

Haferblöcken

Mobilitätskonzept

Projektnummer: 2020169

Stand: 18.01.2022

Hinweis: Das vorliegende Dokument fasst das Mobilitätskonzept in Kurzform zusammen. Weitere Informationen, sowohl zur Analyse als auch zu den Maßnahmen, sind dem Präsentationsdokument zu entnehmen.

1 VERANLASSUNG

Mit der Aufstellung des B-Plans Billstedt 113 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung eines Wohnquartiers mit rd. 470 Wohneinheiten geschaffen werden. Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, im Stadtteil Billstedt und liegt zwischen dem Öjendorfer See, dem Hauptfriedhof Öjendorf, der A24 und dem Grünzug Jenfelder Bach. Erschlossen wird das Quartier durch die Straße Haferblöcken. Auf der westlichen Seite der Straße ist bereits mit dem fertig gestellten Wohngebiet „Westlich Haferblöcken“ ein neues Wohnquartier im letzten Jahrzehnt entstanden.

Das Mobilitätskonzept verfolgt in diesem Zusammenhang zwei Ziele:

- Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner durch geeignete Maßnahmen beeinflussen
-> Reduzierung der Nutzung privater Pkw
- Reduzierung bzw. Verlangsamung der Durchgangsverkehre auf der Strecke Fuchsbergredder – Haferblöcken
-> insb. Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fuß- und Radverkehrsströme

2 RAHMENBEDINGUNGEN

Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Billstedt rund 9,3 km von der Hamburger Innenstadt entfernt. Es liegt somit in Stadtrandlage nahe des Öjendorfer Sees. Als Bezugspunkte sind vor allem die Zentren in Wandsbek (Wandsbek Markt), Billstedt und Jenfeld zu nennen.

Neben den geplanten Wohneinheiten sind soziale Einrichtungen („Haus der Begegnung“ und eine Kita) sowie ein zentral angelegter Park mit Spielplatz geplant. Die konkrete Planung ist in Teilbereiche untergliedert, von denen der südliche Teilbereich bereits umgesetzt wurde.

der Führung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr als unsicher wahrgenommen (insbesondere für Schulkinder).

ÖPNV: Aktuell befinden sich sowohl die S4 als auch die Verlängerung der U4 in Bau. Folglich wird sich die Anbindung des Plangebiets perspektivisch in den nächsten Jahren durch das Heranrücken einer schienengebundenen ÖPNV-Anbindung verbessern. Die direkte Erreichbarkeit des Plangebiets (d.h. fußläufige Erreichbarkeit der Haltepunkte) erfolgt jedoch weiterhin durch Busse. Die Metrobuslinie 29 bedient die Haltestellen Hans-Rubbert-Straße und Fuchsbergweg unmittelbar am Plangebiet und bietet Anschlüsse in die jeweiligen Stadtteilzentren Billstedt (12 min) und Tonndorf (13 min), wo jeweils der Umstieg auf U- und Regionalbahn gewährleistet ist. Wie im Kapitel „Maßnahmen“ dargestellt, ist davon auszugehen, dass mittelfristig auch die geplante U-Bahnstation ‚Horner Geest‘ mit einer Buslinie erreichbar sein wird.

Sharing-Angebote: Das Plangebiet befindet außerhalb der Geschäftsgebiete der üblichen Carsharing Anbieter. Das On-Demand Angebot von MOIA bzw. die Geschäftsgrenze streift das Plangebiet am westlichen Rand.

MIV: Die Erschließung des Wohngebiets Haferblöcken erfolgt über die gleichnamige Straße (Tempo 30 Zone) und bietet Anschluss an den Schiffbeker Weg bzw. die Rodigallee. Eine überregionale Erreichbarkeit ist für den MIV durch die nahe gelegene A24 und die A1 gegeben.

Exkurs – Durchgangsverkehr: Da im Bereich Fuchsbergredder und Haferblöcken ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr negativ wahrgenommen wird, wurde dieser im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Durchgangsverkehr rd. 40% des Gesamtverkehrs auf der Straße Fuchsbergredder/ Haferblöcken beträgt. Zudem sind die Anteile in Richtung Süd geringfügig höher als in Richtung Nord, insbesondere am Vormittag. Am Nachmittag ist insgesamt ein höherer Anteil an Durchgangsverkehr festzustellen. Die absoluten Mengen des Durchgangsverkehrs sind mit max. etwa 110 Kfz in der Spitzenstunde am Nachmittag gering. Es erscheint jedoch sinnvoll, geeignete geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich Haferblöcken umzusetzen, um einerseits den Durchgangsverkehr zu reduzieren und andererseits vor allem die Querungen der Fahrbahn für den Rad- und Fußverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten.

