

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 1

Abwägung

Die Abwägung besteht aus 3 Teildokumenten. Im **Teil 1** werden alle Stellungnahmen beantwortet, die intern von BWVI und LSBG abgegeben wurden. Im **Teil 2** (blau markiert) werden die Stellungnahmen beantwortet, welche sich auf Belange externer TÖBs beziehen. Gesondert werden der ADFC und die Siedlergemeinschaft Carlshöhe im **Teil 3** (grün markiert) betrachtet

Übersicht der Stellungnahmen

- 101 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Leitung Projekt Busbeschleunigung - GF/PB –
- 102 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Abt. S3
- 103 Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Abt. S1 (GF / IVS 1)
- 104 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Infrastruktur – Stadtstraßen (BWVI/V)

- 201 Finanzbehörde, Bezirksverwaltung Anliegerbeiträge -633-
- 202 Behörde für Kultur und Medien, Denkmalschutzamt
- 203 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Abteilung Naturschutz - NGE 338 -
- 204 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung - NGE 1205 -
- 204a *Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie, Landschaftsprogramm und Landschaftsplanung - NGE 1205 -*
- 205 Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt – Passiver Lärmschutz (W/VS 315)
- 206 Feuer- und Rettungswache Sasel (WF 24)
- 207 Stadtreinigung Hamburg
- 208 Hamburgwasser, IK 21 - Management Erschließungen und Baurechtsverfahren
- 209 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Wasser, Abwasser und Geologie Oberflächengewässerschutz - W13 -
- 210 Hamburger Hochbahn AG, Bereich Verkehrsplanung und Systementwicklung, Sachgebiet Angebotsplanung Bus
- 211 Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 2

- 212 Ströer Deutsche Städte Medien GmbH, Niederlassung Hamburg
- 213 Wall GmbH, Niederlassung Hamburg
- 214 Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Wasser, Abwasser und Geologie
Wasserwirtschaft - W13 -
- 215 Bezirksamt Wandsbek, Management des öffentlichen Raumes - Wasserbehörde (W/MR 32)
- 216 Handelskammer Hamburg, Abt. Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV
- 217 Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg
- 218 Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung,
Referat für Städtebau und Baukultur
- 219 Verkehrsdirektion - VD 51 - Zentrale Straßenverkehrsbehörde
- 220 Bezirk Wandsbek (W/MR 21-05)
- 221 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, Bau Beleuchtung, Planung – B1
- 221 a *Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, Bau Beleuchtung, Planung – B1*
- 222 Hamburger Verkehrsanlagen GmbH, LSA

- 301 ADFC Hamburg – Bezirksgruppe Wandsbek
- 302 Siedlergemeinschaft Carlshöhe e.V.

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 3

Nr.	Einwendung		Abwägung	
3.1	<p>301 Schreiben vom 19.12.18</p>	<p>ADFC Hamburg/Bezirks- gruppe Wandsbek Koppel 34-36 20099 Hamburg</p>	<p>generelle Einschätzung Im Abschnitt ab etwa Thomas-Mann-Straße bis Am Luisenhof beinhaltet die Planung beidseitige Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Dort sind wir mit der Planung im Grundsatz einverstanden. Zu Details nehmen wir unten Stellung. Im nördlicheren Abschnitt wird der Radverkehr auf - nicht benutzungspflichtigen - Radwegen in den Nebenflächen geführt. Diese Wege sind untermaßig und haben die üblichen Probleme von Radwegen. Verkehrssicherheit und Fahrkomfort sind stark beeinträchtigt.</p> <p>Vorbemerkung Die Strecke ist eine wichtige Verbindung innerhalb des Radverkehrsnetzes zwischen den Stadtteilen Wellingsbüttel und Farmsen. Wenn Hamburg den Radverkehrsanteil steigern will, benötigen wir neben den Velorouten auch zügig befahrbare, sichere Strecken, die die Stadtteile zwischen den VR verbinden. Und diese Strecke verbindet die VR 5 in Wellingsbüttel mit den VR 6 und 14 in Farmsen. Der Aspekt ist um so wichtiger als die vorliegende Planung (geplante Fertigstellung in 2025) für einen langen Zeitraum relevant sein wird. Mit der vorliegenden Planung würde also ein Zustand auf längere Sicht zementiert, der für den Radverkehr erhöhtes Risiko bedeutet. In der bei dieser Planung zu treffenden Abwägung zwischen Baumerhalt und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs für die nächsten Jahrzehnte (!) sprechen wir uns zu Gunsten der Verkehrssicherheit aus. D. h. unsere Erwartung an die Planung sind durchgehende beidseitige Radfahrstreifen. Selbstverständlich begrüßen wir es, wenn die Straße beidseitig durch eine Vielzahl von Ersatzpflanzungen ihren Alleecharakter behält.</p>	<p>Aus diesen Gründen sind die Radwege nicht benutzungspflichtig und eine Nutzung der Fahrbahn ist ebenfalls möglich.</p> <p>Seitens des Amts für Naturschutz, Grünplanung und Energie wird ein Erhalt insbesondere der über 40 Jahre alten Bäume gefordert, da diese wichtige Funktionen im Stadtklima erfüllen (siehe. Stellungnahme 204). Ersatzpflanzungen können dies nicht kompensieren.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 4

