

Protokoll der Informationsveranstaltung

„Instandsetzung Farmsener Weg – Karlshöhe – August-Krogmann-Straße“

Juni 2018

Einführung

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) Hamburg hat die adribo GbR beauftragt, eine Informationsveranstaltung zur Grundinstandsetzung des Straßenzuges Farmsener Weg / Karlshöhe / August-Krogmann-Straße durchzuführen. Ziel der Veranstaltung ist, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig in die Überlegungen der Fachplaner mit einzubeziehen und über das Vorhaben zu informieren. Zudem sollen im jetzigen frühen Stadium bereits Hinweise der Bürgerinnen und Bürger gesammelt und auch Fragen beantwortet werden.

Die Informationsveranstaltung wurde mit 5.000 Postwurfsendungen sowie 20 Plakaten beworben. Mit ca. 100 Personen war die Veranstaltung sehr gut besucht.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten ab 18 Uhr Gelegenheit, sich mit den Planungen an bereitgestellten Informationswänden vertraut zu machen. Hierbei standen bereits Moderatoren sowie die Fachexperten des LSBG für Fragen zur Verfügung. Um 18.30 begrüßte Herr Erdmann (adribo Hamburg) die Bürgerinnen und Bürger und stellte die Fachexperten des LSBG und des beauftragten Planungsbüros vor. Herr Grote und Herr Bielig (LSBG Hamburg) führten im Anschluss in die fachliche Detailplanung des Straßenzuges ein. Insbesondere wurde dabei deutlich gemacht, dass insgesamt vier Planungsvarianten untersucht worden sind. Die vierte dieser Varianten beinhaltet einen möglichst guten Kompromiss zur Berücksichtigung der Belange des Baumschutzes, der Verkehrssicherheit, des motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs und des Fußgängerverkehrs. Hierbei ergeben sich zwangsläufig Zielkonflikte: die beste Sicht in der Straße hat man sicherlich ganz ohne Bäume, was jedoch aus ökologischen und gestalterischen Gesichtspunkten nicht akzeptabel wäre. Derlei Zielkonflikte wurden im Verlauf der Veranstaltung und in der Plenumsdebatte intensiv diskutiert. Inhalt der Vorträge von Herrn Bielig und Herrn Grote war auch die Darstellung, warum eine Sanierung überhaupt notwendig ist und wie sich der zeitliche Ablauf der Maßnahme gestaltet.

Nach den Fachvorträgen wurden Verständnisfragen geklärt. Anschließend wurden die Teilnehmenden gebeten, sich zu den Diskussionsinseln zu begeben. Diese waren jeweils von einem adribo-Moderator sowie einer Fachexpertin oder einem Fachexperten besetzt. Die Inseln stellten den Straßenzug in vier Abschnitten dar:

1. Abschnitt von Saseler Chaussee bis Übergang Farmsener Weg/Karlshöhe,
2. Abschnitt von Karlshöhe bis Thomas-Mann-Straße,
3. Abschnitt von Thomas-Mann-Straße bis Neusurenland,
4. Abschnitt von Neusurenland bis Am Luisenhof.

Die Moderatoren fassten die an den Diskussionsinseln erarbeiteten Fragen vor der darauf folgenden Plenardebatte zusammen. Dabei zeigte sich, dass es einerseits für den jeweils behandelten Kartenabschnitt spezifische Hinweise gibt, die die Teilnehmenden aus ihrer

Alltagserfahrung mit bestimmten Verkehrssituationen machen können. Andererseits gibt es übergreifende Hinweise, die auf alle Planungsabschnitte zutreffen. Die übergreifenden Hinweise sind insbesondere:

- Die Sicherheit der Radfahrer – und hier insbesondere der Kinder sowie der Senioren – stand für die meisten Bürgerinnen und Bürger im Fokus der Betrachtungen. Hierbei gibt es insbesondere die vielen Schulen und anderen Einrichtungen für Kinder im gesamten Straßenzug zu beachten. Generell empfanden die Teilnehmenden das Einordnen von Radfahrerinnen und Radfahrern in den fließenden Verkehr beim links abbiegen als problematisch.
- Den Charakter des Straßenzuges als grüner Straßenzug mit Bäumen soll erhalten bleiben.
- Barrierefreiheit ist insbesondere für die Bushaltestellen ein wichtiger Aspekt.
- Die Instandsetzungsphase soll hinsichtlich des Umleitungsverkehrs in der Bauzeit möglichst schonend für angrenzende verkehrsberuhigte Zonen verlaufen.

Die folgenden Protokolle der vier Diskussionsinseln wurden von den Moderatoren von adribo erstellt. Jedes dieser vier Protokolle wurde darüber hinaus von einer Teilnehmerin bzw. einem Teilnehmer der Veranstaltung redigiert.

Thementisch 1: Abschnitt Farmsener Weg

(von Saseler Chaussee bis Übergang Farmsener Weg/Karlshöhe)

Moderation: Prof. Dr. Fritz

Protokoll und Redaktion: Prof. Dr. Fritz und Frau Cornelia Krüger-Crull

Der Thementisch mit insgesamt etwa 30 Teilnehmern, davon 15, die die gesamte Zeit über diesen Straßenabschnitt diskutieren, erörtert in immer wiederkehrenden, jedoch unterschiedlichen Fragestellungen das **Spannungsverhältnis zwischen Sicherheit des Radverkehrs einerseits und Beibehaltung des vorhandenen Baumbestandes** andererseits.

So wird die Frage aufgeworfen, ob denn Radwege wichtiger wären als der Erhalt des Grüns und der Bäume. Gerade große und mächtige Bäume erfüllten für die Sauerstoffproduktion eine wesentlich wichtigere Funktion als dies eine Vielzahl nachgeplanter kleinerer Bäume könnte.

Was die Sicherheit des **Radverkehrs** anbelangt, so formulieren zahlreiche Teilnehmer zunächst die **vielfältigen Gefahrenlagen**, die dadurch entstehen, wenn der Radverkehr auf einer Fahrbahnfläche mit dem Autoverkehr organisiert wird, gleich ob als Schutzstreifen oder als Radfahrstreifen:

Schutzstreifen böten im Bereich des Farmsener Weges keine hinreichende Sicherheit, wenn sich denn auf der Straße zwei Schwerlaste oder die regelmäßig verkehrenden Gelenkbusse begegnen würden, weil diese dann – so die Erfahrung – auf den Schutzstreifen ausweichen würden.

Gefahrenlagen könnten zudem entstehen, wenn motorisierte Verkehrsteilnehmer den Sicherheitsabstand zu Radfahrern einhalten wollten in Bezug auf den Gegenverkehr.

Die vorgesehenen Bushaltestellen im Bereich der Fahrbahnen würden zu Verkehrsstockungen führen und bildeten zum anderen einen Gefahrenschwerpunkt, weil damit gerechnet werden müsse, dass insbesondere jugendliche Radfahrer zum Überholen ansetzen würden. Darüber hinaus halten Zusteller von Post und Logistikunternehmen regelmäßig am Fahrbahnrand und würden so die Fahrt auf dem Schutzstreifen verhindern.

Als besonderer Gefahrenpunkt wurde der Kreuzungsbereich Farmsener Weg/Waldingstraße mit den dort vorgesehenen neuen Bushaltestellen identifiziert und insgesamt auf den Umstand hingewiesen, dass im Bereich Farmsener Weg mehrere Schulen sowie eine Kita lägen, auf die besondere Rücksicht genommen werden müsse.

In dem Straßenbereich zwischen Einmündung der Straße Am Jagen und dem Übergang zur Karlshöhe gäbe es einerseits ein hohes Verkehrsaufkommen von radelnden Schülern, andererseits würde dieser Straßenabschnitt von motorisierten Verkehrsteilnehmern zu schnellem Fahren genutzt. Dies müsse bei der Planung berücksichtigt werden und ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen werden.

Wie, so wird gefragt, lassen sich Gefahrenlagen vermeiden, wenn in den Wintermonaten bei Matsch und Schnee Rad- und Autoverkehr auf einer gemeinsamen Fläche geführt werden? Die Erfahrungen bei anderen Straßen zeigten, dass Schutzstreifen nicht ausreichend geräumt würden, sondern durch den von der Fahrbahn weggeschobenen Schnee und Matsch fast unbefahrbar werden und eine Gefahr für Radfahrer darstellen.