Öffentliche E-Ladesäulen: Im unmittelbaren Umfeld befinden sich bislang keine öffentlichen Ladesäulen. Die nächstgelegenen Ladesäulen sind im Jenfelder Zentrum sowie in der Manshardtstraße westlich der Dannerallee verortet.

Zusammenfassend sind folgende Punkte besonders zu berücksichtigen:

- Der neue Stadtteil Haferblöcken-Ost befindet sich in Stadtrandlage mit entfernten Bezug zu den Stadtteilzentren.
- Ein Angebot an Nahversorgern ist im Grenzbereich fußläufiger Entfernung erreichbar.

- Es gilt, die Hauptwegebeziehungen entlang der Straßen durch zusätzliche Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr insbesondere in bzw. aus Richtung West (Jenfelder Bach, Schiffbeker Weg) zu ergänzen. Eine entsprechende, sichere Wegeführung für Kinder zu den Schulen einschließlich Querungen über die Straße Haferblöcken ist hervorzuheben.
- Da sich momentan keine StadtRad-Station in näherer Umgebung befindet, wird die Planung einer neuen Station unmittelbar vor Ort angestrebt.
- Der Busverkehr in der Straße Haferblöcken übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion und soll durch einen barrierefreien Um- bzw. Ausbau der Haltestellen vor Ort gestärkt werden. Die Anbindung wird mittelfristig durch die Verlängerung der U4 bzw. dem Bau der U-Bahn-Station „Horner Geest“ verbessert. Die Anbindung an diese Station soll insbesondere für den Radverkehr, aber auch durch ergänzende bzw. veränderte Buslinien erfolgen.
- Um sowohl die umliegenden Bestandsquartiere als auch das Plangebiet zu entlasten, sollen Durchgangsverkehre zukünftig reduziert werden. Da die Straße Haferblöcken im Grundsatz wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen übernimmt, sollten geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen verfolgt werden.

Im Hinblick auf diese Rahmenbedingungen ist folglich davon auszugehen, dass sich vor Ort ein Mobilitätsverhalten etablieren wird, dass überdurchschnittlich vom MIV geprägt sein wird.

Um die Nutzung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund) zu stärken, gilt es, ein entsprechendes Mobilitätskonzept umzusetzen.

4 MAßNAHMEN

4.1 Fußverkehr

Wegeverbindungen: Wie bereits in Kapitel 3 angedeutet, werden seitens des Bezirks neue Wegeverbindungen in bzw. aus Richtung des Jenfelder Bachs (in Verlängerung zum Fuchsbergweg; westlich des Plangebiets) geschaffen. Diese Wegeverbindungen dienen vor allem einer Qualifizierung der Verbindung zwischen dem Bereich um die Straße Haferblöcken (Bestand und Planung) und dem Bereich um den Schiffbeker Weg, in dem der Fußverkehr unabhängig vom Kfz-Verkehr im Bereich des Jenfelder Bachs geführt wird. Konkret ist seitens des Bezirks der Aus- und Neubau eines gepflasterten, beleuchteten Weges in Verlängerung des Fuchsbergswegs geplant, der mit einer neuen Fußgängerbrücke über den Bach geführt wird. Zusätzlich wird eine fußläufige Verbindung in Nord-Süd Richtung zwischen Hans-Rubbert-Straße und Rispengrasweg angestrebt, um die neue Kita ‚Rispengrasweg‘ fußläufig besser an die Quartiere anzuschließen und Hol- und Bringverkehre mit dem Kfz zu reduzieren.

