. 2030 soll die Sanierung der Brücken stattfinden. Die Maßnahme soll aber jetzt umgesetzt werden. Hier ist sonst keine Wirtschaftlichkeit gegeben.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
war. Durch dieses Nadelöhr mit Feinschliff etwas zu bewirken, bleibt letztlich Stückwerk. Es hilft nichts: wie bei der Stresemannstraße muss hier eine Tunnelverbreiterung her			
Bahnhof Elbgaustraße: Keine separaten Linksabbiegerspuren und keine Verkehrsinseln (...)	Keine separaten Linksabbieger-spuren	→ wird geprüft	Ein Entfall der Verkehrsinseln wird geprüft. In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei einem Wegfall des Linksabbiegers erheblich abnehmen.
An der Einmündung Spreestraße wird vom motorisierten Verkehr sehr oft das Rotlicht missachtet. Hier muss eine Blitzampel installiert werden, um die Sicherheit zu erhöhen. Außerdem fördert die breite Einmündung mit übergroßen Kurvenradien zu schnelles Fahren.	Einmündung Spreestraße kompakter gestalten und Rotlichtkontrollen einführen	→ wird geprüft	Eine kompaktere Gestaltung des Knotenpunktes wird geprüft. Die Entscheidung über die Anordnung einer Rotlichtkontrolle obliegt nicht dem LSBG.
Die Rechtsabbieger von der Elbgaustraße in die Spreestraße (auch Busse) fahren zu häufig bei Rot. Das gefährdet Fußgänger und Radfahrer. Bitte Rotlichtüberwachung vorsehen.			

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 6 - Redingskamp bis Kreuzung Niekampsweg Furtweg			
Warum Autoverkehr nicht wechselseitig einspurig unter der Bahnbrücke führen. Analog Siebentunnelweg / Seestraße. Mit Vorrangschaltung für den Busverkehr? Dann gibt es genug Platz für Fußgänger und Radfahrer. Schließlich geht es hier um Veloroutenausbau und nicht um Autobahnanbindung.	Autoverkehr einspurig führen und Vorrangschaltung für Busverkehr einführen (Fokus weg vom Autoverkehr)	x wird nicht einfließen	Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird nicht umgesetzt. Aufgrund der Taktichte der Linienbusse ist eine wechselnde einseitige Verkehrsführung nicht zu empfehlen. Um Verbesserungen für den Radverkehr herbeizuführen, wird die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten.
Dem kann man sich nur anschließen. Es muss eine Lösung ohne gemeinsame Geh- und Radwege gefunden werden - alles andere ist nur eine Zementierung des untragbaren Status quo mit dem ausschließlichen Fokus auf den Autoverkehr. Die Straßenbreite sollte auf das absolute Minimum reduziert werden. Gleichzeitig wäre es mit etwas Grunderwerb im Bereich NW der Straße (Hsnr. 92 ff.) durchaus möglich, hier eine gute Lösung zu schaffen.			
Genau, kein Vorrang für Autos, es geht um Veloroutenausbau!			
Gute Idee			
Die Parkbucht für Kfz-Stellplätze nördlich Hausnummer 89 könnte man sich doch sparen (daneben liegt gleich die Straße Mesterfeld, in der man parken kann)! Dann hätte man zumindest auf diesem Stück noch ausreichend Platz für die Fortführung des Radwegs/Radfahrestreifens!	Auf Höhe Mesterfeld können die Parkplätze entfallen (Platz für Radverkehr)	→ wird geprüft	
Die Einmündung Redingskamp ist im Bestand sehr problematisch! Die Autos fahren bis vorne vor, um sehen zu können, und stehen dann immer den Radfahrenden im Weg, die mehr oder weniger hinter der Hecke hervorkommen. Das muss in Zukunft geändert werden! Hier muss man Platz schaffen, um den Radverkehr auf der Fahrbahn vorbeizuführen!	Einmündung Redingskamp umgestalten	→ wird geprüft	
Völlig richtig!			
Stimmt, die Kreuzung Redingskamp/Elbgaustraße braucht eine neue Lösung.			
