

Einordnung: Es liegen ja umfangreiche Rückmeldungen und Auswertungen durch die Initiative KURS FAHRRADSTADT von den Anwohnenden und durch die Bereitschaft Aushänge aufzuhängen auch von vielen Gewerbetreibenden direkt aus dem Quartier vor. Gerne unterstützt die Initiative auch weiterhin.

**Frage 1:** Vor diesem Hintergrund fragt KURS FAHRRADSTADT ob in persönlichen Gesprächsangeboten vor Ort auf bestehendes Feedback aufgebaut wird oder (lediglich) eine hamburgweite, Standard-DIPAS-Beteiligung geplant ist? (Letzteres sehen wir als kritisch an, da wir eine Verwässerung der Wünsche von vor Ort befürchten).

**Frage 2:** Ist geplant *parallel zur Beteiligung*, die niemanden ausschließt (z.B. über eine dauerhafte „Planbude“ auf dem „Hammoniaplatz“) das Superbüttel als temporäres Reallabor zügig in eine Testphase gehen zu lassen, um so während der Beteiligung unmittelbar erlebbar zu werden und hieraus zu lernen bzw. Anpassungen vorzunehmen? (Erfolgsschlüssel für Veränderungen wie in anderen Metropolen praktiziert)?

**Frage 3:** Wird bei den Ergebnissen aus der Beteiligung zwischen Partikularinteressen und Gemeinwohl / Klimaschutzanforderungen unterschieden und letzterem im Sinne der Daseinsvorsorge absolute Priorität eingeräumt? (Unmittelbares Handeln ist nun tatsächlich notwendig, siehe IPCC.)

**Frage 4:** Einordnung: Im Superbüttel gilt einheitlich Tempo 10 (Schrittgeschwindigkeit), um Vision Zero zu erreichen und modellhaft wirklich Neues zu schaffen. Warum wird in keinem der beiden Anträge Tempo 10 aufgegriffen? Es ist zentrales (Schulweg)Sicherheitskriterium im Superbüttel (inkl. Lappenbergsallee analog Mö) und erfährt bundesweite Aufmerksamkeit als zu erprobendes Reallabor-Neuland. Im Alternativantrag von Grün/Schwarz ist die Geschwindigkeitsreduzierung gar nicht aufgenommen, was der Superbüttelidee nicht gerecht wird. Das bitten wir ernsthaft zu diskutieren.

**Frage 5:** Alternativantrag: Welche Maßnahmen sollen aus den Ergebnissen einer geplanten Verkehrszählung abgeleitet werden? (kein Wiederholen der Osterstraßenerfahrung; knapp 90% Durchgangsverkehr und trotzdem keine Durchfahrtsbeschränkungen) Hinweis:

Hinweise:

- im Alternativantrag 21-2249 fehlen uns bei der Auflistung der Verkehre die Anwohnerverkehre/Parkplatzsuchverkehre, im Punkt 6 gehen wir davon aus, dass die Rellinger Straße eingeschlossen ist
- Im Antrag 21-2249 der SPD wird in Punkt 2 der Durchgangsverkehr nicht vermieden, sondern durch einen einseitigen Modalfilter lediglich reduziert. Dies weicht von den Ideen des Superbüttels ab.
- An der Schule Rellinger Straße werden ab Herbst 2021 bauliche Sanierungen durchgeführt. Dies ist für die Errichtung des Modalfilters zeitlich zu berücksichtigen. Die Schulkinder ziehen für die Bauphase in die Schule Telemannstraße um. Nichtsdestotrotz spricht sich Kurs Fahrradstadt für eine anwohnerverträgliche Baustellendurchführung aus, die insbesondere Fuß- und Radverkehr nicht behindert.

**Frage 6 zu 21-2241 „Öffentliche Räume für Menschen“:** Wir begrüßen das Anliegen, den öffentlichen Raum alternativen Nutzungen leichter zugänglich zu machen. Allerdings entspricht der Fokus auf Veranstaltungen an Wochenenden nicht dem Grundgedanken der Münchner Sommerstraßen (und auch nicht dem Superbüttel). In diesem Zusammenhang fragen wir: In welcher Form sollen öffentliche Räume/individuelle Straßen im Alltagsgebrauch den Menschen zur Verfügung gestellt werden?

**Zu Top 9.7** möchte ich einen persönlichen Vorschlag für das Kerngebiet Eimsbüttel geben (gerne aber auch gesamter Bezirk) verbunden mit der Frage, ob dies schon mal angedacht wurde: Als unmittelbare und kostengünstige *Klimaanpassungs- und Naturschutzmaßnahme* schlage ich vor, dass im Bezirk Eimsbüttel so schnell wie möglich nicht mehr auf Straßenbegleitgrünflächen geparkt werden darf (Fahrräder zunächst ausgenommen bis Alternativen geschaffen sind), d.h. nur noch Längsparken erlaubt ist. Hintergrund: Wichtige Regenwasser-Retentionsflächen werden wieder frei, können sich erholen bzw neu angelegt werden z.B. über Grünpatenschaften, erfüllen ihre Funktion insbesondere bei Starkregenereignissen als Schwamm; Bäume werden in ihren Wurzelbereichen nicht länger einem Dauerstress ausgesetzt.