Nr.	Einwendung		Abwägung
		<p>Sollte sich aber für Abschnitte ohne Radfahrstreifen entschieden werden, wäre eine streckenbezogene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eine die Verkehrssicherheit ebenfalls nachhaltig erhöhende Lösung. Dann könnten die Bäume stehen bleiben, was wir sehr begrüßen würden. Diese Lösung wäre ein Kompromiss, bei dem sowohl der Autoverkehr als auch der Radverkehr Abstriche vom - aus der jeweiligen Sicht vielleicht - optimalen Zustand machen würden, beide Verkehrsteilnehmergruppen aber trotzdem noch sicher und zügig voran kämen.</p> <p>Ein Kompromiss könnte evtl. darin bestehen, einseitig einen regelentsprechenden Radweg und auf der anderen Seite einen Radfahrstreifen zu markieren. Mit einer Variantenuntersuchung in dieser Hinsicht würden wir uns ggf. ebenfalls gerne beschäftigen.</p> <p>Ob sich dies als mögliche Kompromisslösung dann darstellt, können wir nach den vorliegenden Unterlagen nicht beurteilen.</p> <p>Zur Führung auf Radfahrstreifen/Schutzstreifen vs. der Führung auf Radwegen müssen wir hier angesichts der vorliegenden Planung ausführlicher eingehen. Der Radverkehr benötigt gute Sichtbeziehungen und diese sind auf Radwegen hinter Bäumen nicht gegeben. Die Radwege sind außerdem im betrachteten Abschnitt teilweise weit von der Fahrbahn abgesetzt. Die Hauptgefahr besteht also zwischen abbiegenden AutofahrerInnen und Radfahrenden, die im Zuge des Radwegs die einmündende Straße überqueren.</p> <p>»Das Fahren auf Radfahrstreifen und/oder Schutzstreifen hat sich in der Praxis bundesweit als insgesamt sicherere Verkehrsführung erwiesen" (Senat in Stellungnahme zu Einwendungen zum Luftreinhalteplan) 8/17</p> <p>»Gemäß vieler Untersuchungen und Erfahrungen von Fachleuten stellt der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen die sicherste Führung für Radfahrer dar. Wird der Radverkehr direkt neben dem Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) geführt, ist eine</p>	<p>Die Polizei sieht, unter den bestehenden bzw. geplanten Bedingungen, keine Notwendigkeit zur Einrichtung abschnittsweiser Geschwindigkeitsreduzierungen im Untersuchungsbereich.</p> <p>Die maximal mögliche Fahrbahnbreite zwischen den Bäumen sowie die Breite hinter dem Baumbestand reicht in den meisten Fällen beidseitig nicht aus, um eine Fahrbahn mit einseitigen Radfahrstreifen bzw. einen Radweg in Regelbreite herzustellen.</p> <p>Im Falle von weit abgesetzten Radfahrerfurten an Einmündungen werden aus diesem Grund Aufpflasterungen vorgesehen. Diese verdeutlichen dem abbiegenden Kfz-Verkehr die Vorfahrt des Radfahrers.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 5