Querungsstellen: Mit konkretem Bezug zum Plangebiet östlich der Straße Haferblöcken sind insgesamt vier Querungsstellen zu empfehlen:

- Im Bereich südlich der Autobahnbrücke
- Im Bereich der nördlichen Bushaltestelle, des Platzes vor dem Haus der Begegnung und der nördlichen Einmündung des Plangebiets
- Im Bereich der südlichen Einmündung der Hans-Ruppert-Straße und des geplanten Spielplatzes
- Im Bereich des Fuchsbergwegs und der Einmündung des südlichen Teilbereichs vom Plangebiet

Während die beiden südlichen Querungsstellen entsprechend gängiger Richtlinien (ReStra, RaSt, EFA) als vorgezogene Seitenräume mit taktilen Elementen und entsprechender Bordabsenkung zu empfehlen sind, können die Seitenräume an der nördlichen Querungsstelle im Bereich der Bushaltestelle aufgrund der erforderlichen Fahrbahngeometrie durch den Busverkehr nicht vorgezogen werden.

4.2 Radverkehr

Fahrradparken: Komfortable und ausreichende Fahrradabstellplätze sind sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf den Privatflächen von großer Bedeutung. Im südlichen, bereits fertiggestellten Teil wird dies durch die sichtbar hohe Anzahl an abgestellten Fahrrädern bereits deutlich. Konkret sind gemäß aktueller Planung etwa 150 Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum geplant. Im Hinblick auf sonst übliche Regelwerte (0,2 je WE gemäß ReStra) erscheint diese Anzahl in Bezug auf eine bewusste Förderung des Radverkehrs zielführend. Im privaten Bereich sind zudem die bauordnungsrechtlichen Anforderungen der Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“ zu beachten, in denen eine Größenordnung von 2-4 Fahrradplätzen je Wohneinheit (abhängig von der Wohnungsgröße) vorgegeben wird. Diese sind als sichere und witterungsgeschützte Fahrradplätze zu empfehlen, wobei die konkrete Form nach Zielgruppen und Wohnungsart unterschieden werden kann: Bügel im Freiraum, geschlossene Großräume, Fahrradmodule (auch als Doppelstockparksystem) oder individuelle Einzelkabinen.

Anbindung an das Radroutennetz und die geplante U-Bahnstation Horner Geest: Grundsätzlich ist das Quartier Haferblöcken mit der übergeordneten Veloroute 14 entlang der Straßen Haferblöcken und Fuchsbergredder bereits gut in das gesamtstädtische Radroutennetz integriert. Da diese Route als übergeordnete Ringroute vor allem die Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Relationen abdeckt, ist jedoch ein Ausbau in bzw. aus Richtung Westen anzuraten. Dies betrifft insbesondere die Manshardtstraße, die ohnehin aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld (Horner Geest) sowie der geplanten U-Bahnstation der U4 (ab ca. 2026) mittelfristig eine Rolle im Radroutennetz einnehmen wird. Folglich ist im Zuge eines Umbaus der Manshardtstraße eine fahrradgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts zu empfehlen.

Unabhängig davon wird (wie bereits in Kapitel 3 benannt) vor Ort im Bereich Haferblöcken die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn als wenig attraktiv bzw. unsicher wahrgenommen (insbesondere für Kinder), so dass ein vom Kfz-Verkehr unabhängiges Wegenetz angestrebt wird. Dieses

untergeordnete, bezirkliche Radroutenkonzept soll mit der Stadtteilroute 3 analog zum Fußverkehr (siehe Kapitel 4.1) über den Fuchsbergweg sowie im Bereich des Jenfelder Baches geführt werden.

Luft- und Reparaturstation: Eine Luft- bzw. Reparaturstation attraktiviert die Nutzung des Fahrrads, da nicht jeder Haushalt die entsprechenden Werkzeuge besitzt. Luft aufpumpen oder kleine Reparaturen können bequem selbst durchgeführt werden. Als Standort wird die Quartiersmitte (Platz am Prachtneckenweg) des Plangebiets empfohlen (siehe Kapitel 4.4 Mobilitätsstation).

4.3 ÖPNV

Busverkehr: Mit der Umgestaltung der Straße Haferblöcken werden auch die Bushaltestellen, die von der Metrobuslinie 29 in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt bedient werden, umgestaltet. Entsprechend gängiger Richtlinien (ReStra, Hochbahn, HVV, EAÖ) werden dabei entsprechende Qualitätsstandards (Barrierefreiheit, Beleuchtung usw.) berücksichtigt sowie die Nebenflächen insgesamt im Bereich der Haltestellen angepasst.

