

Bürgergutachten



Bürger:innenrat zur zukünftigen Mobilität im Ortskern Blankenese

Gutachten: Format und Empfehlungen

Februar 2026



Veranstalter: Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Konzeption, Moderation, Dokumentation: TOLLERORT entwickeln und beteiligen GmbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	2
1.1.	Hintergrund und Zielsetzung.....	2
1.2.	Auftraggeber und Rahmenbedingungen.....	3
1.3.	Methodik.....	3
2.	Zusammensetzung des Bürger:innenrats.....	4
2.1.	Zufallsauswahl.....	4
2.2.	Hintergründe der Teilnehmer:innen.....	4
3.	Jugendbeteiligung.....	6
3.1.	Vorgehen.....	6
3.2.	Ergebnisse der Jugendbeteiligung.....	6
4.	Diskussionsformate und Themenschwerpunkte des Bürger:innenrats.....	7
4.1.	Auftakt.....	7
4.2.	Werkstatt.....	10
4.3.	Abschluss.....	13
5.	Empfehlungen des Bürger:innenrats.....	14
6.	Ausblick.....	20

1. Einführung

1.1. Hintergrund und Zielsetzung

Der losbasierte Bürger:innenrat Blankenese geht auf einen Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 25.01.2024 zurück. Mit der Drucksache 21-4685B „Zukünftige Mobilitätsentwicklung rund um den Blankeneser Ortskern – losbasierter Blankeneser Bürger:innenrat“ wurde das Bezirksamt Altona beauftragt, ein losbasiertes Beteiligungsverfahren zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung rund um den Blankeneser Ortskern umzusetzen. Bei dem Format „Bürger:innenrat“ handelt sich um ein Pilotprojekt in Hamburg, das unter Einbindung der Stabstelle für Bürgerbeteiligung umgesetzt wurde. Ansätze für tragfähige Maßnahmen für den Wandel und die Weiterentwicklung der Mobilität im Ortskern sollten von den Menschen vor Ort erarbeitet werden. Bürger:innen werden dabei als Expert:innen ihres eigenen Lebensumfeldes verstanden, deren Erfahrungen und Einschätzungen für die Weiterentwicklung des Ortskerns von besonderer Bedeutung sind. Der Bürger:innenrat sollte den politischen Entscheidungsträger:innen damit in der Phase der Ideenfindung beratend zur Seite stehen.

Was ist ein Bürger:innenrat?

Ein Bürger:innenrat ist ein Beteiligungsformat, bei dem eine Gruppe von Bürger:innen per Zufallsauswahl (Losverfahren) zusammengestellt wird, um gemeinsam an der Lösung einer konkreten Fragestellung zu arbeiten. Ziel ist es, ein möglichst vielfältiges Meinungsbild aus der Bevölkerung zu erhalten. Die Teilnehmer:innen bringen ihre persönlichen Erfahrungen und Perspektiven ein und erarbeiten in moderierten Sitzungen Empfehlungen für Politik und Verwaltung. Bürger:innenräte gelten als Instrument der deliberativen Demokratie und sollen die Akzeptanz und Qualität politischer Entscheidungen erhöhen.

Charakteristisch für das Format sind unter anderem die folgenden Aspekte:

- Zufallsauswahl: Die Teilnehmer:innen werden zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt, wobei darauf geachtet wird, dass die Gruppe die Bevölkerung möglichst repräsentativ abbildet (z.B. nach Alter, Geschlecht, Bildung).
- Freiwillige Teilnahme: Angeschriebene Bürgerinnen und Bürger können sich freiwillig zurückmelden.
- Ergebnisoffenheit und Neutralität: Das Format ist offen für verschiedene Ergebnisse und wird neutral moderiert.
- Informationsgrundlage durch Expert:innen: Fachleute vermitteln den Teilnehmer:innen unterschiedliche Sichtweisen zum Thema.
- Empfehlungen als Ergebnis: Am Ende werden die gemeinsam erarbeiteten Empfehlungen in einem Bürgergutachten dokumentiert.

Quelle: Bürgerrat.de

Im Mittelpunkt des Verfahrens stand die Frage, wie die Mobilität rund um den Blankeneser Ortskern künftig so gestaltet werden kann, dass veränderte Mobilitätsanforderungen berücksichtigt werden und zugleich die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert sowie eine Belebung des Ortskerns unterstützt wird.

Das vorliegende Bürgergutachten dokumentiert zum einen den Verlauf und die methodische Anlage des Bürger:innenrats. Zum anderen bündelt es die inhaltlichen Empfehlungen, die der Beratung politischer Entscheidungen der Bezirksversammlung dienen.

1.2. Auftraggeber und Rahmenbedingungen

Das Bezirksamt Altona hat für die Planung und Umsetzung des Verfahrens den externen Beteiligungsdienstleister TOLLERORT entwickeln & beteiligen im Dezember 2024 beauftragt. Der Auftrag umfasste die Konzeption des Verfahrens, die Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation von drei Veranstaltungen und einer Kinder- und Jugendbeteiligung sowie die Erstellung eines Bürger:innengutachtens.

Die Rahmenbedingungen für den Bürger:innenrat wurden durch den Beschluss der Bezirksversammlung Altona vorgegeben. Der Bürger:innenrat sollte laut Beschluss aus etwa 30 zufällig ausgewählten Mitgliedern bestehen. Davon sollten rund 20 Personen aus Blankenese und rund 10 Personen aus den umliegenden Stadtteilen kommen. Mit dieser Zusammensetzung wurde berücksichtigt, dass der Blankeneser Ortskern nicht nur für den Stadtteil selbst, sondern aufgrund seiner Zentrumsfunktion auch für angrenzende Gebiete von Bedeutung ist. Ergänzend sollte die Einbindung von Kindern und Jugendlichen sichergestellt werden. Zudem wurde festgehalten, dass die Veranstaltungen des Bürger:innenrats öffentlich stattfinden.

1.3. Methodik

Zur Vorbereitung des Bürger:innenrats erfolgten zunächst die Konzeption und die Planung der Zufallsauswahl (Frühjahr 2025). Die gesetzliche Grundlage für die Ziehung aus dem Melderegister wurde 2024 mit dem „Gesetz zur datenschutzkonformen Nutzung von Meldedaten von Einwohnerinnen und Einwohnern für Zufallsbeteiligungen vom 16. Juli 2024“ geschaffen. Aufgrund notwendiger Abstimmungen mit der Politik und verschiedenen Blankeneser Initiativen mussten die ursprünglich vorgesehenen Termine für die Veranstaltungen des Bürger:innenrats verschoben werden, um einen möglichst breiten Konsens über den Rahmen und die Ausgestaltung zu ermöglichen. Das Auswahlverfahren, einschließlich etwaiger Nachbesetzungen, fand schließlich im Zeitraum von November 2025 bis Januar 2026 statt.