Ausgehend hiervon stellt sich das Meinungsbild der Diskutierenden insgesamt so dar, dass sie für eine **Beibehaltung vorhandener Radwege** plädieren und sich zudem dafür aussprechen, im Hinblick auf die oben dargestellten Gefahrenlagen **Radwegen den Vorzug** vor Radfahrstreifen und Schutzstreifen zu geben:

Es wird die Frage aufgeworfen, weshalb die Radwege saniert werden müssten, wo sie doch im Jahre 2017 bereits erneuert worden seien.

Zudem wird gefragt, ob die Radwege ggf. schmaler ausgebaut werden könnten, ggf. auch die Wege für Fußgänger, um so zu ermöglichen, dass der Radverkehr vom motorisierten Verkehr getrennt geführt werde.

In diesem Zusammenhang wird die Forderung erhoben, in Bereich Farmsener Weg eine Zählung des Fußgänger- und Radverkehrs durchzuführen und auch auf die Verkehrsströme zu achten, um Entscheidungen auf einer validen Zahlen- und Faktenbasis fällen zu können.

Als Lösungsmöglichkeit wurde von einer Bürgerin vorgeschlagen, Radwege immer dann vorzusehen, wenn der Radverkehr bergauf geführt würde und Schutzstreifen, wenn der Verkehr bergab ginge.

Als Problem wird benannt, dass dann, wenn Radwege zwischen den Bäumen geführt würden, sich durch das Wurzelwerk sog. Querrillen bilden würden, die das Radfahren erschweren würden. Hier müsse Abhilfe geschaffen werden.

Was **Haltestellen für den Busverkehr** anbelangt, so wird angeregt, im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs diesen immer in sog. Haltebuchten anzulegen. Zugleich wird die Frage aufgeworfen, auf welchem Standard sie denn im Jahre 2016 erneuert worden seien, insbesondere ob Barrierefreiheit seinerzeit berücksichtigt wurde und falls nicht, warum dies nicht geschehen sei.

Einige wenige Teilnehmer sprechen sich dafür aus, die vorhandenen Parkmöglichkeiten für PKW beizubehalten. Zudem sollten wegen der durch das hohe Verkehrsaufkommen bedingten Lärmemissionen als Straßenbelag Flüsterasphalt verwendet werden und Gully-Deckel so verbaut werden, dass sie als Lärmquelle nicht in Betracht kämen.

Schließlich wird abschnittsübergreifend gefragt bzw. angemerkt, ob die Anwohner für die anfallenden Sanierungskosten herangezogen werden, warum ein Planungsbüro aus Leipzig und nicht ein solches aus Hamburg beauftragt wurde, sowie dass eine Straßensanierung über den jetzt vorgesehenen Bereich hinaus wünschenswert sei.

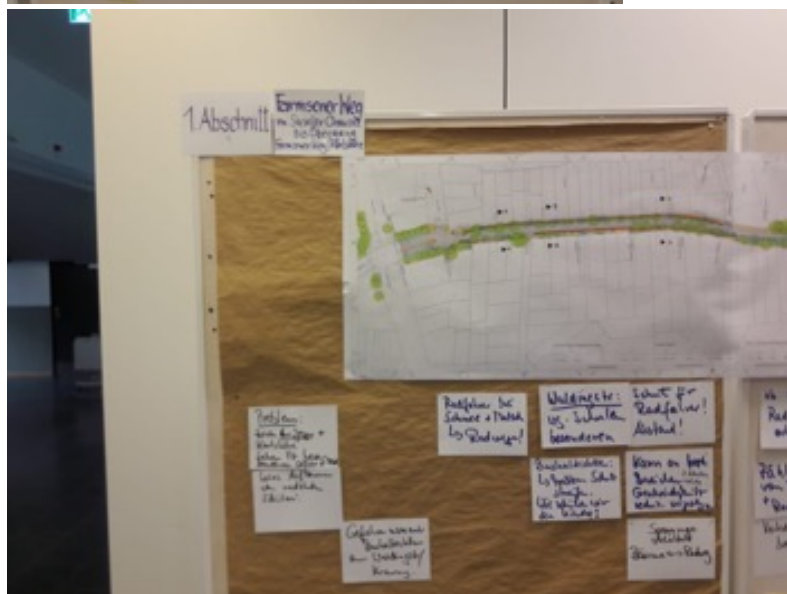
Die Fragen und die Stellungnahmen der Planer im Überblick:

- Sind die Radwege wichtiger als der Erhalt des Grüns und der Bäume?
Eine grundsätzliche Priorisierung für z.B. Bäume oder Radfahrer gibt es nicht. Es wird immer nach Einzelsituationen abgewogen.
- Sind Schutzstreifen und Radfahrstreifen nicht generell gefährlicher als Radwege?
Nein. Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben den Vorteil, dass der Radfahrer vom Autofahrer besser wahrgenommen wird, weil er sich im gleichen Straßenraum und somit im Blickfeld des Autofahrers aufhält. Allgemeine Befürchtungen, dass es so zu häufigeren Unfällen im Längsverkehr kommt haben sich nicht bestätigt.
- Ist es nicht so, dass Schutzstreifen gerade im Bereich des Farmsener Weges keine ausreichende Sicherheit bieten, da sich dort regelmäßig Gelenkbusse und LKWs begegnen und somit der Verkehr regelmäßig auf den Schutzstreifen ausweichen muss?
Die Fahrspuren sollen eine Breite von 3,00 m bekommen, so dass ein Vorbeifahren von Bus und LKW auch ohne die Benutzung des Schutzstreifens möglich ist. Dennoch kann im Begegnungsfall von Bus und LKW der Schutzstreifen genutzt werden, wenn gleichzeitig keine Radfahrer diesen benutzen. Die Vorteile des Schutzstreifens sind im Anstrich vorher erläutert.
- Führen die vorgesehenen Bushaltestellen im Bereich der Fahrbahnen nicht zu Verkehrsstockungen und durch überholen zu gefährlichen Situationen?
Die vorgesehenen Bushaltestellen erhalten die gleiche Bauform (Halten am Fahrbahnrand) wie im jetzigen Bestand, so dass mit einer ähnlichen Situation wie momentan zu rechnen ist. Eine massive Behinderung des Verkehrs oder eine Unfallhäufigkeit an den Bushaltestellen wurde bisher nicht beobachtet
- Wie wird insbesondere der Gefahrenschwerpunkt Farmsener Weg / Waldingstraße mit den dortigen Bushaltestellen gelöst, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es dort besonders viele Einrichtungen für Kinder gibt?
Zusammen mit der Polizei ist zu prüfen, ob der Schülerverkehr im Kreuzungsbereich und durch die Bushaltestellen ein Tempolimit auf 30 km/h rechtfertigt.
- Kann die Geschwindigkeit im Straßenbereich zwischen Einmündung Am Jagen und dem Übergang zur Karlshöhe reguliert werden?
Zusammen mit der Polizei ist zu prüfen, ob ein Tempolimit auf 30 km/h eingerichtet werden kann.
- Wie kann in Wintermonaten Gefahrenlagen die durch Matsch und Schnee entstehen vorgebeugt werden? Insbesondere unter dem Aspekt, dass die Räumdienste Schnee und Matsch auf die Radstreifen schieben?
Die Räumdienste sind angehalten den gesamten Straßenraum von Matsch und Schnee zu befreien. Sollten Radverkehrsanlagen, egal ob Schutzstreifen oder Radwege, durch Schnee nicht befahrbar sein, darf auf die geräumte Fahrbahn ausgewichen werden.
- Wie können insgesamt vorhandene Radwege erhalten werden?
Die Erhaltung der Radwege, bzw. die Entscheidung für eine bestimmte Radverkehrsführung in allen Abschnitten wird nochmals geprüft und mit Polizei und Bezirksamt abgestimmt.
- Wie kann Radwegen der Vorzug gegeben werden vor Radschutzstreifen?

Die Entscheidung für eine bestimmte Radverkehrsführung wird nochmals geprüft und mit Polizei und Bezirksamt abgestimmt.