Die Einmündung des Redingskamps muss geändert werden. Zurzeit stehen die Kfz, die in die Elbgaustraße einbiegen wollen, immer auf dem Radweg, ohne die Vorfahrt des Radverkehrs zu beachten. Die Verschwenkung des Radwegs an dieser Stelle macht die Einmündung zusätzlich unübersichtlich und gefährlich.			
Den Linksabbieger für Autos in den Niekampsweg braucht man m.E. nicht - es sind so wenige Autos, die hier einbiegen! Dann hätte man viel mehr Platz für den Radverkehr an der Kreuzung!	Linksabbieger Niekampsweg kann für den motorisierten Individuen	x wird nicht einfließen	Auf den Linksabbiegestreifen sollte nur dann verzichtet werden, wenn die Linksabbieger frei abfließen können. In der Regel ist der Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei Wegfall des Linksabbieger erheblich abnehmen.
Der Linksabbieger ist aber für den Radverkehr sehr sinnvoll, da der Niekampsweg mit der Unterführung unter den AKN-Schienen eine wichtige Verbindung			

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
<p>darstellt. Das direkte Linksabbiegen ist mit dem Fahrrad deutlich schneller und komfortabler als das indirekte mit zwei Straßenquerungen.</p> <p>Zustimmung, den Linksabbiegestreifen braucht man für den motorisierten Individualverkehr nicht. Aber für den Radverkehr ist eine vernünftige direkte Linksabbiegelösung notwendig!</p>	dualverkehr entfallen, ist aber für Radverkehr wichtig		
Die geplante Abbiegespur in den Niekampsweg ist wirklich unnötig aufgrund sehr geringer Nutzung. Problematisch sehe ich das rechts abbiegen der Autos an dieser Stelle, wenn geradeausfahrende Radfahrende auf gleicher Höhe an der Ampel starten. Besser sind dort versetzte Haltelinien.	Abbiegespur Niekampsweg unnötig; fürs Rechtsabbiegen an versetzte Haltelinien denken	wird teilweise einfließen	Auf den Linksabbiegestreifen sollte nur dann verzichtet werden, wenn die Linksabbieger frei abfließen können. In der Regel ist Linksabbieger bedingt verträglich geführt. Die Kapazität des Geradeausfahrstreifens würde bei Wegfall des Linksabbiegers erheblich abnehmen. Die Haltlinie wird entsprechend den Richtlinien versetzt.
Die Kreuzung Furtweg bitte mit Grundschule, Elternrat und Schüler*innen beraten. Die Kreuzung von außen nach innen planen, ausreichend breite Fußwege (Regelmaß 2,75 vor Schulen besser mehr - kein Mindestmaß an dieser stark befahrenen Straße) und Radinfrastruktur, Aufstellflächen für Radfahrende an der Ampel um links direkt in die Veloroute abbiegen zu können. Dann muss gezwungenermaßen auf den Linksabbiegestreifen verzichtet werden.	Gestaltung Kreuzung Furtweg mit Schule abstimmen	→ wird geprüft	Eine kompaktere Gestaltung wird geprüft. Die Aufstellflächen für den Radverkehr werden optimiert. Auf den Linksabbiegestreifen sollte nur dann verzichtet werden, wenn die Linksabbieger frei abfließen können.
<p>Servicelösung auf Veloroute? Unterirdisch! Daher wird für Autoverkehr Einbahnstraßenbetrieb (z. B. Richtung Norden) in Kombination mit Reichsbahnstraße (Richtung Süden) eingerichtet. Die freiwerdende Autospur wird als kombinierter Bus/Radstreifen in Richtung Süden genutzt. Reduzierung der Fußwege auf 2m Breite und der beiden Fahrstreifen auf 3,1m Breite. Einrichtung eines Radstreifen an der Fahrspur gen Norden mit 1,84m Breite. Der gesamte Bereich wird Tempo 30-Zone.</p> <p>Eine gute Lösung! Wir müssen einfach größer denken, wenn wir wirklich eine Mobilitätswende wollen!</p> <p>Stimmt!</p>	Einbahnstraßenregelung (Platz für Rad- und Busverkehr nutzen, Tempo 30 einrichten)	x wird nicht einfließen	Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird nicht umgesetzt. Aufgrund der Taktichte der Linienbusse ist eine wechselnde einseitige Verkehrsführung nicht zu empfehlen. Um Verbesserungen für den Radverkehr herbeizuführen, wird die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht in den Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen im weiteren Planungsverlauf überprüft. Zudem wird die Anordnungsfähigkeit von Piktogrammen auf der Fahrbahn überprüft, um den Radfahrenden die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg anzubieten. Die Erweiterung der Tempo-30-Strecke wird geprüft.