Die Besonderheit eines Bürger:innenrats besteht darin, dass die Beteiligung in einem weit gefassten inhaltlichen Rahmen erfolgt. Es ist die Aufgabe des Bürger:innenrats, eigene inhaltliche Schwerpunkte zu finden. Dafür müssen im Prozess Informationen zur Verfügung gestellt, Diskussionsformate konzipiert und die Erarbeitung von Empfehlungen unterstützt werden. Bei diesem Vorhaben wurde der Bürger:innenrat Blankenese im Rahmen von drei Terminen begleitet:

- **5. Februar 2026:** Auftaktveranstaltung (3-stündig) mit inhaltlichem Einstieg und Themensammlung
- **22. Februar 2026:** Werkstatt (6-stündig) mit intensiver Arbeit an Zukunftsszenarien und Maßnahmenentwicklung
- **26. Februar 2026:** Abschlussveranstaltung (3-stündig) mit Formulierung und Abstimmung von gemeinsamen Empfehlungen

Laut politischem Beschluss haben die Sitzungen des Bürger:innenrats öffentlich stattgefunden. Um einen geschützten Diskussionsrahmen zu bieten, nahmen Gäste als stille Beobachter:innen teil. Alle Teilnehmer:innen und Gäste verpflichteten sich selbst, keine

Diskussionsinhalte vor Verfahrensabschluss nach außen zu tragen. So sollte der offene Austausch innerhalb des Gremiums gefördert werden.

2. Zusammensetzung des Bürger:innenrats

2.1. Zufallsauswahl

Die Zusammensetzung des Bürger:innenrats erfolgte auf Grundlage eines Losverfahrens. Dieses Vorgehen war vorgesehen, um einen vielfältigen Teilnehmer:innenkreis aus der Bevölkerung abzubilden und auch Menschen in den Prozess einzubeziehen, die in öffentlichen Debatten sonst möglicherweise weniger sichtbar sind. Ziel war es, unterschiedliche Lebenslagen, Perspektiven und Alltagserfahrungen in die Beratung zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung rund um den Blankeneser Ortskern einzubringen.

Die vielfältige Besetzung erfolgte auf Basis einer Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister in einem zweistufigen Verfahren. Die Zufallsstichprobe aus dem Melderegister umfasste 1.500 Einwohner:innen, 1.000 aus Blankenese und 500 aus den angrenzenden Stadtteilen, die durch das Bezirksamt postalisch kontaktiert wurden. Die Verteilung der Kriterien Altersgruppe, Staatsangehörigkeit und Geschlecht sowie Wohnort wurde in dieser zufälligen Auswahl bereits abgebildet. Die Altersgruppe der 0-17-Jährigen wurde dabei ausgenommen. Jugendliche wurden über eine zusätzliche Jugendbeteiligung (siehe Kapitel 3) einbezogen.

Aus dem Kreis der angeschriebenen Personen meldeten sich 67 Personen zurück. Sie bekundeten ihr Interesse an einer Teilnahme am Bürger:innenrat und füllten im Zuge der Rückmeldung einen Fragebogen aus. Mit diesem wurden ergänzende Merkmale wie Migrationshintergrund, Bildungsabschluss, Kinder im Haushalt und bevorzugte Mobilitätsform erhoben. Auf Grundlage der erhobenen Merkmale wurden zunächst 32 Personen zur Mitwirkung im Bürger:innenrat eingeladen. Ziel war es, eine Gruppe zusammenzustellen, die die Vielfalt im Stadtteil Blankenese möglichst gut abbildet. Da einzelne Personen rückmeldeten, die Veranstaltungstermine nun nicht mehr wahrnehmen zu können, mussten frei gewordene Plätze nachbesetzt werden. Dabei zeigte sich, dass die Auswahlmöglichkeiten bei einzelnen Merkmalen aufgrund der begrenzten Gesamtrückmeldungen eingeschränkt waren. Vor diesem Hintergrund wurde die endgültige Zusammensetzung des Bürger:innenrats auf 24 Personen festgelegt. Eine größere Gruppe von 30 Personen hätte dazu geführt, dass einzelne Merkmale im Vergleich zur angestrebten Vielfalt als Abbild des Stadtteils über- oder unterrepräsentiert gewesen wären. Mit der kleineren Gruppengröße konnte die Durchmischung im Stadtteil insgesamt ausgewogener abgebildet werden.

2.2. Hintergründe der Teilnehmer:innen

Im Bürger:innenrat kamen Menschen mit diversen biografischen, sozialen und alltagsbezogenen Hintergründen zusammen. Diese Vielfalt war für die Diskussion über die Mobilität im Ortskern Blankenese von besonderer Bedeutung, da Fragen der Fortbewegung, Erreichbarkeit und Nutzung öffentlicher Räume im Alltag sehr verschieden erfahren werden.

Unterschiedliche Alltagserfahrungen, wie etwa das bevorzugt genutzte Verkehrsmittel, führten zu vielfältigen Bewertungen des Ortskerns. So konnten Alltagserfahrungen im Ortskern differenzierter betrachtet und Lösungsansätze für Herausforderungen erarbeitet werden.

Folgende Merkmale waren im Bürger:innenrat vertreten:

- Männliche und weibliche Teilnehmer:innen waren jeweils im gleichen Anteil vertreten. Menschen, die ihre Geschlechtsidentität als divers einordnen, waren nicht vor Ort.
- Fast die Hälfte der Teilnehmer:innen war zwischen 50 und 64 Jahre alt. Sehr junge Erwachsene (18-24 Jahre) waren zu 13 % vertreten, junge Erwachsene (25-29 Jahre) waren nicht vertreten. Menschen im Alter von 30 bis 49 Jahren waren zu 17 % vertreten. Ältere Menschen (65 Jahre und älter) waren zu 25 % vertreten.
- Die bevorzugten Verkehrsmittel der Teilnehmer:innen verteilten sich etwa gleichmäßig (jeweils 21-29 %) auf zu Fuß, mit dem ÖPNV, Auto und Fahrrad. Zwei Teilnehmer:innen gaben an, eine Mobilitätseinschränkung zu haben.
- Etwa zu gleichen Anteilen gaben Personen als ihren höchsten Bildungs- oder Berufsabschluss das Abitur / Fachhochschulreife (29 %) und eine Berufsausbildung (33 %) an. Ein etwas höherer Anteil (38 %) gab einen tertiären Bildungsabschluss an, also Meister-, Fachhochschul-, Universitätsabschluss oder eine erworbene Forschungsqualifikation, z. B. Promotion.
- Eine Person gab an, einen Migrationshintergrund zu haben (4 %).
- 21 % der Teilnehmer:innen gaben an, mit Kindern in ihrem Haushalt zu leben.