Anbindung an die geplante U-Bahnstation Horner Geest: Neben der oben beschriebenen Anbindung des Radverkehrs an die geplante U-Bahnstation der U4 wird ebenso eine Anbindung mit Bussen angestrebt, in dem das Busliniennetz entsprechend angepasst wird. Seitens der Hochbahn sind hierzu bereits erste Überlegungen erfolgt, die vor Inbetriebnahme der U-Bahnstation Horner Geest (ab ca. 2026) detaillierter ausgearbeitet werden. Grundsätzlich ist angedacht, mit der Buslinie 363 eine direkte Verbindung zwischen dem Quartier Haferblöcken und der U-Bahnstation herzustellen.

On-Demand-Angebote: Ein On-Demand-Angebot fährt ohne feste Linien und Fahrplan und kann für eine individuelle Fahrt per App gebucht werden. Als privater Anbieter, der einen Großteil des Hamburger Stadtgebiets abdeckt, ist MOIA zu nennen. Das Geschäftsgebiet von MOIA grenzt bereits an das Quartier. Über eine geringfügige Ausweitung des Geschäftsgebietes ist ggf. zu verhandeln.

Platzfläche der ehemaligen Buskehre: Da die Buskehre in der Straße Haferblöcken nicht mehr als reguläre Kehre erforderlich ist, wird eine Umgestaltung als Platzfläche angestrebt. Eine weitere Vorhaltung als Notwendekehre muss jedoch weiterhin gewährleistet sein. Aus verkehrstechnischer Sicht sind bei einer Umgestaltung die Aufstellflächen für die Bushaltestelle sowie im Sinne des Mobilitätskonzepts optional eine StadtRad-Station zu berücksichtigen (siehe folgende Kapitel).

4.4 Sharing-Angebote

Carsharing: Beim stationsgebundenen Carsharing werden bestimmte Stellplätze für das Carsharing reserviert. Die Stellplätze für können entweder an einer HVV switch Station oder auf privaten Stellplatzanlagen verortet sein. Auf Privatgrund wäre dabei jedoch die Zufahrtsmöglichkeit bei gleichzeitiger Beschränkung des privaten Pkw-Verkehrs sicherzustellen (Schranke/Poller). Im Quartier Haferblöcken wird

eine Kooperation mit HVV switch bzw. der Hochbahn angestrebt, um die Stellplätze zentral im öffentlichen Straßenraum mittels Sondernutzung anbieten zu können.

Mobilitätsstation: Eine Mobilitätsstation mit entsprechenden Serviceleistungen dient der Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens, der Inklusion und der Organisation von zukunftsweisenden Mobilitätsangeboten im Quartier. Sie bündelt bestimmte Mobilitätsangebote an einem Ort und sollte somit in zentraler, gut sichtbarer Lage geplant werden. Die Mobilitätsstation kann zudem auch als Schnittstelle zu benachbarten Bewohner:innen und Besucher:innen dienen. Die konkrete Ausstattung der Mobilitätsstation kann im Regelfall erst kurzfristig verhandelt werden; insofern geht es zunächst um die Vorhaltung von Flächen.

Der zentrale Platz am Prachtnelkenweg bietet als Verkehrsfläche Raum für eine Mobilitätsstation (z.B. Containerlösung), in der Spezialräder, Sackkarren, Bollerwagen oder Anhänger ausgeliehen oder das eigene Fahrrad repariert werden können. Auch eine Paketstation bietet sich hier an. Zusätzlich könnten unmittelbar angrenzend Parkstände als HVV Switch Station genutzt werden.

Zudem bietet sich der Quartiersplatz im Bestandsquartier „Haferblöcken West“ an der Hans-Rubbert-Straße an, um ebenfalls Mobilitätsangebote in Kombination (z.B. Reparaturstation, Paketstation) zu etablieren.