Der Redingskamp wäre absolut ausreichend, wie er ist, wenn er nicht derart stark als Ausweichstrecke für den Durchgangsverkehr genutzt würde. Das Problem ließe sich preiswert und schnell beheben, wenn die Straße Sackgasse würde. Ab Lohkampstraße wenige Meter Einbahnstraßen mit Beschilderung, gegen die Fahrtrichtung nur von Radfahrern befahrbar. Der Bus könnte weiter seine Runden drehen und das Durchfahren-Chaos auf der	Durchgangsverkehr im Redingskamp verhindern	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Der Redingskamp ist nicht Bestandteil der Planung, eine Prüfung/ Umsetzung des Wunsches obliegt Bezirk/ Polizeikommissariat.

Autoverkehr und Parken			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
winzigen Straße hätte endlich ein Ende. Ideal wäre es natürlich			
Richtig, der Kfz-Durchgangsverkehr durch den Redingskamp muss durch bauliche Maßnahmen unterbunden werden, sonst bleibt die Einmündung in die Elbgaustraße eine ständige Gefahrenquelle! Der Redingskamp ist stark frequentierter Schulweg zur Stadtteilschule und muss dringend vom rücksichtslosen Durchgangsverkehr befreit werden.			
Die Einmündung Redingskamp muss geändert werden. Der Redingskamp wird immer voller. Autos, Fahrräder, Fußgänger. Die Kreuzung Redingskamp/Elbgaustraße braucht eine neue Lösung. Diese Chance darf jetzt nicht verpasst werden.	Neue Lösung für Kreuzung Redingskamp/Elbgaustraße notwendig	→ wird geprüft	Eine kompaktere Gestaltung wird geprüft. Die Aufstellflächen für den Radverkehr werden optimiert.
Eine bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen um ein zu enges überholen (weniger als 1,5m) von Radfahrenden zu unterbinden wäre zudem angemessen.	Bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen	x wird nicht einfließen	Dies wird nicht berücksichtigt. Der Straßenquerschnitt ist hierfür nicht ausreichend.

Sonstiges			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Gesamtplan			
(...) Es muss eine dauerhafte Messstelle für Luftschadstoffe errichtet werden!	Luftmessstation einrichten	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Die ist nicht Bestandteil der Planung.
Bitte so planen, dass möglichst viele Bäume erhalten bleiben können! Bei Platzproblemen lieber zu Lasten des motorisierten Verkehrs als zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs. Schließlich ist es eine Veloroute, das muss sich im Straßenbild widerspiegeln.	Bäume erhalten und ggf. Platz für motorisierten Individualverkehr reduzieren	→ wird geprüft	Die Herstellung von Grünflächen anstelle von bestehenden Parkständen wird weiter geprüft.
Bäume und Grünstreifen sollen erhalten bleiben. Es wurden Frühjahrsblüher dort gepflanzt (warum investiert man erst Geld, um diese dort auszubringen und dann reißt man es wieder weg?); Die Abgase sind eigentlich nur auszuhalten, wenn die Bäume belaubt sind. Im Herbst und Winter ist es nur schwer erträglich, wenn man sehr dicht an der Elbgaustraße dran wohnt.	Bäume und Grünstreifen erhalten	wird teilweise einfließen	Der Baumerhalt wird berücksichtigt, allerdings sind teilweise Fällungen notwendig. Gefällte Bäume werden 1:1 neugepflanzt.
(...) Das Straßenbegleitgrün sollte nicht verändert werden (...)			