- Können Radwege schmaler gestaltet werden und dadurch eher verwirklicht werden?
Neugebaute Radwege sollen eine Mindestbreite von 1,60 m in Hamburg haben. Nur in Ausnahmefällen kann davon abgewichen werden. Bei Breiten unter 1,60 m wird meistens keine Radwegbenutzungspflicht angeordnet.
- Warum müssen die Radwege saniert werden, wo dies doch erst 2017 geschah?
Ein Großteil der Rad- und Gehwege befinden sich einem unsanierten und nicht regelkonformen Zustand. Bei den Abschnitten wo eine Sanierung stattgefunden hat, wird geprüft ob diese so beibehalten werden kann.
- Kann eine Verkehrs- und Fußgängerzählung vorgenommen werden um die Ströme tatsächlich bestimmen zu können?
Es wird geprüft, ob eine Zählung oder eine Beobachtung der Verkehrsströme durchgeführt wird.
- Kann immer dann ein Radweg umgesetzt werden, wenn die Straße bergauf führt, und ein Schutzstreifen wenn sie bergab führt?
Es wird nochmal geprüft, inwieweit Änderungen in der Art der Radverkehrsführung sinnvoll sind.
- Kann dem Problem der Baumwurzeln auf den Radwegen und Radschutzstreifen abgeholfen werden?
Es ist zu prüfen, ob das Pflaster bei der Neuherstellung von Rad- und Gehwegen etwas höher eingebaut werden kann, um den Wurzeln Platz zu verschaffen. Bei der Führung des Radfahrers auf dem Schutzstreifen sind keine Unebenheiten durch Wurzeln zu erwarten.
- Können Bushaltestellen immer in Haltebuchten angelegt werden?
Nein. Dies ist aus Sicht des ÖPNV auch nicht sinnvoll, da Haltestellen am Fahrbahnrand den größten Komfort für die Fahrgäste bieten. Teilweise ist der Platzbedarf für Haltebuchten nicht vorhanden und es müssten zusätzlich Bäume gefällt werden.
- Inwiefern wurden die Bushaltestellen im Jahr 2016 saniert?
Auf der gesamten Strecke wurden die Bushaltestellen Grootmoor in Ri. Billstedt, Karlshöhe und, Stuhtsweg saniert. Es wird geprüft, inwieweit diese erhalten werden können.
- Können die PKW-Stellplätze beibehalten werden?
Leider können nicht alle PKW-Stellplätze erhalten bleiben, da sicherere Verkehrsanlagen für Radfahrer und Fußgänger diesen Platz benötigen.
- Kann Flüsterasphalt verwendet werden?
Es wird durch den neu eingebauten Asphalt und die ebenere Straßenoberfläche zu geringeren Lärmemissionen kommen. Der sog. Flüsterasphalt kommt jedoch nicht zum Tragen, da seine lärmreduzierende Wirkung der Reifengeräusche erst ab ca. 60 km/h signifikant wahrnehmbar wird. Unter 60 km/h sind vor allem Motorengeräusche und Unebenheiten in der Fahrbahn wahrnehmbar.
- Können Gully-Deckel so verbaut werden, dass es geräuscharm ist?
Die Schachtdeckel (Gully-Deckel) werden so eben wie möglich in den Straßenbelag eingebaut, um Geräusche durch Unebenheiten zu vermeiden.
- Müssen die Anwohner für die Sanierung mitzahlen?
Nein, Anwohner müssen für die Sanierung nicht zahlen, da die Straße bereits endgültig hergestellt wurde.
- Warum wird ein Planungsbüro aus Leipzig beauftragt anstatt eines aus Hamburg?
Der Firmensitz eines Ingenieurbüros ist für die Bearbeitung wenig relevant. Die Auswahl erfolgt nach Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit.
- Wird über den jetzigen Bereich hinaus saniert?

Der Kreuzungsbereich Saseler Chaussee wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Rolfinckstraße umgebaut. Der Knotenpunkt August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof wird im Rahmen des Projekts Busoptimierung überplant.



Thementisch 2: Abschnitt Karlshöhe

(von Karlshöhe bis Thomas-Mann-Straße)

Moderation: Dr. Sellke

Protokoll und Redaktion: Dr. Piet Sellke und Herr Christian Seibt

Der Thementisch zum Abschnitt Karlshöhe bis Thomas – Mann – Straße ist mit ca. 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern besetzt. Der auf den Plänen dargestellte Streckenabschnitt wird von Beginn bis Ende diskutiert. Dabei zeigt sich, dass einerseits Besonderheiten spezifischer Punkte relevant sind, andererseits auch übergreifende Themen festgestellt werden, die den gesamten Streckenabschnitt betreffen.

Den Teilnehmenden ist es zunächst wichtig zu erfahren, ob denn eine **Verkehrszählung inklusive Fußgängerverkehr** bereits durchgeführt wurde. Dieses halten die Teilnehmer für unerlässlich, um damit eine fundierte Datenlage über die Verkehrsströme zu erreichen.

Ein übergreifendes Thema ist die **Sicherheit des Radverkehrs**, das jedoch auch an bestimmten Punkten sehr spezifisch diskutiert wird. Als übergreifendes Thema wird dabei insbesondere der Unterschied zwischen Radfahrstreifen, Radschutzstreifen sowie Radwegen diskutiert. Ein Radschutzstreifen wird als eher unsicher wahrgenommen. Oftmals behindern auch entladende Fahrzeuge diese Streifen, was dazu führt, dass ein Radfahrer auf die Straße ausweichen muss. Die Sicherheit des Radverkehrs muss insbesondere auch für Kinder gewährleistet sein, da sich im fraglichen Bereich viele Einrichtungen für Kinder befinden (Schulen, Kitas etc.). Aber auch für ältere Menschen gilt es, ein sicheres Radfahren möglichst konsequent umzusetzen.

In diesem Zusammenhang wird intensiv diskutiert, warum bei den großen **Kreuzungen** dieses Bereichs die Radfahrstreifen zuvor enden und danach wieder beginnen. Laut Auskunft des anwesenden Experten geschieht dies, um ein reibungsloses Einordnen der Radfahrer auch in die Linksabbiegerspur zu gewährleisten. Dieses Verfahren wird, insbesondere für Kinder, von vielen Teilnehmern als unsicher wahrgenommen. Es wird die Bitte und Frage formuliert, ob diese Kreuzungsbereiche nicht auch anders beplant werden können. In den meisten Fällen bevorzugen die Teilnehmer vor allem für den Schülerverkehr Fußgängerampeln, die sich an Radwege anschließen. Einer dieser neuralgischen Punkte ist die Kreuzung Grootmoor, bei dem sich zu den Schulzeiten nach Auskunft der Teilnehmer gefährliche Szenen zwischen Autofahrern und Schülern auf Fahrrädern ereignen.

Im Bereich zwischen Grootmoor und Stühmtwiete hingegen ist der **Baumbewuchs** mit seinem Blattwerk so dicht und stark, dass sowohl nachts wie auch tagsüber nur wenig Licht vorhanden ist. Dies macht die Situation für Radfahrer schwierig, die vom motorisierten Verkehr erst spät erkannt werden.

Im Anschluss an den Kreuzungsbereich Stühmtwiete werden in der Planung 13 Bäume gefällt. Die Frage, warum dies hier notwendig ist, wird von den Teilnehmenden gestellt.

Fragen der **Umleitungsplanung** während der Instandsetzungsphasen werden ebenfalls angesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass es keine Umleitungen durch verkehrsberuhigte Zonen geben sollte, denn insbesondere hier wären dann Kinder sehr gefährdet. Dies betrifft insbesondere die verkehrsberuhigte Zone zwischen Stühmtwiete und Carsten-Reimers-Ring. Insgesamt wünschten sich die Teilnehmer Informationen über mögliche Umleitungsstrecken.

Im Zusammenhang mit Umleitungsstrecken merkten mehrere Teilnehmer an, dass bei einer vergangenen Umleitung Gräben vor den Häusern durch den Verkehr beschädigt wurden. Dies gilt es zukünftig zu vermeiden, insbesondere da die Kosten für die Sanierung der Gräben den Hausbesitzern obliegen.

Schließlich merken die Teilnehmer an, dass die Zufahrten zu mehreren kleineren Fußgängerwegen (z.B. Pflaumenstieg) geklärt werden muss. Diese würden von den Schulkindern als Radweg verwendet, und dies sollte auch weiterhin möglich sein.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Litfaßsäule nach der Einmündung der Am Stühm Nord entfernt werden kann, da diese die Sicht nimmt.