Nr.	Einwendung		Abwägung
		<p>direkte Sichtbeziehung hergestellt. Die erwähnten tödlichen Unfälle wurden durch rechtsabbiegende Kfz im Konflikt mit geradeaus fahrenden Radfahrern auf Radwegen verursacht. Hier befindet sich der Radfahrer in einem toten Winkel des Autofahrers. Diese Gefahrensituation ist bei einem Radfahrstreifen bereinigt. Zusätzlich zur erhöhten Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer wird auch die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger deutlich verbessert. Hier wird der bisherige Konflikt mit den Radfahrenden, die sich die Nebenflächen mit den Fußgängern teilen, beseitigt. Durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen können zudem in vielen Bereichen barrierefreie Verkehrsanlagen umgesetzt werden.« (LSBG Mai 2017, Drs 20-4157)</p> <p>Während Radfahrstreifen also die kontinuierliche Präsenz des Radverkehrs im Blickfeld der Autofahrenden ermöglichen, ist der Sichtkontakt zwischen Autofahrern und Radfahrern durch Radwege vor dem Knoten auf ein kurzes Stück beschränkt. Die sog. Berliner Lösung entschärft diese Gefahr zwar, ist aber lediglich eine schnell umsetzbare Verbesserung, wo kurzfristig nicht komplett auf fahrbahnahe Führung umgebaut werden kann, die die bei weitem bessere Lösung darstellt. Zudem geht bei baulichen Radwegen der Effekt der „Sicherheit durch Menge“ (safety in numbers) weitestgehend verloren, da die Radfahrer auf weiten Strecken hinter parkenden Autos und Bäumen ungesehen bleiben. Da keine Benutzungspflicht besteht, teilt sich die Gruppe der Radfahrenden außerdem noch in die Fahrbahnfahrer und die Radwegfahrer auf.</p> <p>Gerade auf baulichen Radwegen ergibt sich ergänzend das Problem der "Geisterradler", die damit sich und andere gefährden. Auf Radfahrstreifen wird viel seltener in falscher Richtung gefahren. Denn dort besteht eine direkt fahrbare Beziehung zwischen Quelle und Ziel – im Gegensatz zum Radweg, auf dem man wegen Grünflächen, Hochborden Parkständen oft die gegenüberliegende Seite schlecht erreicht. Auch "fühlen" sich Radfahrende auf Radwege so sicher, dass sie sie eben in falscher Richtung benutzen.</p>	<p>Eine Trennung zwischen Radverkehr und Fußgänger ist nur möglich, wenn genügend Platz im Querschnitt vorhanden ist. Dies ist hier aufgrund der schützenswerten Bäume mit Allee-Charakter nicht der Fall.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 6

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>Diese Zusammenhänge sind dem LSBG hinlänglich bekannt. Es ist eine Standardargumentation in anderen Erläuterungsberichten, wo Radfahrstreifen vorgesehen sind. Auch auf der Sitzung des Regionalausschusses Bramfeld am 07.12.18 haben der Vertreter des LSBG und der StVB auf diese Umstände hingewiesen. U. a. mit dem Argument, der Bürger wolle hier Radwege, weicht die Planung aber von dieser fachlichen Erkenntnis ab. Wir akzeptieren nicht, dass die Fachleute sich wider besseren Wissens auf einen - vermeintlichen - Bürgerwillen berufen. Letztlich sind LSBG und StVB für den Ausbau nach dem Stand der Technik verantwortlich. Und dass dies gut gemacht wird, darauf haben sämtliche BürgerInnen einen Anspruch. Gerade jene, die sich subjektiv auf Radwegen so sicher fühlen (unsichere Radfahrende), sind am häufigsten die Opfer, da die objektive Sicherheit eben nicht gegeben ist. Die scheinbare Sicherheit des Radwegs wird faktisch mit Unfällen in den Einmündungen erkaufte. Auch auf der betrachteten Strecke gibt es diese typischen Radverkehrsunfälle. Es ist fahrlässig, so zu tun, als sei dort alles gut, so wie der Radverkehr derzeit geführt wird.</p> <p>Der Erläuterungsbericht argumentiert (Abschnitt 3.2): "Auf der freien Strecke sind ausreichend dimensionierte Radwege ebenso sicher wie Radfahrstreifen". Diese Behauptung berücksichtigt einen wesentlichen Sicherheitsaspekt nicht: Da auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen der Radverkehr ununterbrochen im Blickfeld des Autoverkehrs ist, kann er nicht "vergessen" werden und im Knoten dann "plötzlich" auftauchen. Gerade die stetige Linienführung mit größtmöglicher Sichtbarkeit auf der Strecke UND im Knoten, bewirkt die höchste herstellbare Sicherheit. - Das ist auch dem LSBG bekannt und es ist sowohl aus Autofahrerperspektive aber auch aus der Alltagserfahrung von Radfahrenden offensichtlich.</p> <p>Die Schutzstreifen werden im Erläuterungsbericht abgelehnt (S. 17 unten), weil sie mehrere Kilometer lang wären und Schülerverkehr aufnehmen müssten. Der Sinn dieser Begründung erschließt sich uns nicht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen</p>	<p>Wird der Radfahrer, wie im zitierten Absatz des Abschnitts 3.2 dargestellt, im Knotenvorfeld bereits auf einem parallel zur Fahrbahn verlaufenden, nicht abgesetzten Radweg geführt, sind die Sichtverhältnisse als gleichwertig anzusehen. Der Unterschied besteht in diesem Fall lediglich in einem 0,65 m breiten Sicherheitsstreifen ohne Einbauten.</p> <p>Auf Radwegen werden Bäume allerdings nicht im Wurzelbereich beschnitten.</p> <p>Schutzstreifen bringen zum Großteil auf der Strecke keinen Mehrgewinn bei dem Konflikt mit den Bestandsbäumen. Der Querschnitt würde sich ebenfalls so stark verbreitern, dass mindestens einseitig die</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 7