(...) Noch eine Frage bewegt uns. Da durch das warme Wetter inzwischen die Blumenzwiebeln auf dem breiten Grünstreifen austreiben. Sieht die Planung vor diesen ebenfalls zu entfernen? Das wäre sehr schade, denn wir alle wissen, dass Bienen und andere Insekten es zunehmend schwer haben. (...)		beantwortet	Nach aktuellem Stand der Planung, bleibt der Grünstreifen in verschiedenen Bereichen erhalten. Auf der östlichen Seite sieht die aktuelle Planung teilweise eine Verbreiterung der Grünfläche vor.
(...) uns würde interessieren, müssen für den Umbau der Elbgaustraße die Bäume und die Parkplätze entfernt werden? Wenn ja in welchem Umfang? (...)		beantwortet	Ja, durch den Umbau sind leider Baumfällungen unvermeidlich und auch Parkplätze werden wegfallen. Wir sind bestrebt, möglichst viele Bäume durch Neupflanzungen nachzupflanzen. Eine konkrete Zahl zu erforderlichen Baumfällungen und auch zu den Nachpflanzungen kann allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden. Auch hinsichtlich entfallender und neu entstehender Parkplätze können aktuell noch keine konkreten Zahlen genannt werden. Wir befinden uns dazu noch zu früh im Planungsprozess.
(...) In Ihrer Information wird kein Bezug auf die Sanierungskosten genommen und wer die bezahlen soll! Diese wichtige Information sollten Sie nachtragen. (...)	Kosten	beantwortet	Kostenträger ist die Freie Hansestadt Hamburg.

Sonstiges			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
(...) 6. Da es im öffentlichen Raum in Hamburg kaum Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen Bänke vorsehen würden. (...)	Aufstellen von Sitzgelegenheiten	→ wird geprüft	
(...) Außerdem würde uns interessieren, ob während der Bauarbeiten und ggf. auch anschließend, die Zufahrt zu unserem Grundstück (...) eingeschränkt sein könnte. (...)	Grundstückszufahrten	beantwortet	Da wir uns noch früh im Planungsprozess befinden, steht auch der Bauablauf noch nicht fest. Grundsätzlich ist es aber so, dass in der Regel seitens der Baufirma die Erreichbarkeit von Grundstücken gewährleistet wird.
Abschnitt 2 - Kreuzung Farnhornweg			
Wo ist die Bushaltestelle für den Metrobus 22?	Metrobuslinie 22	beantwortet	Die Haltestelle wird auf der Elbgaustraße in Richtung Süden versetzt (Lageplan 2, 0+260 – 0+340).
brillant!			
Die Fahrbahn des Farnhornwegs westlich der Elbgaustraße ist viel zu breit geplant. Stattdessen in jeder Richtung 3m breite Kopenhagener Radwege. Dies ist eine Wohnstraße und daher ist Tempo 30 erforderlich. Wegen der unterschiedlichen Räumzeiten ist eine getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr nötig, da sonst der Radverkehr unnötig lange Wartezeiten hat.	Idee für den Farnhornweg	wird teilweise einfließen	Eine Verschmälerung der Fahrbahn ist vorgesehen. Der Bezirk Altona überplant momentan den Anschluss an den westlichen Knotenpunktarm. Hier sind weitere verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen (Verlängerung/Verbreiterung der Mittelinseln).
Die Radwegbenutzungspflicht auf dem Farnhornweg muss auf beiden Seiten der Elbgaustraße entfallen. Sie behindert das zügige Vorankommen des Radverkehrs. Die Wahlfreiheit zwischen schnellem Fahren auf der Fahrbahn und gefühlter Sicherheit auf dem Hochbord ("Servicelösung" Fahrräder frei) ist wichtig! (...)	Radwegbenutzungspflicht im Farnhornweg aufheben	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Dies ist nicht Bestandteil der Planung.
Der Farnhornweg westlich der Elbgaustraße ist eine Wohnstraße und muss dementsprechend gestaltet werden. Die Fahrbahn sollte so schmal werden, dass die Mittelinsel entfallen kann. Dadurch kann der Fußverkehr schneller queren und die Räumungszeit wird erheblich kürzer. Die Fußgängerfurt muss parallel zum Radweg verlaufen, damit das unkomfortable Gehen im Zickzack entlang der Elbgaustraße beendet wird. Auch hier wäre eine Aufpflasterung für eine sichere und barrierefreie Querung sinnvoll.	Farnhornweg ist Wohnstraße und sollte entsprechend so gestaltet werden	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Dies ist nicht Bestandteil der Planung.