Im Bereich der Thomas-Mann-Straße wird angeregt zu prüfen, ob diese Kreuzung auch von einem Gelenkbus befahrbar ist.

Die Fragen der Teilnehmer zusammengestellt:

- Kann eine Verkehrs- und Fußgängerzählung vorgenommen werden?
Es wird geprüft, ob eine Zählung oder eine Beobachtung der Verkehrsströme durchgeführt wird.
- Sind Radwege generell sicherer als Radfahr- und Radschutzstreifen?
Nein. Radfahrstreifen und Schutzstreifen haben den Vorteil, dass der Radfahrer vom Autoverkehr besser wahrgenommen wird, weil er sich im gleichen Straßenraum und somit im Blickfeld des Autofahrers aufhält. Allgemeine Befürchtungen, dass es so zu häufigeren Unfällen im Längsverkehr kommt haben sich nicht bestätigt.
- Wie kann die Sicherheit der Kinder und der Älteren Menschen auf den Fahrrädern sichergestellt werden?
Die Rad- und Autofahrer sollten vor allem an Kreuzungen und Einmündungen sich im gleichen Blickfeld befinden, damit man gegenseitig Rücksicht nehmen kann. Dieses ist besonders mit Radfahr- und Schutzstreifen gegeben.
- Warum enden die Radfahrerschutzstreifen vor den großen Kreuzungen und beginnen erst danach wieder?
Vor den großen Kreuzungen enden die Radwege und werden zu Radfahrstreifen, damit der Radfahrer besser in das Blickfeld des Autofahrers rückt und somit besser wahrgenommen wird. Zudem erhält so der Radfahrer die Möglichkeit auf direktem Weg nach links abzubiegen.
- Ist das Verfahren, nach dem Radfahrerinnen und Radfahrer sich in die Linksabbiegespur der Autos einordnen müssen, nicht sehr viel gefährlicher? Gibt es Alternativen hierzu?

Das Verkehrsaufkommen lässt die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens zusammen mit dem Autoverkehr zu. Es wird aber nochmal geprüft, ob an den Einmündungen wo der Radfahrer von einem Radweg kommt, ein Linksabbiegen über die vorhandene Fußgängerampel möglich ist.

- Können an neuralgischen Punkten (z.B. Kreuzung Grootmoor) andere Lösungen für das linksabbiegen gefunden werden?

Wird geprüft.

- Kann im Bereich Grootmoor / Stühmtwiete dafür gesorgt werden, dass das Blattwerk mehr Licht durchlässt und damit die Radfahrerinnen und Radfahrer besser zu sehen sind?

Es wird mit dem Bezirksamt besprochen, inwieweit das Strauchwerk zwischen den Bäumen entfernt werden kann und somit mehr Licht auf Radweg und Fahrbahn kommt.

- Im Anschluss an die Kreuzung Stühmtwiete werden 13 Bäume gefällt: warum geschieht dies?

Die Baumfällungen sind für die Herstellung der Radfahrstreifen an der Einmündung Carsten-Reimers-Ring notwendig. Es wird geprüft, anstelle des Radfahrstreifens in Richtung U-Bahnhaltestelle Farmsen den Radweg weiter laufen zu lassen, um somit die Anzahl der Baumfällungen zu reduzieren.

- Wie werden die Umleitungsstrecken während der Bauzeit geplant und geführt?

Zu Umleitungsstrecken während der Bauzeit können noch keine Aussagen getroffen werden, da dieses erst zu einem weitaus späteren Zeitpunkt geplant wird.

- Wie können verkehrsberuhigte Zonen von den Umleitungen geschützt werden?

Die Hinweise zu verkehrsberuhigten Zonen wurden zur Kenntnis genommen. Generell wird versucht, den Verkehr über Straßen umzuleiten, die das erhöhte Verkehrsaufkommen aufnehmen können.

- Wie können die Gräben vor den Häusern durch Schäden durch den Umleitungsverkehr geschützt werden?

Falls Schäden durch Umleitungsstrecken entstehen, sollten diese klar dokumentiert werden, um eine Schadenregulierung zu erhalten.

- Wie verläuft die Zufahrt zu Wegen wie dem Pflaumenstieg, der von vielen Kindern mit dem Fahrrad genutzt wird?

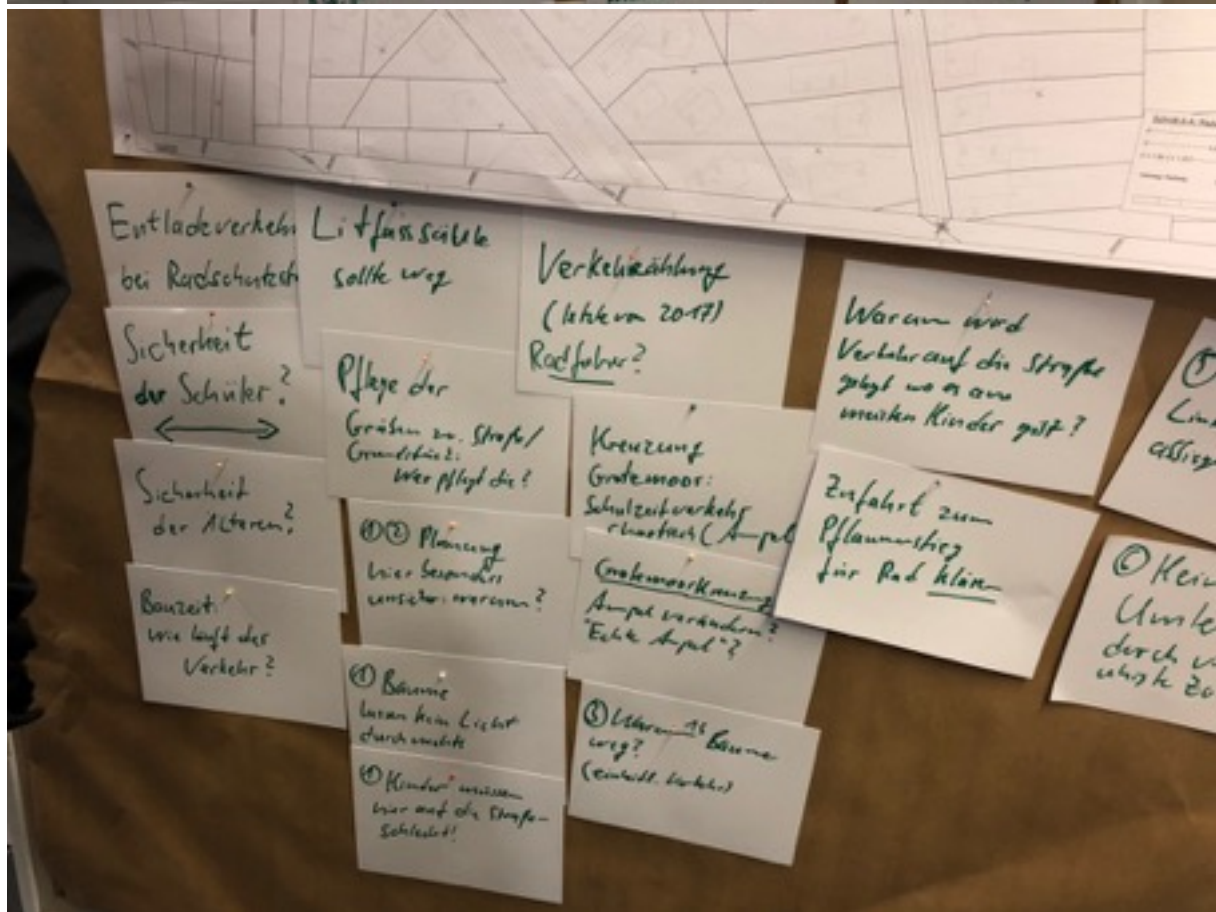
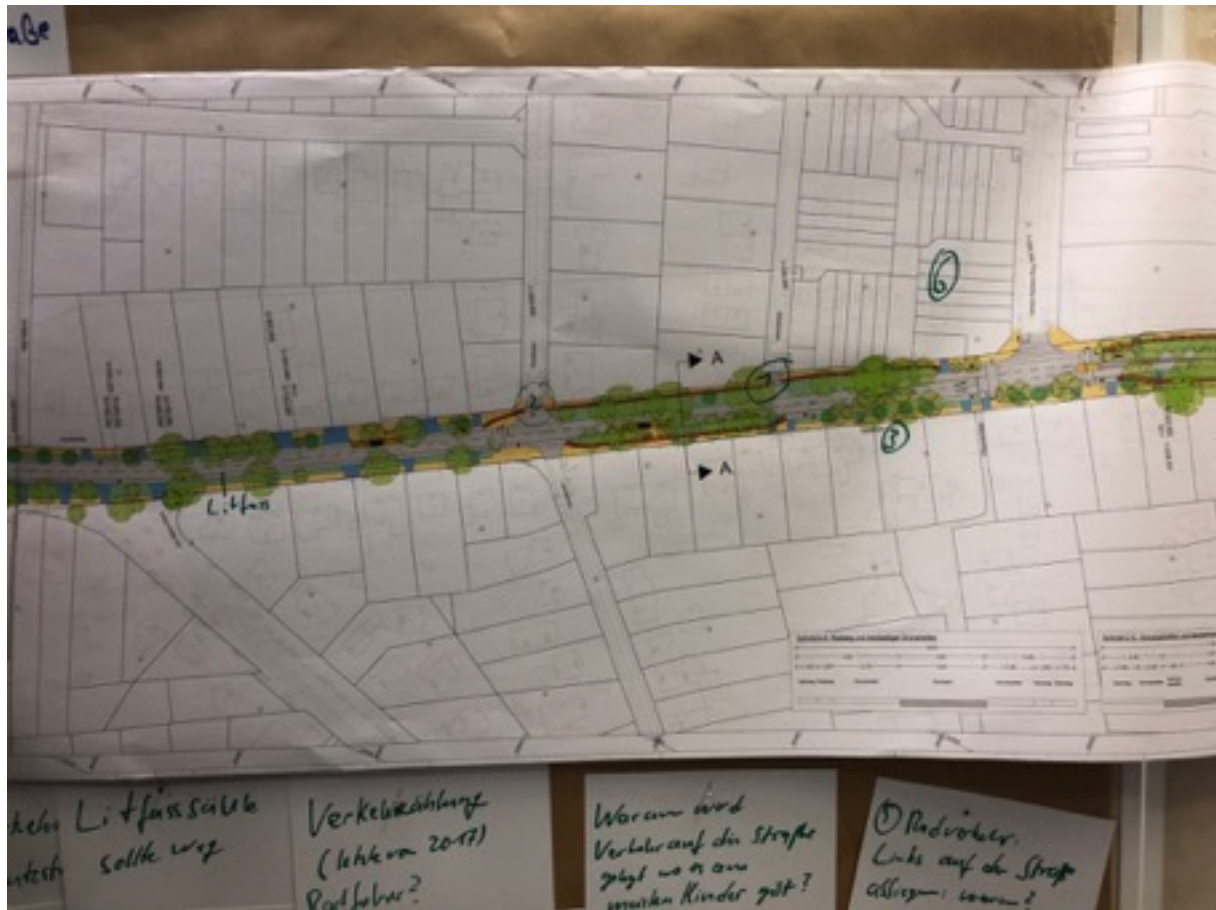
Die Anbindung des Pflaumenstiegs und anderer Zuwegungen wird nochmals geprüft.