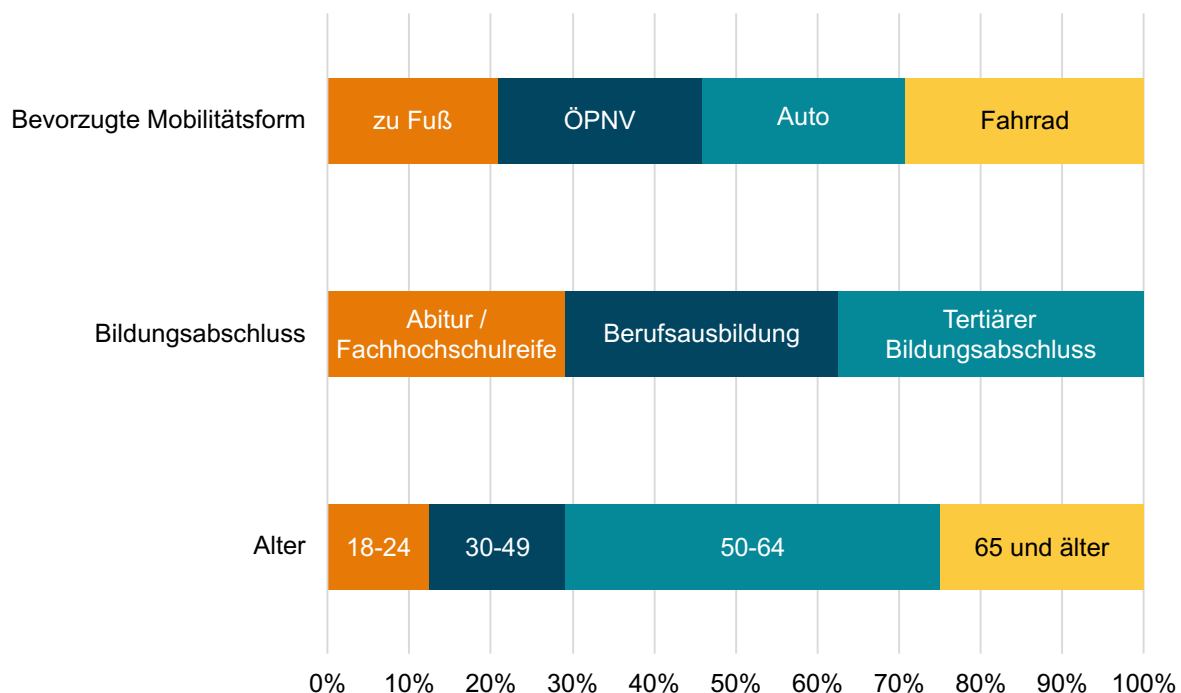


Abbildung 1: Verteilung von Alter, Bildungsabschluss und bevorzugter Mobilitätsform im Bürger:innenrat

3. Jugendbeteiligung

3.1. Vorgehen

Ergänzend zum Bürger:innenrat wurde eine Jugendbeteiligung durchgeführt, um die Perspektiven junger Menschen auf die zukünftige Mobilität im Ortskern Blankenese systematisch in das Verfahren einzubeziehen. Das gesonderte Format wurde gewählt, um eine passende Ansprache der Zielgruppe Jugendliche zu gewährleisten. Die Ergebnisse haben die Jugendlichen selbst als Expert:innen im Bürger:innenrat vorgestellt.

Mit der Jugendbeteiligung wurde berücksichtigt, dass Jugendliche den Ortskern auf eigene Weise nutzen und bewerten. So konnten Bedürfnisse und Ideen aus dem Alltag der Jugendlichen gesammelt und Herausforderungen aus Sicht junger Menschen in die Beratungen im Bürger:innenrat eingebracht werden.

Die Jugendbeteiligung fand dem Bürger:innenrat vorangehend am Gymnasium Blankenese statt. Teilgenommen haben 22 Jugendliche der Jahrgangsstufe zwölf. Es wurde in mehreren Phasen miteinander gearbeitet:

- Mobilität in Hamburg (Verkehrsentwicklungsplan): Willkommen im Jetzt – was sind aktuelle Entwicklungen und Ziele in der Hamburger Mobilität?
- Blankenese und Wir: Was macht Blankenese besonders?
- Rückkopplung zum Bürger:innenrat und Rolle der Jugendlichen im Prozess
- Zukunft des Blankeneser Ortskerns: Thesen für die Entwicklung der Mobilität im Ortskern
- Aufbereitung und Präsentation der Ergebnisse als Vorbereitung für die Vorstellung im Bürger:innenrat
- Ausblick auf das weitere Vorgehen

3.2. Ergebnisse der Jugendbeteiligung

Folgende Themen arbeiteten die Gruppen als Hauptergebnisse heraus:

- Bereich Blankeneser Bahnhofstraße/Marktplatz: Als Herausforderungen wurden stockender Verkehr, Parksuchverkehr und unübersichtliche Kreuzungssituationen benannt. Durch die anliegenden Schulen und Kindertagesstätten würden sich Kinder z. T. zwischen parkenden Autos bewegen, sodass Gefahrensituationen entstünden. Verkehrsberuhigte Bereiche und besser organisierte Parkplätze wären hilfreich, um Hektik und gefährliche Situationen zu reduzieren.
- Busverkehr: Unregelmäßige Fahrten (Unpünktlichkeit, Fahrtausfälle) und unzureichend ausgebauten Verbindungen (z. B. Erschließung Treppenviertel durch Linie 488) wurden kritisiert. Auch für die Mobilität älterer Menschen sei eine höhere Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der Buslinien wünschenswert.
- Radverkehr: Fehlende oder abrupt endende Radwege wurden als zentrales Problem benannt. Beispielsweise enden im Bereich des Bahnhofs vorhandene Radverkehrsführungen plötzlich und führen zu Konflikten mit Bussen und Autos. Teilweise werde daher auf Gehwegen gefahren, was in Zeiten mit viel Rad- und Fußverkehr zu Konflikten mit Fußgänger:innen führe. Gewünscht wurden durchgängige, klar markierte und sichere Radwege,

auch als alternative Führungen abseits der Fahrbahn sowie eine bessere Aufteilung der Verkehrsflächen.

- Mobilitätsangebote: Ergänzend wurden Ideen wie eine E-Bike- oder Sharing-Station im Ortskern (z. B. am Bahnhof und / oder in Schulnähe) genannt. E-Scooter würden zwar häufig genutzt, wurden aber zugleich als wenig sicher eingeschätzt.

4. Diskussionsformate und Themenschwerpunkte des Bürger:innenrats

4.1. Auftakt

Die konstituierende Sitzung des Bürger:innenrats fand am 5. Februar 2026 statt. Folgende Arbeitsschritte und Inhalte zeichneten die Sitzung aus:

A) Informationen über Hintergründe und Auftrag des Bürger:innenrats

Dr. Sebastian Kloth, Bezirksamtsleiter des Bezirksamts Altona, und die Moderation begrüßten die Teilnehmer:innen zum Auftakt des Bürger:innenrats und informierten über die Hintergründe, den organisatorischen Rahmen sowie die Zielsetzung des Bürger:innenrats. Besonders hervorgehoben wurde dabei, dass es sich bei diesem Format um den ersten Bürger:innenrat dieser Art in Hamburg handelt. Damit setzt der Bezirk Altona ein wichtiges Zeichen für mehr Bürgerbeteiligung und innovative Formen der Mitwirkung in der Stadt. Um von Anfang an eine vertrauensvolle und produktive Zusammenarbeit zu fördern, wurden spielerische Methoden eingesetzt, mit denen sich die Teilnehmer:innen gegenseitig kennenlernen konnten. Diese Kennenlern-Übungen trugen dazu bei, Hemmschwellen abzubauen, den Austausch zu erleichtern und eine offene Atmosphäre für die gemeinsame Arbeit im Bürger:innenrat zu schaffen.

B) Fachvortrag zu Mobilitätstrends und Ortskernentwicklung

Anne Klein-Hitpaß vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) führte in einem Fachvortrag in aktuelle Mobilitätstrends ein. Mithilfe von acht Thesen erläuterte sie, warum Mobilität in Quartieren neu gedacht werden müsse. Dabei ging sie u. a. auf folgende Themen ein:

- Klimaangepasste Nutzung des öffentlichen Raums (Entsiegelung, Begrünung, Flächenkonkurrenz, ...)
- Zielkonflikte zwischen individuellen und gemeinschaftlichen Interessen (Parken und Flächenneuordnung, ...)
- Aufenthaltsqualität und Stärkung von Zentren (Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung, ...)
- Förderung aktiver und umweltfreundlicher Mobilität (sichere Infrastruktur, ...)
- Gute Kommunikation

C) Impulsvortrag der Jugendlichen zu den Ergebnissen der Jugendbeteiligung

Schüler:innen stellten die Ergebnisse der Jugendbeteiligung vor (siehe Kapitel 3.2).