Bitte dringend prüfen, ob für den Umbau wirklich 16 bis 19 Bäume gefällt werden müssen, beziehungsweise in allen Abschnitten zusammen insgesamt um die 50 ! Bäume gefällt werden müssen. Die wenigen geplanten Neupflanzungen stehen in keinem Verhältnis zu der Abholzung des zum Teil alten Baumbestandes. Und: vom Farnhornstieg Richtung S-Elbgaustraße konnte man bisher	Bäume erhalten	wird teilweise einfließen	Der Baumerhalt wird berücksichtigt, teilweise sind jedoch Fällungen notwendig. Gefällte Bäume werden 1:1 neugepflanzt.

Sonstiges			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
wunderbar- durch Bäume und Büsche von der Fahrbahn abgetrennt- radeln. Es gab nie Probleme mit den wenigen Fußgängern daneben.			
Die Haltestelle des Metrobusses 22 ist zu weit westliche angeordnet und weist keine Querungsmöglichkeiten zu den Wohngebieten am Vorhornweg auf. Die Anordnung 200m westlich der LSA führt zu unnötigen, langen Fußwegen. Ein Anordnung auf Höhe 0+420, wie aktuell, ermöglicht zum einen einen direkteren Zugang von den Wohnungen der Menschen und zum anderen akzeptablere Fußwege über die Straße. Alternativ wäre eine zusätzliche LSA auf Höhe der neuen Bushaltestelle des 22er notwendig.	Lage der Haltestelle überdenken	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Im weiteren Planungsverlauf werden die endgültigen Positionen der Haltestellen optimiert.
Abschnitt 3 - Herbststieg bis Elbgaustraße 170			
Straßenquerschnitt allgemein gut			
Die Fahrbahn zwischen den Bushaltestellen baulichtrennen, analog zur Langen Reihe, um gefährliche Überholmanöver und hinter herfahrendem motorisiertem Verkehr zu unterbinden.	Fahrbahn im Bereich der Haltestellen baulich trennen	x wird nicht einfließen	Eine Trennung wird aufgrund der nicht ausreichenden Fahrbahnbreite nicht berücksichtigt.

Sonstiges			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berücksichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Abschnitt 4 - Kreuzung Lüttkamp Langbargheide			
<p>Es erschließt sich mir nicht, dass die Bus Haltebuchten in der Elbgaustraße vor und nach der Kreuzung Elbgaustraße und Lüttkamp/Langbargheide wegfallen und dafür auf die Fahrbahnverlegt werden. Schon jetzt gibt es an normalen Tagen Richtung Eidelstedt sehr oft lange Staus. Das wird dann sicherlich noch sehr viel schlimmer werden. Ich dachte, Hamburg würde den Umweltschutz ernster nehmen.</p> <p>Der Umweltschutz wird gerade durch das Abschaffen von Bushaltebuchten und das Einrichten von Kap-Haltestellen am Fahrbahnrand berücksichtigt! Denn: Gerade weil es so lange Staus gibt ist es wichtig, dass der Bus durch seinen Halt an der Haltestelle in diesem nicht weiter nach hinten gerät und bei der Abfahrt ungestört losfahren kann. Außerdem ist nur durch die Abschaffung der Bushaltebuchten genügend Raum für Zufußgehende und Radfahrende vorhanden.</p>	Warum Umbau Haltebuchten in Haltestellen am Fahrbahnrand?	beantwortet	<p>Durch die Verlegung der Bus-Haltestelle besteht die Möglichkeit, eine Wartefläche für Fahrgäste herzustellen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Einrichtung von Haltestellen im fließenden Verkehr wurde geprüft.</p>
Abschnitt 5 - Spreestraße bis S-Bahn- und Bushaltestelle Elbgaustraße			
Die DB Bahn plant den Autoverladebahnhof von Altona nach Eidelstedt zu verlegen. Die Zufahrt soll über die Elbgaustraße und die Einfahrt zwischen den Brücken erfolgen. Dies wird wahrscheinlich zu mehr Autoverkehr zumindest rund um die Abfahrt- bzw. Ankunftszeiten herum führen. Dies sollte bei der Planung der neuen Infrastruktur für Radfahrer berücksichtigt werden. (...)	Planungen der Deutschen Bahn	✓ wird einfließen/berücksichtigt	Hierzu gab es Abstimmungstermine mit der Deutschen Bahn.