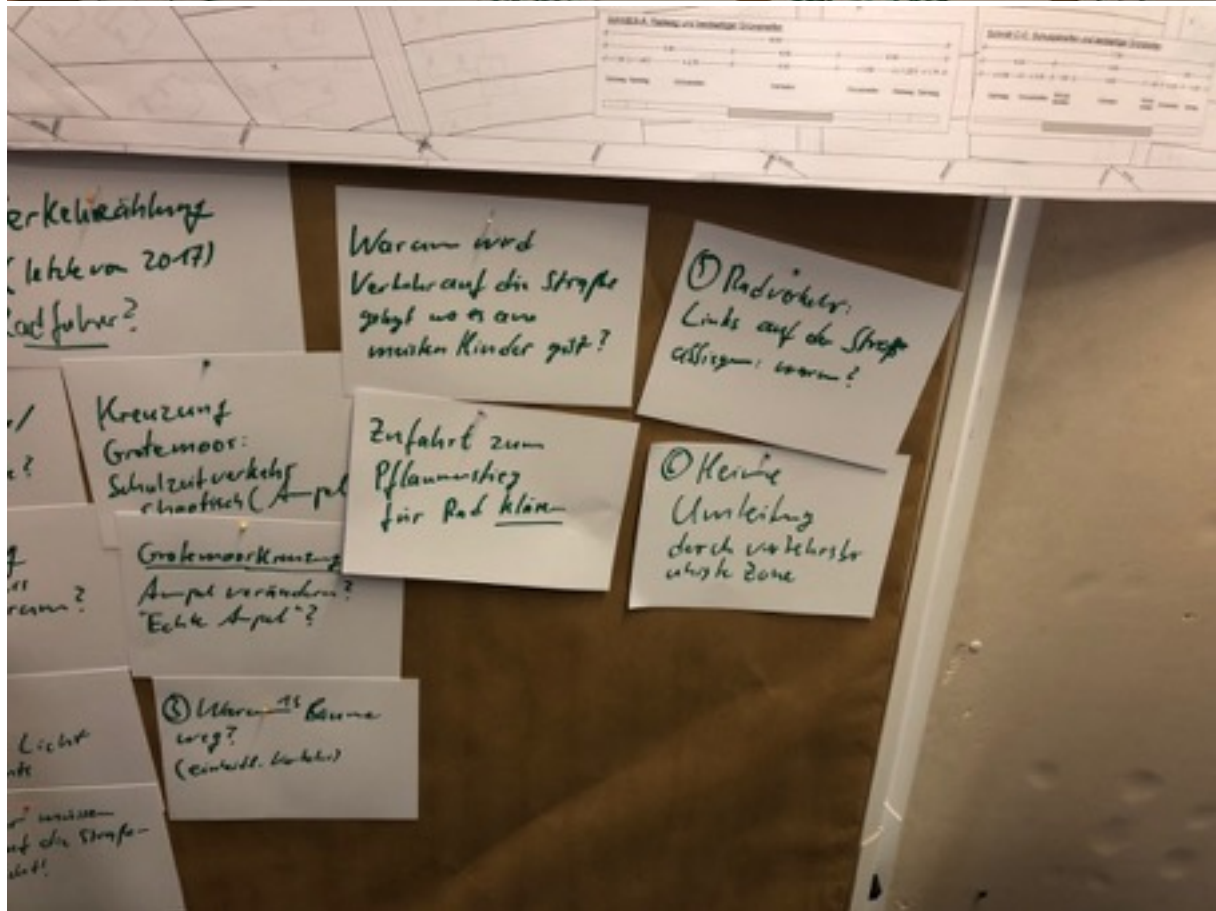
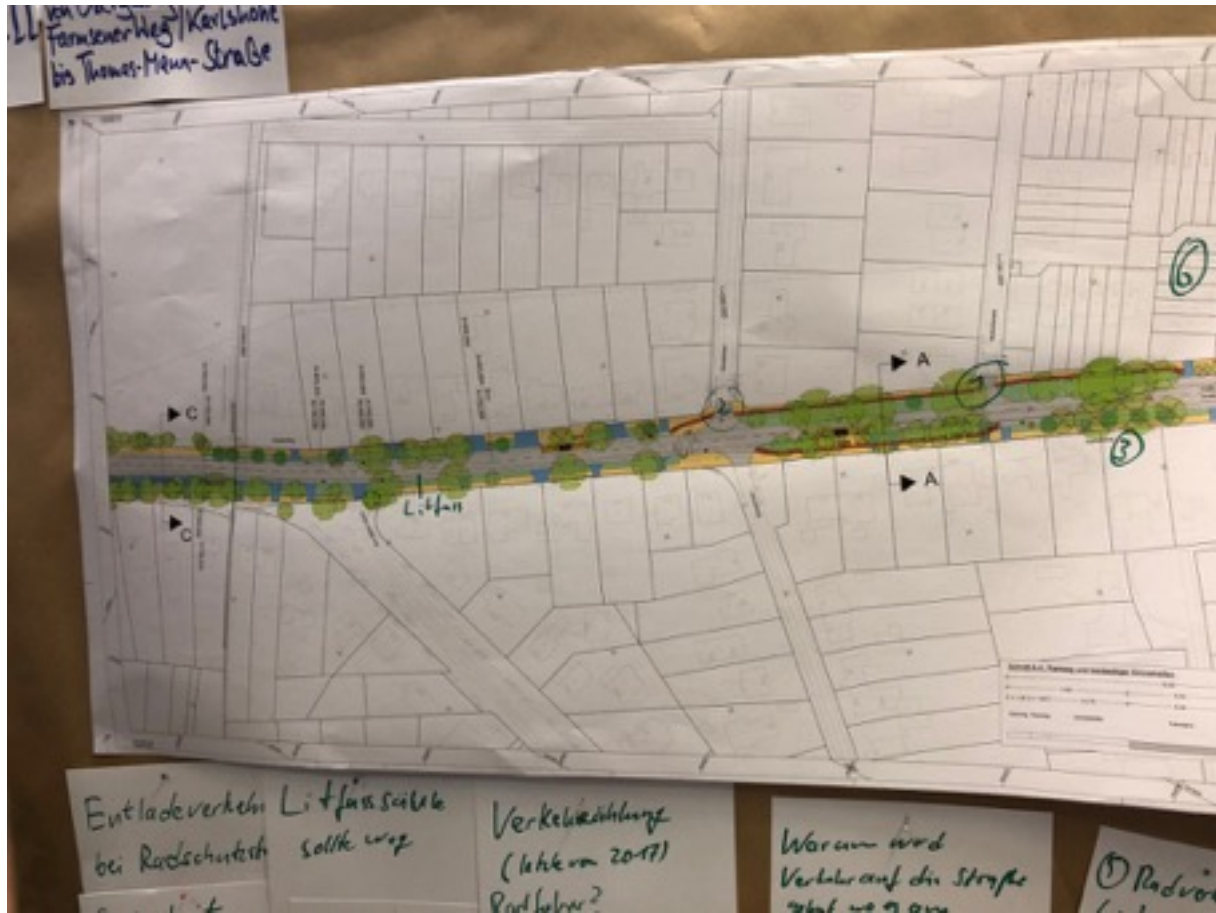
- Kann die Litfaßsäule nach der Einmündung An der Stühm Nord entfernt werden?