Standort StadtRAD-Station: Zur Förderung der Attraktivität der Leihfahrräder ist die Errichtung einer neuen StadtRad-Station mit einem E-Lastenrad im Plangebiet zu empfehlen. Zur Umsetzung dieses ergänzenden Mobilitätsangebotes sollte die Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauantragstellung einen Antrag bei dem Rahmenvertragsdienstleister stellen (derzeit Deutsche Bahn Connect GmbH). Nach Abstimmung mit der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswandel) und dem BA Mitte ist im Bereich des Quartiers eine Station bereits eingeplant. Aufgrund der zentralen Lage bietet sich für die Verortung ebenfalls der Platz am Prachtnelkenweg an. Zwei weitere Standorte könnten zunächst mitgedacht und bei Bedarf ausgebaut werden: im Bereich der Notwendekehre Haferblöcken und im Eingangsbereich Baufeld 1.

4.5 Logistik und KEP-Dienste

Paketstationen: Die Paketstation wird von externen KEP-Dienstleistern (Kurier-, Express- und Paketdiensten) mit Paketen beliefert. Im Idealfall handelt es sich um eine Paketstation, die von allen Paketdienstleistern bedient wird. Die Bewohner können ihre Bestellungen innerhalb einer Woche selbst abholen. Darüber hinaus können offene Schließfachsysteme auch für andere Dienstleistungen wie Obstkisten genutzt werden. Beispielhaft zu nennen ist hier die Hamburger Kooperation von Kiekmo (Schließfachsystem der Haspa) und Frischepost. Die Zugänglichkeit sollte im Idealfall 24/7 gewährleistet sein. Es wird zunächst von zwei Standorten ausgegangen: am Platz am Prachtnelkenweg und im bestehenden Quartier ‚Haferböcken West‘ an der Hans-Rubbert-Straße.

4.6 Pkw-Verkehr

Ruhender Verkehr/ Parkraumangebot: Nach derzeitigem Planungsstand verfügt das Quartier Haferblöcken-Ost künftig über 325 Stellplätze für Bewohner:innen und 123 Parkstände für Besucher:innen im öffentlichen Straßenraum. Bei einer Anzahl von 470 WE entspricht dies einem Stellplatzschlüssel 0,69 je WE für Bewohner:innen bzw. 0,26 Parkständen je WE für Besucher:innen.

Vor dem Hintergrund üblicher Richtwerte (0,15 bis 0,2 Parkstände je WE für Besucher:innen bzw. 0,4 - 0,8 Stellplätze je WE für Bewohner:innen) erscheinen diese Werte tendenziell hoch. Dies fördert die Nutzung des Kfz, wird jedoch auch der Stadtrandlage des Quartiers gerecht.

Elektromobilität (Ladesäulen): Da sich im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets derzeit keine öffentliche Ladesäule befindet, ist ein Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu empfehlen. Eine Ladestation im öffentlichen Straßenraum würde vor allem Besucher:innen dienen. Für die Zielgruppe der Bewohner:innen sind private Anschlüsse jeweils vor den Gebäuden zu empfehlen. Die konkrete Herstellung ist im Rahmen des gesamtstädtischen Ausbauprogramms mit der Stromnetz Hamburg abzustimmen.

Vermeidung von Durchgangsverkehren/ geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen: Um den Durchgangsverkehr zu reduzieren und gleichzeitig die gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich Haferblöcken abzumindern (und damit einhergehend die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität zu erhöhen), bieten sich mehrere Maßnahmen an, die im Folgenden als Ideenansätze für eine folgende Straßenplanung beschrieben werden:

- Vorgezogene Seitenräume im Bereich der Querungsstellen: (siehe Kapitel Fußverkehr)
- Wechselseitiges Parken: Eine wechselseitige Anordnung der Parkstände führt zur Wartepflicht gegenüber dem Gegenverkehr. So kann für eine Geschwindigkeitsdämpfung auf der Straße Haferblöcken gesorgt werden. Die Strecke würde für den Durchgangsverkehr somit unattraktiver werden, da sich die Fahrzeiten verlängern. Zu berücksichtigen sind dabei jedoch die Busverkehre. Die fahrgeometrischen Belange erfordern große Begegnungsflächen zwischen den Parkständen, so dass die Wirkung diese Maßnahme eingeschränkt wird.
- Aufpflasterungen: Eine Aufpflasterung dient zur Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb von Tempo-30-Zonen und ist sowohl an Knotenpunkten als auch auf Strecken einsetzbar. Die Maßnahme dient ebenfalls der Reduktion von Geschwindigkeiten und wirkt somit dem Durchgangsverkehr entgegen. Auch hierbei sind die Belange des Bus- und Radverkehrs besonders zu berücksichtigen. Zu empfehlen sind Aufpflasterungen mit entsprechenden Durchfahrtsbereichen für z.B. Busse und Fahrräder.
- Erweiterung der Tempo-30 Zone: Eine Ausweitung der Tempo-30-Zone erscheint insofern sinnvoll, da sie den nördlichen Abschnitt, in dem zurzeit höhere Geschwindigkeiten (50 km/h) erlaubt sind, begrenzt und somit die Fahrtzeit auf der Straße Haferblöcken verlängert und den

Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmer:innen sicherer macht. Empfohlen wird die Erweiterung bis zur Brücke über die A24.

- Bushaltestellen auf der Fahrbahn: Da die Nebenflächen der Straße Haferblöcken (aufgrund gängiger Standards u.a. zur Barrierefreiheit) in Teilbereichen ohnehin angepasst bzw. erweitert werden müssen, bietet sich eine Umgestaltung der Bushaltestellen an. In diesem Rahmen ist das Halten der Busse auf der Fahrbahn zu bevorzugen, um eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu enthalten und ein sicheres Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Weitere Ansätze wie die Verbreiterung der Brücke über die A24, eine Anbindung durch eine neue Erschließungsstraße parallel zur A24 sowie ein Einbahnstraßensystem für die Straßen Rehkoppel und Hasenbanckweg wurden überschlägig geprüft, aber zunächst nicht weiterverfolgt (siehe hierzu Präsentationsdokument).

FAZIT

Im Hinblick auf die räumlichen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass sich vor Ort ein Mobilitätsverhalten etablieren wird, dass überdurchschnittlich vom MIV geprägt sein wird. Um die Nutzung des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund) zu stärken, gilt es, ein entsprechendes Mobilitätskonzept umzusetzen. Der fortgeschrittene Planungsprozess bzw. die Bebauungstypologie (schwerpunktmäßig Reihenhäuser) sind hierbei zu berücksichtigen.

Der Fokus der Maßnahmen liegt folglich in der äußeren Anbindung des Plangebiets und in der Stärkung der Hauptwegeverbindung der einzelnen Verkehrsträger ins Umfeld:

- Verbesserung der Fußwegeverbindungen in Richtung Kitas, Schulen und Nahversorger
- Anpassung der Straße Haferblöcken mit Querungsstellen für den Fußverkehr
- Schaffung einer StadtRad-Station im Bereich des Hauses der Begegnung
- Berücksichtigung des östlichen Teils der Manshardtstraße bei der Umsetzung des Radroutenkonzepts bzw. bei der Umgestaltung der Horner Geest (Anbindung an die Veloroute 8 sowie die geplante U4 Horner Geest)
- Umsetzung der angedachten Busverbindung zwischen geplanter U4 Horner Geest und Haferblöcken bzw. Jenfeld Zentrum
- Planung von zwei Mobilitätsstationen mit StadtRad und Paketstation am Haus der Begegnung sowie Carsharing, Luft-/Reparaturstation und Paketstation im geplanten Quartier (zentraler Platz am Prachtnelkenweg).

Unabhängig davon sind die Straßen Haferblöcken und Fuchsbergredder im Bestand durch hohe Anteile an Durchgangsverkehr geprägt. Bedingt durch die Geradlinigkeit und in Teilen anbaufreie Streckenabschnitte stellt sich der Straßenzug als Ausweichroute zum Schiffbeker Weg und der Rodigallee dar. Da

eine grundsätzliche Sperrung für den Kfz-Verkehr („Busschleuse“) nicht verfolgt wird, sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zu empfehlen, um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen, ohne jedoch den Busverkehr zu stark negativ zu beeinflussen:

- Vorgezogene Seitenräume im Bereich der Querungsstellen
- Wechselseitiges Parken
- Aufpflasterungen
- Erweiterung der Tempo-30 Zone

Zusammenfassend gilt es, die vielfältigen Maßnahmen im weiteren Verlauf der Planungen zu berücksichtigen, um die Ziele der Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens sowie der Vermeidung von Durchgangsverkehren im Bereich Fuchsbergredder und Haferblöcken zu erreichen.