Für die Elbgaustraße zwischen Einkaufszentrum (Elbgaupassagen) und Fangdieckstraße sollte eine "Shared-Space"-Lösung eingerichtet werden. Das würde die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit (besonders für die vielen Schülerinnen und Schüler, die hier unterwegs sind) enorm erhöhen.	Shared Space	x wird nicht einfließen	Aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und des Schwerlastverkehr-Anteils, ist dies nicht umsetzbar.
Die Eisenbahnunterführung ist ein echtes Problem. Am besten, man würde die Fahrbahn hier 2-3 Meter tieferlegen und den Rad- und Fußverkehr oberhalb führen.	Fahrbahn tiefer legen	x wird nicht einfließen	Dies wird nicht berücksichtigt, da es nicht wirtschaftlich ist.
An 1+754,104 als Grundstücksausfahrt ausführen, wie die Zufahrt zum Bahnbetriebswerk gegenüber auch.	Grundstücksausfahrt berücksichtigen	✓ wird einfließen/berücksichtigt	

Sonstiges			
Kritik – Anregung – Hinweis	Kurzform	Berück-sichtigung	Kurze Erläuterung / Hinweise zur weiteren Bearbeitung
Die nördliche Bushaltestelle an der S Elbgaustraße mit Fahrtrichtung Westen ist viel zu kurz. Da passt vielleicht 1 Solobus hin, hier fahren aber gleichzeitig mehrere Solo- und Gelenkbusse ab. So ist kein Barrierefreies Ein- und Aussteigen aus den Bussen möglich!	Bushaltestellen zu kurz und Anfahbarkeit schwierig	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Die Anfahbarkeit und Länge der Haltestellen werden in der weiteren Planung angepasst und optimiert.
Hinzukommt, dass Busse die über den südlichen Wendepunkt (186er) die nördliche Haltestelle anfahren, durch den Winkel des Bordsteins die Haltestelle nicht anfahren können bzw. dabei halb auf der Fahrbahn zum Stehen kommen aufgrund ihrer Schleppkurve.			
Ebenso ist es für Busse vom Eidelstedter Platz kommend nicht möglich die nördliche Bushaltestelle vernünftig anzufahren. Der Sinn der breiten Sperrfläche vor der Bushaltestelle ergibt sich in dem Zusammenhang ebenfalls nicht.			
Weiterhin werden die wartenden Busse den Radstreifen durch die schlechte Anfahbarkeit der Haltestelle blockieren, so dass Radfahrende in den fließenden Verkehr ausweichen müssen. Dies wiederum führt zu sehr gefährlichen Situationen insbesondere auch dort im Kreuzungsbereich!			
Abschnitt 6 - Redingskamp bis Kreuzung Niekampsweg Furtweg			
Ein wenig Farbe auf die Straße fertig ist der Radweg,. Mehr habe ich von euch rot grünen Zombies auch nicht erwartet.			
Wer sich nicht konstruktiv einbringen möchte, sollte lieber auf Kommentare verzichten. Durch Pöbeleien disqualifiziert sich derjenige selbst.			
Das Grundproblem der Elbgaustraße ist doch, dass man mit der S-Bahn oder Bussen netto über 30 Minuten von S-Bahn Elbgaustraße bis S-Bahn Blankenese braucht. Mit dem Auto sind es unter 15 Minuten. Es braucht endlich einen Schnellbusring in Hamburg, der Flughafen, Niendorf-Markt, Eidelstedt Zentrum, Elbgaustraße und Blankenese verbindet. Dann wird es auch weniger Autoverkehr geben.	Schnellbusring in Hamburg	! Hinweis für weitere Planung oder Dritte	Dies ist nicht Teil der Planung.