D) Analyse Ist-Zustand: Chancen und Herausforderungen im Blankeneser Ortskern

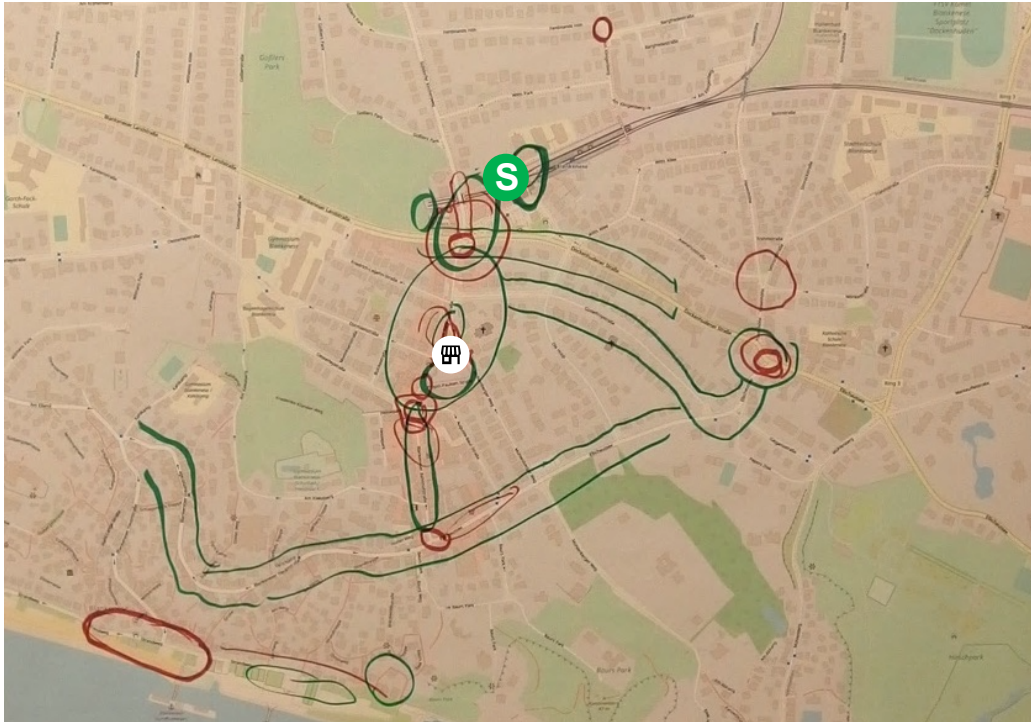


Abbildung 2: Verortung von Chancen (grün) und Herausforderungen (rot) im Ortskern Blankenese aus Sicht des Bürger:innenrats (Kartengrundlage: openstreetmap)

- Kreuzung am Bahnhof und unmittelbares Umfeld (Knotenpunkt S-Bahnhof): Die Kreuzung am S-Bahnhof wurde als zentraler Problembereich benannt. Eine Herausforderung sei die aktuelle Ampelsituation, die den Verkehrsfluss des Fußverkehrs störe. Für Autofahrende sei der Bereich unübersichtlich. Parkende Autos und nicht durchgängige Radwege führten zu Enge und Unsicherheit für den Radverkehr. Insgesamt entstehe eine Gefahrenstelle. Als Chance wurde hervorgehoben, dass der Bahnhof ein zentraler Umsteigepunkt zur S-Bahn sei und damit als Mobilitätsknoten grundsätzlich Potenzial biete.
- Bahnhofsvorplatz, S-Bahn / Bushaltestelle und Abholsituation: Auf dem Bahnhofsvorplatz kommen verschiedene Mobilitätsarten auf engem Raum zusammen. Es bestehe Potenzial für einen Mobilitätshub, dem derzeit jedoch fehlende bzw. ungeordnete Park- und Abstellmöglichkeiten (Auto/Rad) entgegenstünden. Die Abholsituation am Bahnhof mit dem Pkw wurde als schwierig beschrieben: Kurzes Halten zum Abholen von Personen von der S-Bahn sei nicht möglich; die Abbiegesituation auf den Vorplatz unübersichtlich. Insgesamt wurde die Erreichbarkeit als schlecht bewertet. Zusätzlich wurde die schlechte Zugänglichkeit zum Supermarkt (Rewe) benannt. Der Fahrstuhl sei häufig defekt und es müsse eine Treppe überwunden werden, die eine Barriere darstelle.
- Bahnhofstraße (Aufenthaltsqualität, Einzelhandel, Parken): Für die Blankeneser Bahnhofstraße wurde als Chance eine höhere Aufenthaltsqualität genannt. Der Rückgang des

Einzelhandels und ein verändertes Parkraummanagement wurden thematisiert. Als weitergehende Idee benannte eine Teilnehmerin, Autos aus der Bahnhofstraße herauszuhalten.

- Bereich „Ballung der drei großen Schulen“ (zu Schulzeiten): Als eigenen Problembereich nannte eine Teilnehmerin die räumliche Nähe der drei großen Schulen. Zu Schulzeiten sei die Straße in diesem Bereich sehr voll. Der Bereich wurde als gesonderter Knotenpunkt beschrieben, der zwar räumlich nahe am Bahnhof liegt, aber eine andere Situation aufweist und gesondert betrachtet werden solle.
- Marktplatz: Der Marktplatz wurde als Beispiel für eine positive Veränderung beschrieben: Der frühere Parkplatz wurde umgebaut. Gleichzeitig wird als Herausforderung genannt, dass der Platz außerhalb der Marktzeiten leer stehe. Zwar gebe es Veranstaltungen, die Jugend werde dabei aber kaum angesprochen. Als Chance wurde genannt, den Marktplatz besser zu nutzen. Die Probst-Paulsen-Straße und die Blankeneser Bahnhofstraße sollten in ein neues Konzept einbezogen werden. Ergänzend erwähnte eine Teilnehmerin die frühere Diskussion einer Tiefgarage unter dem Marktplatz als gute Idee.
- Busverbindung an die Elbe / ins Treppenviertel: Als klare Herausforderung wurde eine fehlende bzw. unzureichende Busverbindung „herunter an die Elbe“ ins Treppenviertel benannt.
- Radroute 1: Als eigener Punkt wurde die Radroute 1 genannt – mit dem Potenzial, diese fahrradfreundlicher zu gestalten.
- Ergänzende Mobilitätsangebote (MOIA / MILES): Als Chance nannten mehrere Teilnehmer:innen eine Anbindung an das Einsatzgebiet des MOIA. MOIA sei derzeit in Blankenese nicht verfügbar – eine Anbindung könne insbesondere abends die Heimwege verbessern. Zusätzlich wurde eine Ausweitung des MILES-Gebiets nach Norden als Chance genannt. MOIA und MILES stehen hier stellvertretend für weitere Sharing-Angebote.

E) Anliegen der Teilnehmer:innen

Die Teilnehmer:innen notierten jeweils auf Karten zwei Themen, für die sie sich im Bürger:innenrat einsetzen wollen. Die Karten wurden im Plenum zusammengetragen und thematisch sortiert. Es ergaben sich thematische Cluster, die mit Überschriften benannt und durch die Teilnehmer:innen für die weitere Bearbeitung priorisiert wurden.