Nr.	Einwendung		Abwägung
		<p>sind eine sehr sichere Führungsform, weil Radverkehr im Blickfeld des Autoverkehrs ist. Das gilt für Erwachsene aber auch für Kinder, die auf dem Schutzstreifen fahren. Im Gegensatz zur Argumentation des LSBG gilt: Gerade Kinder sind aufgrund ihrer geringeren Körpermaße auf besonders gute Sichtbeziehungen angewiesen, die sich eben auf Schutzstreifen besser erreichen lassen als auf Radwegen hinter Bäumen. Für diese Betrachtung ist jeder Meter mehr Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ein Gewinn an Sicherheit.</p> <p>Obendrein sollen bei dieser Planung Radwege in den Nebenflächen gebaut werden, die nicht den Regelwerken entsprechen. Unter diesen Umständen fällt ihre Sicherheit nochmals deutlich ab.</p> <p>Auch die Oberflächenqualität eines baulichen Radwegs fällt schon nach kürzester Zeit hinter die einer Asphaltfahrbahn zurück. Insbesondere entlang der Bäume geführte Radwege mit ihrem geringen Unterbau haben eine sehr kurze Haltbarkeit. Es dient dem Radverkehr nicht, solche Radwege zu bauen. Reinigung, Instandhaltung, mangelhafte Beleuchtung, Grundstückszufahrten usw. sind weitere Probleme, auf die wir hier nicht ausführlich eingehen, obwohl auch sie erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und auf den Komfort ohnehin haben.</p> <p>Eine zukunftsfähige Planung muss zunehmende Radverkehrsanteile und auch eine Zunahme von Pedelecs und Lastenrädern sicher und komfortabel aufnehmen. Das werden die hier vorgesehenen Radwege nicht leisten. Benötigt wird eine Angebotsplanung, die zum Radfahren einlädt. Das Senatsziel eines höheren Radverkehrsanteils lässt sich anders nicht erreichen. Die Verkehrssicherheit erhöhen wir am Effektivsten, wenn der Radverkehrsanteil deutlich steigt. Aber dazu bedarf es auch entsprechender hochwertiger Infrastruktur.</p>	<p>straßenbegleitenden Bäume komplett gefällt werden müssten.</p> <p>Dieses Argument bezieht sich vermutlich auf die Breite der Radwege. Aus diesem Grund stellen die Radwege ein Angebot ohne Benutzungspflicht dar.</p> <p>Der Radweg wird nach Möglichkeit erhöht gegenüber dem heutigen Zustand ausgeführt, um den Wurzeln mehr Platz einzuräumen.</p> <p>Im hier zu beplanenden Abschnitt handelt es sich nicht um eine Veloroute. Die Ausstattung der Straße mit Radverkehrsanlagen für zukünftig stark erhöhten Radverkehrsanteilen ist somit nicht zwangsläufig Ziel der Planung.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 8