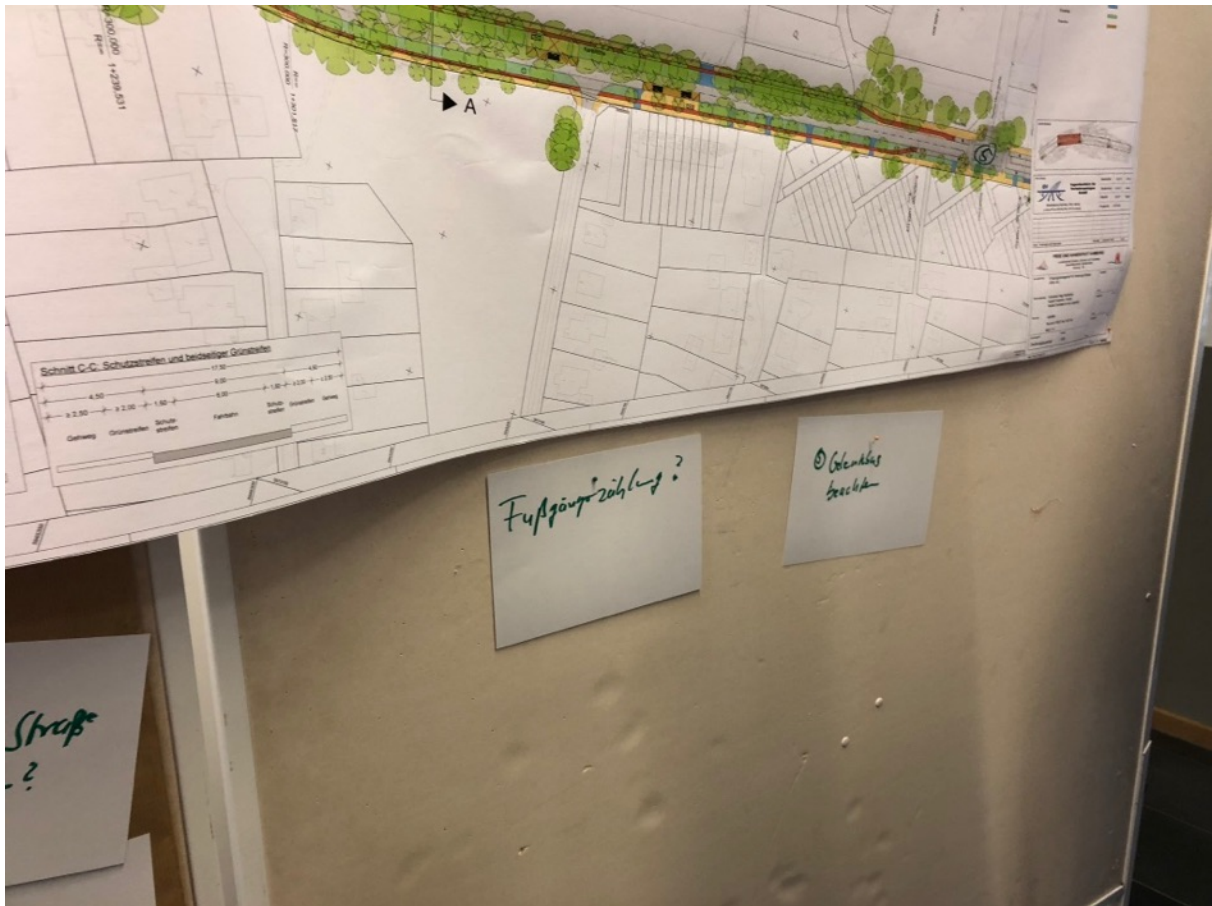
Es wird geprüft die Litfaßsäule so zu versetzen, dass keine Sichtbehinderung beim Herausfahren aus der Einmündung entsteht.

- Ist die Kreuzung im Bereich Thomas- Mann-Straße von einem Gelenkbus befahrbar?

Die Befahrbarkeit der Einmündung mittels Gelenkbus wird nochmal geprüft.







Thementisch 3: Abschnitt Karlshöhe / August-Krogmann-Straße

(von Thomas-Mann-Straße bis Neusurenland)

Moderation: Markus Weinkopf

Protokoll und Redaktion: Markus Weinkopf, Wolfgang Glöckner, Hans-Otto Schurwanz

Der Thementisch mit insgesamt etwa 25 Teilnehmern, davon circa 10, die die gesamte Zeit über diesen Straßenabschnitt diskutieren, erörtert die Planung im Abschnitt zwischen Thomas-Mann-Straße und Neusurenland, aber auch Grundsätzliches. Im beschriebenen Abschnitt gibt es die Besonderheit der Anliegerstraße, die auch – jetzt schon - von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird.

Angeregt durch Einzelmeinungen entspinnt sich eine Diskussion, welche Planungsprioritäten eine Sanierung des gesamten Straßenzuges ins Auge fassen soll. Es wird einerseits befürchtet, dass durch zu viele Kompromisse eine Verwässerung der Planungsziele erfolgt, andererseits wird eine konsequente Neuplanung im Widerspruch zum Baumschutz gesehen. So wird auch die Frage der Nachhaltigkeit einer Neuplanung aufgeworfen.