Themencluster in der Reihenfolge der Priorisierung:

- Neuorganisation des Bahnhofs-Vorplatzes
- Aufenthaltsqualität Bahnhofstraße
- Weniger Autos im Ortskern
- Besseres Parkraummanagement
- Klare Verkehrsstruktur
- Sharing Modelle
- Qualität und Angebot Busverkehr
- Sicherer Radverkehr
- Aufenthaltsqualität Markt
- Wirtschaftsfreundliche Mobilität

Die so entstandenen Themencluster bildeten die Basis für die weitere Arbeit des Bürger:innenrats. In Vorbereitung auf den folgenden Termin (Werkstatt) wurden die Themencluster durch das Moderationsteam aufbereitet.

4.2. Werkstatt

Die Werkstatt am 22. Februar 2026 bildete die zentrale Phase der inhaltlichen Erarbeitung. Nach einer kurzen Einführung und Information arbeiteten die Teilnehmer:innen in Gruppen an Szenarien. Diese wurden durch TOLLERORT aus den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung abgeleitet und für die weitere Bearbeitung vorbereitet.

A) Informationen zu politischen Beschlüssen, vorliegenden Konzepten und Planungen

Anna Nühlig vom Bezirksamt Altona informierte u. a. zu zentralen Elementen des Ortskerns, wichtigen Verkehrsachsen, bestehenden Radverkehrs- und anderen Straßenplanungen und diversen politischen Beschlüssen, u. a. die Prüfung eines Kreisverkehrs und die Prüfung von Tempo-Reduzierungen. Für Rückfragen zu Rahmenbedingungen stand sie dem Bürger:innenrat während der Veranstaltung zur Verfügung.

B) Bearbeiten von Zukunftsszenarien mit Zielen, Maßnahmen und Konsequenzen in Gruppen sowie Identifizieren und Bearbeiten von Konfliktpunkten

Die Zukunftsszenarien wurden durch die Teilnehmer:innen in Gruppen geprüft. Sie arbeiteten jeweils Ziele und Maßnahmenvorschläge inkl. ihrer Konsequenzen für den Ortskern aus. Im Plenum wurde die Tragfähigkeit der entwickelten Maßnahmen geprüft und es wurden mögliche Konflikte identifiziert. In einer zweiten Überarbeitungsrunde wurden als konflikthaft bewertete Maßnahmenvorschläge weiterbearbeitet und geschärft. Vorschläge, die im Plenum keine Unterstützung finden, wurden nicht weiter vertieft und in der weiteren Bearbeitung fallengelassen.

- **Szenario 1: Der Bahnhof (inkl. Vorplatz) ist ein sicherer, übersichtlicher Mobilitätshub für alle.**

Die Gruppe nannte als Ziele die Neuorganisation des Bahnhofsvorplatzes, um klare Flächen und Funktionen herzustellen. Dabei solle auch das Abstellen von Pkw, Fahrrädern und E-Rollern geregelt werden. Das kurze Halten mit dem Pkw, z. B., um jemanden abzuholen, solle einfacher werden. An der Kreuzung sollen Wartezeiten verringert und Abbiegemöglichkeiten klarer ersichtlich werden.

Allgemeine Zustimmung im Plenum fand der Vorschlag, E-Roller Parkflächen auf dem Bahnhofsvorplatz besser zu regeln, indem sie optisch markiert werden, und einer Parkverbotszone für E-Roller auf den restlichen Flächen rund um den Bahnhof. Eine Neuordnung der Fahrradinfrastruktur durch Verbesserung und Ausbau der Radwege (auch Richtung Gymnasium Blankenese) sowie die Einrichtung einer StadtRAD-Station und abschließbarer Fahrradstellplätze erhielten ebenfalls allgemeine Zustimmung.

Aus Sicht des Plenums zu prüfen war der Vorschlag der Gruppe, die Taxi- und Pkw-Parkplätze auf dem Bahnhofsvorplatz zu tauschen und den Wendehammer freizuhalten. Dies hätte zur Folge, dass der Parkplatz der „Bergziege“ (Buslinie 488) entfallen würde. Durch die Nutzung des Wendehammers könne aufwendiges Rangieren auf dem Bahnhofsvorplatz vermieden werden. Hier bestand aus Sicht einiger Teilnehmer:innen ein Interessenkonflikt: Durch eine neue Wendemöglichkeit würde der Autoverkehr auf dem Vorplatz an Präsenz gewinnen und den ÖPNV einschränken. Es wurde argumentiert, dass hier eine

Absprache mit den VHH nötig wäre und insbesondere eine neue geeignete Abstellfläche für die „Bergziege“ gefunden werden müsse.

Ebenfalls kontrovers bewertet wurde der Vorschlag einer teilweisen Überdeckung der Bahngleise, um eine direktere Zugangsmöglichkeit zwischen Vorplatz und den Nutzungen hinter dem Bahnhof (Rewe, dm, Parkhaus) herzustellen. Als schwierig gesehen wurden hier die nötigen Abstimmungen mit der Bahn und den Eigentümer:innen. Wenn alle Stakeholder zustimmen, schlug die Gruppe vor das Parkhaus für P+R-Parkplätze zu nutzen und so Pendler:innen, die mit der Bahn weiterfahren, eine gute Parkmöglichkeit zu bieten.

- **Szenario 2: „Notting Hill 2.0“ – ein attraktiver Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität.**

Die Gruppe nannte als Ziel eine hohe Aufenthaltsqualität in der Blankeneser Bahnhofstraße. Der Kfz-Verkehr (Durchgangs- und Parksuchverkehr) solle reduziert und ein sinnvolles Parkraummanagement eingeführt werden. Für den Marktplatz setzte die Gruppe das Ziel, dessen Nutzungen auszubauen und ihn auch außerhalb der Wochenmärkte zu beleben.

Allgemeine Zustimmung im Plenum fanden die Vorschläge, die multifunktionale Nutzung des Marktplatzes zu fördern, z. B. im Winter durch Stände und Buden kommerzieller und nicht-kommerzieller Anbieter:innen und im Sommer durch Nutzungen wie Konzerte, Feste, Flohmärkte etc. unter Einbindung lokaler Gewerbetreibender. Vorgeschlagen wurde außerdem die Einführung eines Marktmanagements zur Verwaltung der Marktnutzungen. Auch die Einrichtung zusätzlicher Sitzmöglichkeiten und Bepflanzungen auf dem Marktplatz sowie die Freigabe von Flächen für die Außengastronomie würden die Teilnehmer:innen unterstützen.

Kontrovers gesehen wurde der Vorschlag, die Blankeneser Bahnhofstraße zur Fußgängerzone umzugestalten. Während einige Teilnehmer:innen die Maßnahme unterstützen, hoben andere die möglichen Sorgen der ansässigen Gewerbetreibenden als Konfliktpunkt hervor. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob mehr Aufenthaltsqualität zu mehr Umsatz bei den Gewerbetreibenden führen kann, oder ob durch eine Fußgängerzone Kundschaft weg falle. Außerdem würde sich Verkehr auf umliegende Straßen verlagern.

In einer Vertiefung des Maßnahmenvorschlags entwickelte die Gruppe Ideen, wie diese Konflikte gelöst werden könnten. Dazu zählten z. B. ein Verkehrsversuch zur Analyse der Auswirkungen vor Ort, eine zeitlich eingeschränkte Fußgängerzonenregelung (z. B. von 11-16 Uhr) oder die Erhebung der Verkehrsmittelwahl von Kundschaft.

Der Vorschlag, das Parken am Fahrbahnrand teurer zu gestalten, Parkhäuser für breitere Nutzungen zu öffnen und Parkzonen zu erweitern, stieß auf viel Kritik. Besonders konflikthaft wurde gesehen, dass der Parkdruck im Umfeld steigen könnte und Kfz-Nutzer:innen belastet würden. Da der Vorschlag kaum Zustimmung von den Teilnehmer:innen fand, wurde er für die weitere Bearbeitung verworfen.