Nr.	Einwendung		Abwägung
		<p>Zu Details der Planung</p> <p>Plan 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Radfahrstreifen Richtung Rolfinckstraße liegt zwischen Volksdorfer Weg und Saseler Chaussee rechts der Rechtsabbieger-Kfz. Das ist ungünstig, weil die Konfliktstelle somit in den Knoten verlegt wird, wo Tote-Winkel-Unfälle eine der größten Gefahren darstellen. Der Radfahrer mit Richtung Westen sollte also im Geradeausfahrstreifen oder direkt rechts des Geradeausfahrstreifens geführt werden. - Unklar ist, welche Signalisierung für den Radverkehr an der Wartetasche nach Volksdorfer Weg vorgesehen ist. Wir sehen eine Dreistrichfurt mit einer reinen Fußgänger-LSA und eine Fahrradampel in der Wartetasche, die evtl. für die Linksabbieger gedacht ist. Solche Anordnungen führen zu Verwirrung, wenn ein geradeaus fahrender Radfahrer eine rote Radfahrampel vor sich sieht. Er kann kaum bzw. viel zu spät erkennen, dass sich diese nur an Linksabbieger richtet. Wir bitten um nochmalige Betrachtung dieses Bereichs: Es darf zu keinerlei Missverständnis kommen, für welche Fahrbeziehung das Signal gilt, es muss aus der Entfernung eindeutig erkennbar sein, die Streuscheibe muss groß sein (weil Radfahrer nicht besser sehen als Autofahrer ...) usw. <p>Die Furt und ihr anschließender Verschwenk in den Volksdorfer Weg sind "eigenartig". Wird der Radfahrer dabei in den Linksabbiege-Kfz-Strom (nach Volksdorfer Weg) geleitet?</p> <p>Die Wartetasche ist zu klein für die Radfahrendenzahl, für Fahrräder mit Kinderanhänger, Lastenräder usw.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verschwenk-Variante hinter dem Grünstreifen/Bäumen bei der Einmündung Eckloßberg ist strikt abzulehnen. Ein Radstreifen ist mindestens zwischen Volksdorfer Weg und Farmsener Weg Nr. 18b auf der süd-westlichen Seite möglich. Es müssten drei kleinere Bäume gefällt/versetzt werden. 	<p>Hier wurde die im Zuge der Planung Rolfinckstraße vorgesehene Fahrstreifenaufteilung lediglich übernommen.</p> <p>Ummarkierung und Anpassung der LSA-Steuerung wurden in die Planung eingearbeitet.</p> <p>Die Fahrradampel wird so gedreht, dass die Gültigkeit für den Linksabbieger eindeutig erkennbar ist. Eine Haltelinie für den Linksabbieger wird vorgesehen.</p> <p>Im Volksdorfer Weg wird der Radfahrer nach Überarbeitung hinter der Furt auf einem Radfahrstreifen geführt. Im Volksdorfer Weg wird eine Aufleitung zum Bestandsradweg vorgesehen.</p> <p>Die Wartetasche wird den Rahmenbedingungen entsprechend vergrößert.</p> <p>Zwischen Volksdorfer Weg und Eckloßberg wird in Richtung Farmsen-Berne ein Radfahrstreifen vorgesehen.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 9

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>Vor der Aufleitung in die Nebenanlagen muss eine Weiche signalisieren, dass hier der Radverkehr die Möglichkeit hat, auf der Fahrbahn weiterzufahren. Eine Radwegenutzungspflicht darf nicht durch irreführende Markierungen suggeriert werden.</p> <p>- Im Bereich nördlich und südlichen der Waldingstraße steht zu befürchten, dass die Hochbordradwege zum Parken missbraucht werden. Radfahrende hätten hier gar keine Ausweichchance. Falls diese Variante beibehalten wird, so sind entlang dieser Strecken Radbügel oder Holzspaltpfähle zur Verhinderung des Parkens notwendig.</p> <p>- Bei einer Führung des Radweges durch den Wartebereich der westlichen Fahrbahnhaltestelle Waldingstraße und über den Gehweg der östlichen Seite Waldingstraße sind Konflikte zu erwarten. Vergleichbare Führungen werden aus guten Gründen in Hamburg an vielen Stellen zurückgebaut.</p> <p>Plan 2</p> <p>- Die Aufleitung am Grootmoor Richtung Süden müsste eine Weiche sein. Es muss deutlich sein, dass Radverkehr auf der Fahrbahn zulässig ist.</p> <p>- Die Querung des Grootmoor im östlichen Teil ist auch mit Aufbordung zu gefährlich. Hier ist mindestens eine Berliner Lösung anzustreben, die den Radverkehr rechtzeitig an die Fahrbahn in den Sichtbereich des Kraftverkehrs heranführt (siehe Einmündung Carsten-Reimers-Ring). Die jetzige Planung ist grob fahrlässig, da sie allem widerspricht, was über die Gefahren durch Abbieger bekannt ist. Der Zubringerverkehr zur Irena-Sendler-Gesamtschule verläuft durch den Grootmoor. Hier findet also zu Spitzenzeiten nennenswerter Abbiegeverkehr statt. Die vorgesehene Aufpflasterung des Radwegs lehnen wir ab: Einen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr entlang Karlshöhe wird sie nicht bringen, da dieser nur durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeitslenkung auf Radverkehr erreichbar ist aber nicht durch "Hubbel", die beim Abbiegen zu meistern sind.</p>	<p>Die Markierung einer Weiche wird vorgesehen.</p> <p>Parken auf Radwegen ist nicht gestattet.</p> <p>Poller (würden Einbauten darstellen; breiterer Sicherheitsstreifen erforderlich) werden mit der Polizei abgestimmt.</p> <p>Auf der Ostseite werden Wartebereich, Radweg und zusätzlicher Gehweg nach Überarbeitung in Mindestmaßen umgesetzt.</p> <p>Die Gegenrichtung wird nach der Überarbeitung ebenfalls diese Aufteilung vorgesehen.</p> <p>Markierung einer Weiche wird vorgesehen.</p> <p>Es wird beidseitig eine Berliner Lösung mit min 15 m Radfahrstreifen im Vorfeld des Knotens vorgesehen.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 10