Folgende Fragen und Anregungen werden zu allgemeinen Planungsthemen geäußert:

- Wer hat den Grundsatz des Baumerhalts vorgegeben? Kann nicht in Hinsicht auf eine konsequente Neuplanung die Priorität auf einen Fahrradverkehr gelegt werden, der nicht dauernd auf Grund von Kompromissen zwischen Radwegen und Radstreifen wechselt?
Eine grundsätzliche Priorisierung für z. B. Bäume oder Radfahrer gibt es nicht. Es wird immer nach Einzelsituationen abgewogen. Es wird geprüft, die Radverkehrsanlage noch einheitlicher zu machen.
- Wie sehen die Bauabschnitte hinsichtlich ihrer Ausdehnung und der Dauer der damit verbundenen Sperrungen aus?
Dieses kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.
- Kann für die Fahrbahn ein Flüsterasphalt vorgesehen werden?
Es wird durch den neu eingebauten Asphalt und die ebenere Straßenoberfläche zu geringeren Lärmemissionen kommen. Der sogenannte Flüsterasphalt kommt jedoch nicht zum Tragen, da seine lärmreduzierende Wirkung der Reifengeräusche erst ab ca. 60 km/h signifikant wahrnehmbar wird. Unter 60 km/h sind vor allem Motorengeräusche und Unebenheiten in der Fahrbahn wahrnehmbar.
- Es wird gewünscht die Einzelhändler im Zuge der Baumaßnahmen dahingehend zu berücksichtigen, dass kurze (zeitlich?) Bauabschnitte vorgesehen werden.
Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
- Es wird vorgeschlagen auf der ganzen Länge des Planungsgebietes ein LKW-Parkverbot zu erlassen.
Der Vorschlag wird an die Polizei weitergereicht.
- Radfahrer sollen gezwungen werden Fahrradwege zu benutzen.

Eine Benutzungspflicht für Radwege ist erst bei Breiten von mindestens 1,60 m möglich. Dieses ist auf Grund der beengten Verkehrsfläche, bei gleichzeitigem Erhalt der Bäume, häufig nicht möglich. Radfahrstreifen und Schutzstreifen müssen von Radfahrern benutzt werden.

- Der Bürgerverein Farmsen-Berne spricht sich für den Erhalt der Radwege aus. Dies insbesondere der Rad fahrenden Kinder und Senioren wegen.

Wird zur Kenntnis genommen.

- Die Planung soll klar eine Priorisierung der Radfahrer verfolgen. Als Beispiele werden Amsterdam und Kopenhagen genannt.

Es wird versucht die Planung so zu gestalten, dass sowohl Radfahrer und Fußgänger eine bessere und sichere Verkehrsanlage bekommen, aber auch das Straßengrün weitestgehend erhalten bleibt.

- Bei Fußgängerüberwegen wird eine Bordabsenkung gewünscht.

Dieses wird mit Herstellung der Barrierefreiheit realisiert.

- An die Straßenreinigung wird der Appell gerichtet, dass im Herbst und im Winter die Radwege und Radstreifen gut gesäubert werden.

- Es wird vorgeschlagen das bestehende Straßenprofil zwischen Pezolddamm und Neusurenland zu belassen, jedoch die Oberflächen zu erneuern.

Auf der Ostseite wird bis auf die erweiterten Kreuzungsbereiche an den bestehenden Verkehrsanlagen festgehalten. Auf der Westseite sind Fuß- und Radverkehrsanlage momentan sehr schmal. Daher soll der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen geführt und die derzeitige Nebenfläche komplett Gehweg werden.

- Der Verkehrsbereich rund um die U-Bahnstation Farmsen soll in die Planung miteinbezogen werden.

Der Kreuzungsbereich an der U-Bahnstation Farmsen wird zu einem späteren Zeitpunkt im Zuge des Busbeschleunigungsprogrammes saniert und umgestaltet.

Bald sind die gegensätzlichen Meinungen klar dargelegt, wie die Sicherheit von **Radfahrern** gesehen wird. Die Differenzierung der subjektiven und der objektiven Sicherheit ist Kriterium der sich anschließenden Diskussion. Dabei wird wiederum die Klarheit einer Planung zugunsten der Radfahrer angesprochen, die nicht durch unterschiedliche Formen der Radwegführung geschwächt werden soll.

Folgende Fragen und Anregungen werden zum Radfahrverkehr geäußert:

- Kann nicht entlang der Anliegerstraße der Fahrradverkehr Richtung Norden mittels Radstreifen auf die Fahrbahn verlegt werden?

Ein Radfahrstreifen in Richtung Norden ist nur bei gleichzeitiger Fällung einer Baumreihe möglich. Auf Grund der verkehrsberuhigten und sicheren Verkehrsführung auf der Anliegerstraße, wird die Möglichkeit des Radfahrstreifens nicht weiter betrachtet.

- Warum werden nicht wie z. B. in Kopenhagen zwischen Radstreifen und Fahrbahn Pfosten gesetzt, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten?

Für solche Lösungen ist die vorhandene Verkehrsfläche zu klein, bei Beibehaltung des Straßengrüns.

- Es gibt bereits jetzt eine Gefahrenstelle für Radfahrer an der Einmündung von Nebenstraßen (Zobelweg und Aspersort), weil hier der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr auf der Anliegerstraße vorgesehen ist. Die aus den Nebenstraßen ankommenden Autofahrer versuchen so weit vor zu fahren, bis sie den querenden Verkehr in der August-

Krogmann-Straße wahrnehmen können. Dabei übersehen sie die Radfahrer auf der Anliegerstraße.

Es wird zusammen mit der Polizei geprüft, ob man dem Autoverkehr die Querung der Radfahrer und Fußgänger besser signalisieren kann.

- Es wird vorgeschlagen grundsätzlich Radwege und Radstreifen farbig abzusetzen.
Radwege sind in rot gepflastert. Eine Einfärbung von Radfahrstreifen wird derzeit in Hamburg grundsätzlich von der Polizei nicht angeordnet. Radwegfurten werden nur in Einzelfällen an besonders unübersichtlichen Stellen rot eingefärbt.
- Radstreifen sind vorzuziehen, weil sie Sicherheit für Radfahrer bieten. In diesem Falle werden Radfahrer von den motorisierten Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen werden.
- Es ist zu befürchten, dass der Radstreifen nicht ausreichend Sicherheit gewährleistet.
Radfahrstreifen haben den Vorteil, dass der Radfahrer vom Autoverkehr besser wahrgenommen wird, weil er sich im gleichen Straßenraum und somit im Blickfeld des Autofahrers aufhält. Allgemeine Befürchtungen, dass es so zu häufigeren Unfällen im Längsverkehr kommt haben sich nicht bestätigt.
- Die Abbiegesituation für Radfahrer an der Kreuzung Pezolddamm ist nicht befriedigend geplant.
Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
- An den Kreuzungen Pezolddamm und Neusurenland sollen Aufstelltaschen für linksabbiegende Radfahrer geschaffen werden.
Wird geprüft.

Bezüglich **Fußgänger** wird wahrgenommen, dass die Planung von mehr Fußgängerverkehr ausgeht, als bisher besteht. Ungeachtet dessen wird die erforderliche Sicherheit von Fußgängern betont.

Folgende Fragen und Anregungen werden dazu geäußert:

- Die Planung berücksichtigt eine Anzahl an Fußgängern, die es im Moment gar nicht gibt. Warum? Es wird eine Verkehrszählung vorgeschlagen.
Gehwege sollen nach Möglichkeit so angelegt sein, dass zwei Rollstuhlfahrer oder Fußgänger mit Kinderwagen sich begegnen können. Die dafür benötigten 2,00 m sind an vielen Stellen nicht vorhanden. Des Weiteren ist besonders im Bereich von Schulen mit vielen Fußgängern zu rechnen. Es werden die Fußgängerströme nochmal beobachtet.
- Muss der laut Planung verbreiterte Fußweg vollständig von den Anwohnern gereinigt werden oder reicht ein Streifen von einem Meter?
Gehwege sind, sofern die Anlieger grundsätzlich dazu verpflichtet sind, in gesamter Breite zu reinigen, bei Glätte zu streuen und von Schnee und Eis zu befreien.
- Für die Haltestelle Stuhtweg wird ein gesicherter Fußgängerübergang gefordert: Entweder als Zebrastreifen oder gesichert mit einer Lichtsignalanlage.
Wird geprüft.

Die Besonderheit, dass zwischen Pezolddamm und Neusurenland die Fahrbahn zwischen kleinen Wällen verläuft, verführt **motorisierte Verkehrsteilnehmer** in diesem Bereich zu einem veränderten Fahrverhalten. Das sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Folgende Fragen und Anregungen werden dazu geäußert:

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Abschnitt zwischen Pezolddamm und Neusurenland als „Rennstrecke“ benutzt wird. Hier sollte – wie auch immer – Abhilfe geschaffen werden.
Wird zur Kenntnis genommen und geprüft.
- Es wird vorgeschlagen zwischen Pezolddamm und Neusurenland eine Tempo-30-Zone einzurichten. Dies auch aus Sicherheitsgründen wegen der Radfahrer.
Wird zusammen mit der Polizei geprüft.