- **Szenario 3: Blankenese kommt auch ohne eigenes Auto aus, dank zuverlässigem ÖPNV.**

Als Ziele nannte die Gruppe eine höhere Qualität und Angebot im Busverkehr sowie mehr Sharing-Angebote. Das Umsteigen zwischen den Verkehrsarten (ÖPNV, Sharing, Fahrrad, Auto) solle erleichtert werden und das Parken der Verkehrsarten in diesem Zusammenhang besser geordnet und kombiniert werden. Die Erreichbarkeit des Treppenviertels solle verbessert werden.

Allgemeine Zustimmung fand der Vorschlag der Gruppe, eine Bushaltestelle in der Blankeneser Landstraße / Gymnasium Blankenese mit Fokus auf den Schüler:innenverkehr einzurichten. Dadurch wurde eine Verbesserung der Sicherheit der Schulwege und weniger Elterntaxis erwartet. Es sei jedoch eine Anpassung der Kapazitäten der VHH (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein) notwendig. Auch die Förderung der Anbindung des Ortskerns und des Treppenviertels über vielfältige Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, E-Roller, Ridepooling¹, StadtRAD etc. wurde von den Teilnehmer:innen unterstützt.

Ein weiterer Maßnahmenvorschlag war, das Parken im Ortszentrum für 30 Minuten kostenlos anzubieten. Daraus solle eine höhere Fluktuation entstehen und u. a. der Umsatz im Einzelhandel erhöht werden. Diese Maßnahme wurde im Plenum kontrovers bewertet, da aufgrund des kurzen Parkens das Verkehrsaufkommen erhöht werden könne. Der Vorschlag wurde in einer weiteren Bearbeitungsrunde weiterentwickelt. Um der Gefahr eines erhöhten Verkehrsaufkommens zu begegnen, wurde vorgeschlagen, die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h festzulegen und die Maßnahme mit einer Verkehrsberuhigung zu kombinieren. Die Anzahl der Parkplätze insgesamt könne reduziert werden und freiwerdende Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Ein kurzes kostenloses Parken auf insgesamt weniger Parkplätzen erhöhe die Effizienz der Parkplätze und käme der Wirtschaft zugute. Dauerparken werde reduziert.

- **Szenario 4: Rad- und Fußverkehr im Ortskern sind sicher und komfortabel unterwegs.**

Als Ziele nannte die Gruppe klare Wegeführungen für den Rad- und Fußverkehr mit durchgängigen Wegeverbindungen. Engstellen zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr sollten entschärft werden. Fahrradabstellplätze, auch für Lastenräder, sollten gefördert werden.

Allgemeine Zustimmung im Plenum fand der Maßnahmenvorschlag der Gruppe, Fahrradabstellplätze, auch für Lastenräder, auszubauen. Dadurch wurde insgesamt eine Steigerung des Radverkehrs erhofft. Eine Reduktion der Flächen für den Fußverkehr werde dafür in Kauf genommen. Der konkrete Vorschlag, eine StadtRAD-Station am S-Bahnhof zu etablieren, fand ebenfalls Zustimmung. Die Flexibilität der Fortbewegungsmöglichkeiten würde so gesteigert und die Mobilität im Ortskern sowohl für Anwohner:innen als auch Tourist:innen attraktiver.

Mit dem Ziel, eine flüssigere Fortbewegung für den Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen, fand der Vorschlag der Gruppe, die Wegeführung an der Kreuzung Blankeneser Landstraße/Blankeneser Bahnhofstraße/Erik-Blumenfeld-Platz/Sülldorfer Kirchweg zu verbessern ebenfalls Zustimmung. Dazu sollte aus Sicht der Gruppe die Fahrradführung in Richtung der Veloroute 1 optimiert werden. Die Fußgängerampeln an der gesamten Kreuzung sollten auf Festzeitsteuerung umgestellt werden, sodass ein Queren ohne Anforderung möglich werde. Die Konsequenz längerer Wartezeiten für den Autoverkehr werde in Kauf genommen.

Der Vorschlag der Gruppe an der Veloroute 1 in der oberen Bahnhofstraße/Godeffroystraße ein Park- und Halteverbot einzurichten, um einen verbesserten Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, wurde kontrovers bewertet. Als Konsequenz würde das Kurzzeitparken vorm Bäcker entfallen. Da sich die Gruppe im weiteren Verlauf nicht vertiefend mit dem Maßnahmenvorschlag auseinandersetzte, entfiel dieser.

¹ Ridepooling ist ein Mobilitätsservice auf Anfrage, der Fahrgäste mit ähnlichen Zielen in einem Fahrzeug bündelt.

Kontrovers diskutiert wurde der Vorschlag der Gruppe, den Autoverkehr aus der Propst-Paulsen-Straße rauszuhalten und eine Verkehrsberuhigung der Bahnhofstraße inkl. Wegfall der Parkplätze einzuführen. Die Gruppe sah darin die Chance, die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern. Der Wochenmarkt könne auf die Bahnhofstraße verlagert werden und so eine freiere Nutzung des Markplatzes, z. B. durch anliegende Gewerbe, ermöglichen. Die Autoverkehrsführung werde verlagert, indem der Parksuch- und damit der Großteil des Durchgangsverkehrs entfalle. Gleichzeitig erhöhe sich der Parkdruck auf Parkplätze im Umfeld.

Der Maßnahmenvorschlag wurde in einer weiteren Bearbeitungsrunde vertieft, um Konflikten zu begegnen. Erarbeitet wurde der Vorschlag, einen Verkehrsversuch für eine kurze Dauer (z. B. drei Monate) durchzuführen, Befragungen und Diskussions-Formate durchzuführen und den tatsächlichen Parkplatzbedarf zu ermitteln.

4.3. Abschluss

In der Abschlussveranstaltung am 26. Februar 2026 wurden die aufbereiteten Ergebnisse aus der Werkstatt vorgestellt und gemeinsam geprüft. Aus den zuvor bearbeiteten Zukunftsszenarien wurden Leitziele abgeleitet, die zugehörigen Handlungsziele weiter geschärft und die erarbeiteten Maßnahmen in eine nachvollziehbare Gesamtstruktur eingeordnet. Inhaltlich verwandte Maßnahmenvorschläge, die zuvor in unterschiedlichen Szenarien bearbeitet wurden, wurden gebündelt und einem Leitziel zugeordnet.

Die Diskussion in der Abschlussveranstaltung diente dazu, die Empfehlungen zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung rund um den Blankeneser Ortskern im Wortlaut zu prüfen und inhaltlich zu konsolidieren. Folgende Punkte wurden im Rahmen dieser Diskussion inhaltlich bewegt:

- Auf welcher Ebene soll das Thema Barrierefreiheit in den Empfehlungen verankert werden? Der Bürger:innenrat einigte sich, das Thema als Handlungsziel für den Bahnhofsvorplatz zu platzieren und als Handlungsziel für einen verbesserten Fußverkehr im Ortskern zu ergänzen.
- Der Bürger:innenrat konkretisierte die vorgeschlagene Umorganisation des Bahnhofsvorplatzes.
- Der Abschnitt der Blankeneser Bahnhofstraße, der für einen Verkehrsversuch vorgeschlagen wird, wurde konkretisiert. Es wurde über Detailfragen zum Verkehrsversuch diskutiert.