Hinsichtlich des **Öffentlichen Personen Nahverkehrs (Bus)** erkennen die teilnehmenden Bürger, dass Busse an Haltestellen im Bereich von Radstreifen halten, was Fragen aufwirft.

Folgende Fragen und Anregungen werden dazu geäußert:

- Bestehende Busbucht an Haltestelle Karlshöhe (Ostseite) soll erhalten bleiben, weil in der vorliegenden Planung der haltende Bus den Radfahrstreifen blockiert.
Wird geprüft.
- Die geplante Haltestelle Stuhtsweg könnte doch als Busbucht ausgebildet werden, wenn ohnehin die Bäume wegen Barrierefreiheit gefällt werden müssen. In der vorliegenden Planung blockiert der haltende Bus den Fahrradverkehr.
Wird geprüft.

Es bleibt Teil der Diskussion, dass **Baumschutz** und regelgerechte Verkehrswege einen Nutzungskonflikt darstellen.

Folgende Fragen und Anregungen werden dazu geäußert:

- Muss der große Baum an der Haltestelle Stuhtsweg (Westseite) unbedingt gefällt werden? Er steht außerhalb des Haltestellenbereichs.
Durch die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle wird stark in den Wurzelbereich des Baumes eingegriffen. Es wird nochmal geprüft, ob die Erhaltung des Baumes möglich ist.
- An der Haltestelle Neusurenland (Ostseite) sollen die Bäume erhalten bleiben. Das gelingt, indem man das Straßenprofil an dieser Stelle nach Westen verschwenkt.
Durch die Herstellung einer barrierefreien Haltestelle wird stark in den Wurzelbereich der Bäume eingegriffen. Es wird nochmal geprüft, ob die Erhaltung der Bäume möglich ist.

Thementisch 4: Abschnitt August-Krogmann-Str.

(von Neusurenland bis Am Luisenhof)

Moderation: Günter Erdmann

Protokoll und Redaktion : Günter Erdmann und Jens Bruhn

An diesem Thementisch beteiligten sich in unterschiedlicher und wechselnder Besetzung ca. 15 Personen, wobei Fragen in grundsätzlicher Hinsicht zur gesamten Maßnahme und des Weiteren im Hinblick auf den konkreten Straßenabschnitt aufgeworfen werden.

Als grundsätzliche Anliegen werden diskutiert:

- Sind die tatsächlichen Nutzungen und das Nutzungsverhalten aller Verkehrsteilnehmer gemessen und berücksichtigt worden, nicht nur Verkehrszählungen des fließenden Verkehrs?
Es liegen auch Verkehrszahlen für den Radverkehr im Bereich der Kreuzung an der U-Bahnhaltestelle Farmsen vor. Es wird geprüft, ob weitere Zählungen oder eine Beobachtung der Verkehrsströme durchgeführt werden.
- Im Gesamtbereich befinden sich 7 Schulen und die Kinder/Schüler nutzen als Fahrradfahrer jetzt - und wohl auch später - die Fußwege;
Wird zur Kenntnis genommen.
- Wie ist die zeitliche Abfolge von Baubeginn, Umsetzung, Bausituation, Sperrungen, Umleitungen und Zugang zu den Grundstücken?
Die Planung der Baudurchführung ist noch nicht bearbeitet worden..
- Wie sind die rechtlichen Vorgaben für Fahr-, Rad- und Fußwege und warum muss der Parkstreifen 2,30 m breit sein?
*Die Regelbreiten sind: Radweg 2,00 m (mind. 1,60 m), Gehweg 2,65 m (mind. 2,00 m), Fahrstreifen 3,25 (mind. 3,00 m)
Parkstreifen sollen an Hauptverkehrsstraßen möglichst 2,30 m breit sein, um ein zügigeres ein- und ausparken zu ermöglichen.*
- Welche Argumente sprechen für den Erhalt aller Parkplätze bzw. den kompletten Wegfall von Parkplätzen?
Da keine der beiden Extremvarianten notwendig ist, ist dieses auch nicht plausibel begründbar. Es wird je nach Einzelsituation abgewogen, ob Parkplätze erhalten werden können oder nicht.
- Im Parkstreifen sollte ausschließlich „Anwohnerparken“ erlaubt sein und es sollte ein Verbot für LKW-Parker vorgesehen werden, ferner bei den Schulen nur ein „Kurzzeitparken“;
Wird zusammen mit der Polizei geprüft.
- Ein Sicherheitsabstand zwischen Parkstreifen und Fahrradschutzstreifen ist nicht berücksichtigt, notfalls sollte auf Parkplätze verzichtet werden, generell scheint ein Sicherheitsabstand zu den Radfahrern nicht berücksichtigt zu sein;
Es wurde ein Sicherheitsabstand von 0,5 m zwischen Längsparkplätzen und Schutzstreifen sowie Radfahrstreifen berücksichtigt.

- Die Fahrradschutzstreifen sollten nicht durch Bushaltestellen unterbrochen werden, da dies ein Sicherheitsrisiko darstellt. Notfalls sollten die Bushaltestellen in die Fußwege eingerückt werden;
Wird geprüft.
- Die Gesamtbegrünung sollte erhalten bleiben. Warum wurde die Planungsalternative 3 mit dem weitestgehenden Erhalt der Begrünung und der Parkstreifen verworfen?
Die Variante 3 hat Defizite bei der sicheren Verkehrsführung der Radfahrer und beinhaltet sehr schmale Rad- und Gehwege.
- Beibehaltung des jetzigen Fahrradweges wäre positiv, da der hinsichtlich Lage gut ist und nur hinsichtlich Zustand und Belag zu erneuern ist;
Dieses entspräche der Variante 3. Dazu siehe Anstrich vorher.
- Wie wird die Straße insgesamt leiser (Geschwindigkeitsbegrenzung, Tempolimit und Straßenbelag).
Bei der Sanierung wird der Straßenbelag neu hergestellt und gleichzeitig werden Unebenheiten beseitigt. Beides führt zu weniger Lärmmissionen. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden mit der Polizei geprüft.

Neben den grundsätzlichen Themen wurden auch sehr **spezifische Aspekte** gesammelt:

- Ist die Lage und Erfordernis von Straßengullis - gerade im Radweg - ausreichend berücksichtigt?
Bei Radwegen wird i.d.R. das Wasser zu einer Grünfläche oder zur Straße geführt. Sollte dieses nicht möglich sein, werden Entwässerungseinrichtungen vorgesehen. Die Planung dazu erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.
- Die Parkstreifen gerade in diesem Abschnitt sollten weitestgehend erhalten, aber den Anwohnern vorbehalten bleiben;
Wird mit der Polizei geprüft.
- Lage und Notwendigkeit von beleuchteten Werbetafeln sollte im Hinblick auf Sicherheit überprüft werden;
Wird geprüft.
- Warum müssen generell Abbiegespuren nach links und nach links abbiegende Radfahrer (z. B. Neusurenland u. Anschluss Planstraße B-Plan Farmsen Berne 36 gemäß 3+200,000) den Geradeaus-Streifen der PKW-Fahrbahn überqueren, um nach links abzubiegen, was ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt und sicher nicht angenommen wird?
*Bei nicht zu hohem Verkehrsaufkommen ist das direkte Linksabbiegen die einfachste und schnellste Möglichkeit. Ein Queren der Fahrbahn über die Fußgängerampel ist mit geschobenem Fahrrad jedoch auch möglich.
Es wird nochmal überprüft, inwieweit andere Abbiegeformen in Frage kommen.*
- Stellung der Verkehrszeichen, diese sind hinter parkenden LKWs nicht sichtbar;
Wird geprüft.
- Am Ende der Ausbaustrecke August-Krogmann-Straße wird nicht der weitere Verkehrsfluss Richtung EKZ berücksichtigt, die Radfahrer müssen sich entweder in den Straßenverkehr Richtung U-Bahn einfädeln oder nutzen dort den Gehweg, also keine abgestimmte Planung im anschließenden Verlauf der Einmündung.

Die Radfahrer werden vor der Kreuzung an der U-Bahnhaltestelle Farmsen auf den bestehenden Radweg geführt und können wie jetzt die Kreuzung queren. Darüber hinaus wird dieser Kreuzungsbereich im Zusammenhang mit der Busoptimierung überplant und umgestaltet.