Der Bürger:innenrat stimmte über die Empfehlungen ab, die im Gesamtprozess entwickelt wurden. Mit der Abschlussveranstaltung wurde der Beratungsprozess des Bürger:innenrats beendet. Die Empfehlungen lagen damit in einer Form vor, die ihre Dokumentation im Gutachten und ihre Übergabe an den zuständigen politischen Ausschuss ermöglicht.

5. Empfehlungen des Bürger:innenrats

Die Empfehlungen des Bürger:innenrats gliedern sich in vier Leitziele mit jeweils Handlungszielen und Maßnahmenempfehlungen. Folgende Leitziele hat der Bürger:innenrat erarbeitet:

- Leitziel 1: Den Bahnhof und sein Umfeld als sicheren, übersichtlichen Mobilitätshub für alle Verkehrsarten herstellen.
- Leitziel 2: Attraktiver Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität
- Leitziel 3: Reduzierung des MIVs und Förderung von alternativen Mobilitätsformen
- Leitziel 4: Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern

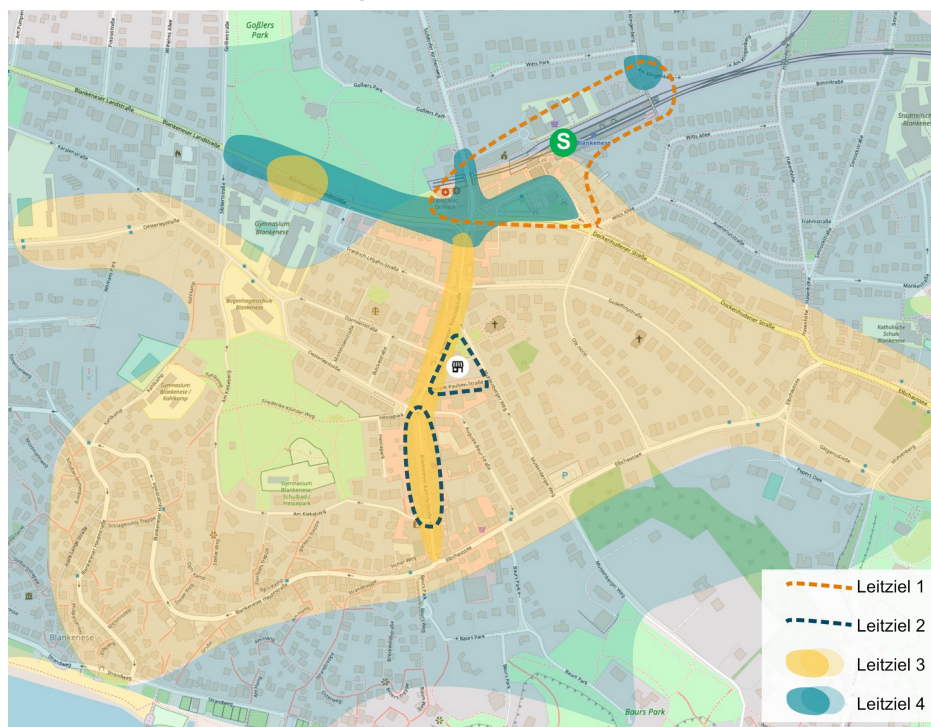


Abbildung 3: Skizzenhafte Verortung der Empfehlungen (Kartengrundlage: openstreetmap)

Leit- und Handlungsziele wurden gebündelt abgestimmt, die Maßnahmenempfehlungen im Einzelnen. Dazu wurden den Teilnehmer:innen jeweils abgezählte Klebepunkte zur Abstimmung zur Verfügung gestellt. Zur Abstimmung waren 19 Teilnehmer:innen vor Ort. Um eine unbeobachtete selbstbestimmte Abstimmung des Bürger:innenrats zu gewährleisten, hat das Moderationsteam den Raum verlassen.

Im Ergebnis werden alle Leit- und Handlungsziele von allen anwesenden Teilnehmer:innen des Bürger:innenrats vollständig mitgetragen. Alle Maßnahmenempfehlungen werden überwiegend mitgetragen. Bei einzelnen Maßnahmenempfehlungen wurden Stimmen nicht genutzt oder ggf. an anderer Stelle kumuliert gesetzt.

Die Teilnehmer:innen des Bürger:innenrats betrachteten die Mobilität im Ortskern auf Grundlage ihrer Alltagserfahrungen. Die Themen Mobilität und öffentlicher Raum sind dabei inhaltlich eng verknüpft und wurden von den Bürger:innen in den Leitzielen integriert betrachtet. Aus diesem Grund sind auch Themen des öffentlichen Raums Teil der erarbeiteten Empfehlungen.

Leitziel 1: Den Bahnhof und sein Umfeld als sicheren, übersichtlichen Mobilitätshub für alle Verkehrsarten herstellen.**Handlungsziele**

1. Flächen für verschiedene Verkehrsarten auf dem Bahnhofs-Vorplatz neu organisieren, um klare Funktionen und Barrierefreiheit herzustellen.
2. Abholen und kurzes Halten mit dem PKW ermöglichen.
3. Geregelte und sichere Abstellmöglichkeiten einrichten für Fahrrad und E-Roller.
4. Nord- und Südseite des Bahnhofs für den Fußverkehr besser miteinander verbinden.

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Maßnahmenempfehlungen

A) Einrichten von markierten Parkflächen für E-Roller am Bahnhof Blankenese sowie eine Parkverbotszone für E-Roller auf den restlichen Flächen rund um den Bahnhof.

Ich trage die Empfehlung mit: 20 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

B) Einrichten einer Kiss & Ride-Zone für PKW mit Wendemöglichkeit vor dem Eingang zum S-Bahnhof. Freihalten des Wendehammers durch Verlagerung der Bus-Betriebshaltestelle. Verlagerung des Taxistandes in den Einbahnstraßenbereich und Entfall der dortigen Dauer-PKW-Parkplätze. Sperrung des Einbahnstraßenbereichs für den MIV.

Ich trage die Empfehlung mit: 16 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

C) Teilweise Überdeckelung der Bahngleise (min. eine Brücke) am Bahnhof Blankenese, für eine direktere Zugangsmöglichkeit zwischen Vorplatz und den Nutzungen hinter dem Bahnhof Blankenese (REWE inklusive Parkhaus, dm).

Nutzung des REWE-Parkhauses als Park & Ride-Parkplatz.

Ich trage die Empfehlung mit: 17 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

- D) Bereitstellung einer verbesserten Fahrradinfrastruktur rund um den Bahnhof Blankenese (inklusive Zugang Am Klingenberg). Schaffen von mehr sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (ggf. doppelstöckig) rund um den Bahnhof Blankenese inklusive abschließbarer Fahrradboxen.

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Leitziel 2: Attraktiver Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität

Handlungsziele

1. Aufenthaltsqualität in der Bahnhofstraße und am Marktplatz steigern.
2. Verkehrsberuhigung, ggf. Sperrung für den MIV, in der Propst-Paulsen-Straße und auf einem Abschnitt der Blankeneser Bahnhofstraße erproben.
3. Kfz-Verkehr reduzieren: Weniger Durchgangs- und Parksuchverkehr im Ortskern.
4. Nutzungen des Marktplatzes ausbauen, um diesen außerhalb der Wochenmärkte zu beleben.

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Maßnahmenempfehlungen

- A) Multifunktionale Nutzung des Marktplatzes ermöglichen. Einheitliches Management zur Verwaltung der Marktnutzungen.
- Bespielung des Blankeneser Marktplatzes im Winter durch Stände und Buden von kommerziellen und nicht-kommerziellen Anbieter:innen.
 - Open-Air-Nutzung des Blankeneser Marktplatzes im Sommer für Konzerte, Feste, Flohmärkte und Stände, u.a. von lokalen Gewerbetreibenden.
 - Freigabe von Flächen für die Außengastronomie.

Ich trage die Empfehlung mit: 18 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

- B) Erprobung einer Sperrung der Propst-Paulsen-Straße und eines Abschnitts der Blankeneser Bahnhofstraße von Kiekeberg bis Auguste-Baur-Straße für den MIV (ggf. zeitliche Begrenzung der Zufahrtszeiten). Zufahrt nur für Taxen, ÖPNV, Lieferverkehr und Radverkehr. Entfall von Parkplätzen in der Bahnhofstraße. Freigabe von Flächen für die Außengastronomie.

Verkehrsversuch vor Einführung endgültiger Änderungen, z. B. für eine Dauer von drei Monaten. Begleitung des Versuchs mit Umfragen und Diskussions-Formaten. Erhebung

zur Ermittlung des Verkehrsverhaltens der Kundschaft im Ortszentrum. Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs an Parkplatzflächen.

Bei langfristiger Umsetzung Angleichung des Straßenprofils und -belags im Sinne eines Shared Space.

Ich trage die Empfehlung mit: 17 / Enthaltungen: 1 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 2

C) Entsiegelung, Aufstellen zusätzlicher Bänke und Pflanzung zusätzlicher Bäume auf dem Blankeneser Marktplatz und in der Bahnhofstraße.

Ich trage die Empfehlung mit: 17 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Leitziel 3: Reduzierung des MIVs und Förderung von alternativen Mobilitätsformen

Handlungsziele

1. Mehr Qualität und Angebot im Busverkehr durch Ergänzung von Haltestellen und Erhöhung von Taktung und Zuverlässigkeit der Anbindungen, u.a. um die Erreichbarkeit des Treppenviertels zu verbessern. Verbesserung des Haltestellenkomforts (Sitzmöglichkeiten, Überdachung).
2. Vielfältigere Sharing-Angebote in einer größeren räumlichen Abdeckung anbieten.
3. Leichtes Umsteigen zwischen der Verkehrsarten ermöglichen (ÖPNV – Sharing – Fahrrad – MIV).
4. Besseres Parkraummanagement zur besseren Nutzung des begrenzten Parkraums.

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Maßnahmenempfehlungen

A) Reduktion von Dauerparken: Einführung einer Kurzzeitpark-Zone in der Blankeneser Bahnhofstraße mit kostenlosem Parken für 30 Minuten. Starke Erhöhung der Parkkosten für längere Parkzeiten. Reduktion der Parkflächen und Umnutzung der Flächen.

Ich trage die Empfehlung mit: 18 / Enthaltungen: 1 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

B) Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in der Blankeneser Bahnhofstraße im Sinne eines Shared Space.

Ich trage die Empfehlung mit: 20 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

C) Einführung einer zusätzlichen Bushaltestelle für den Schüler:innenverkehr des Gymnasiums Blankenese und der Bugenhagenschule an der Blankeneser Landstraße.

Ich trage die Empfehlung mit: 17 / Enthaltungen: 1 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

D) Förderung der Anbindung des Blankeneser Ortskerns an Sharing-Angebote mit einer großen Varietät an Mobilitätsangeboten (Car-Sharing, E-Roller, Ridepooling (MOIA), StadtRAD, E-Räder, Dreiräder) und einer besseren räumlichen Abdeckung im gesamten Stadtteil.

Ich trage die Empfehlung mit: 17 / Enthaltungen: 1 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Leitziel 4: Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern

Handlungsziele:

1. Klare Wegeführungen und durchgängige Wegeverbindungen für den Radverkehr herstellen.
2. Engstellen zwischen Radverkehr, Fußverkehr und PKW entschärfen.
3. Sichere und gut nutzbare Fahrradstellplätze an zentralen Orten anbieten, auch für Lastenräder.
4. Geringe Wartezeiten für Fußgänger an der Kreuzung Blankeneser Landstraße / Sülldorfer Kirchenweg.
5. Breite und komfortable Gehwege

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

Maßnahmenempfehlungen

- A) Bereitstellung von zusätzlichen überdachten Fahrradstellplätzen inklusive abschließbarer Fahrradboxen am S-Bahnhof Blankenese (Standort am Erik-Blumenfeld-Platz sowie am Klingenberg).

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

- B) Einrichtung einer StadtRAD-Station in direkter Nähe zum S-Bahnhof Blankenese am Erik-Blumenfeld-Platz.

Ich trage die Empfehlung mit: 19 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 0

- C) Rad- und Fußverkehrsführung verbessern und ausbauen

- Sichere Fahrradinfrastruktur zwischen Bahnhof und Gymnasium Blankenese: Fußgängerweg an der Blankeneser Landstraße in einen reinen Fahrradweg umwandeln. Führung des Fußverkehrs durch den Goßlers Park.
- Verbesserung der Fahrradführung in Richtung der Radroute 1 an der Kreuzung Blankeneser Landstraße / Blankeneser Bahnhofstraße / Erik-Blumenfeld-Platz / Sülldorfer Kirchenweg.
Umstellung der Fußgängerampeln an der gesamten Kreuzung auf Festzeitsteuerung, so dass ein Queren der Kreuzung ohne Anforderung möglich wird. Verlängerung der Querungszeiten. Prüfung eines „4-Wege-Grüns“ für den Fußverkehr.

Ich trage die Empfehlung mit: 18 / Enthaltungen: 0 / Ich trage die Empfehlung nicht mit: 1

6. Ausblick

Die Qualität des Verfahrens zeigt sich nicht nur in der Breite der eingebrachten Perspektiven, sondern auch darin, ob die erarbeiteten Empfehlungen in weiteren Planungs- und Entscheidungsprozessen berücksichtigt werden. Laut Beschluss der Bezirksversammlung Altona (Drucksache 21-4685B) sollen „ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen“ für „eine Umsetzung der in diesem Beteiligungsprojekt entwickelten Maßnahmenvorschläge [...] bereitgestellt werden“. Für die weitere Handhabung der Ergebnisse des Bürger:innenrats kommt es darauf an, die Empfehlungen in der politischen Beratung sorgfältig zu prüfen und nachvollziehbar aufzugreifen. Empfehlungen, die inhaltlich nicht im Ausschuss für Mobilität aufgegriffen werden können, sollten an den jeweils zuständigen Ausschuss weitergegeben werden.

Die Transparenz über das weitere Verfahren und über den Umgang mit den Ergebnissen spielt eine entscheidende Rolle. Die Ergebnisse des Bürger:innengutachtens werden im zuständigen Fachausschuss vorgestellt, diskutiert, bewertet und priorisiert. Mögliche Umsetzungspläne sowie Prüfergebnisse zu einzelnen Maßnahmenempfehlungen und der Umgang mit Leit- und Handlungszielen müssen transparent kommuniziert werden. Eine öffentliche Ankündigung der Vorstellung des Gutachtens im politischen Ausschuss sowie die Veröffentlichung des Bürger:innengutachtens sind zu empfehlen.

Impressum

Veranstalter:

Bezirksamt Altona
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Jessenstraße 1 – 3
22767 Hamburg

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen GmbH
Palmaille 96
22767 Hamburg

Sebastian Unger, Sophia Hogeback
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de