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>Üblich ist heute eine Führung des Radverkehrs z. B. über Abbiegetaschen. Wie der Radfahrende aus Norden am Grootmoor ampelgesichert abbiegen soll, erschließt sich jedoch nicht. Zu erwarten ist, dass die Fußgänger-/Fahrrad-LSA zum Queren der Straße genutzt wird und dann Grootmoor auf der falschen Seite angesteuert wird, was besonders gefährlich ist. Da das Verhalten vorhersehbar ist, muss die Situation anders gelöst werden. Z. B. ist ein direktes Linksabbiegen dann einfacher, wenn der Radweg viel früher auf die Fahrbahn geleitet wird, damit man Zeit und Strecke hat, um sich sicher nach links einzuordnen.</p> <p>Alternativ käme auch eine vollständige Signalisierung des Knotens in Frage.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Radwegführung in den Nebenflächen ist ungeeignet (siehe Vorbemerkung oben) Dass im Vergleich zur Vorzugsplanung aus 3/2018 die fahrbahnahe Führung auf Höhe der Einmündung Carsten-Reimers-Ring durch eine Radwegplanung ersetzt wurde, lehnen wir ab. Natürlich ist eine insgesamt einheitliche Linienführung grundsätzlich sinnvoll. Eine einheitliche Linienführung allerdings dadurch herzustellen, dass ungeeignete Radwege in der Nebenfläche gebaut werden, ist keine geeignete Lösung. Dort, wo Radfahrstreifen möglich sind, sollten sie hergestellt werden. Selbst wenn das wegen der Bäume nicht durchgehend gemacht werden sollte. Diese Radfahrstreifen kämen dann <u>allen</u> Radfahrenden zu Gute und würden zumindest in diesen Abschnitten auch den Fußverkehr vom Radverkehr entlasten. - Auch die Führung nördlich Grootmoor weiterhin auf Radwegen zu planen, ist keine Planung, die dem Radverkehr nachhaltig dient (Begründung s. o.) - Einmündung Stühmtwiete und andere, die im Plan so gestaltet sind: Für Aufpflasterung, Sichtbeziehungen, Führung gilt das oben für Grootmoor Gesagte. 	<p>Hier wird eine Anpassung der Planung mit Verlängerung des Radfahrstreifens im Vorfeld des Knotens vorgenommen, damit sich der abbiegende Radfahrer in den Kfz-Streifen einordnen kann.</p> <p>Eine Vollsignalisierung wird nicht vorgesehen.</p> <p>Zum Erhalt des Baumbestandes wird hier in Fahrtrichtung Farmsen auf einen Radfahrstreifen verzichtet. Um die Erreichbarkeit des Carsten-Reimers-Rings für Radfahrende sicherzustellen, wird gegenüber der Einmündung eine Radfahrfurt, quasi als vierter Knotenarm, vorgesehen und signalisiert.</p> <p>Zum Erhalt des Baumbestandes wird in Fahrtrichtung Farmsen auf einen Radfahrstreifen verzichtet.</p> <p>Da es sich hier um eine kleine Einmündung in ein Wohngebiet handelt, wird an der Lösung mittels Aufpflasterung festgehalten. Die Aufmerksamkeit wird somit auf den hier vorfahrtberechtigten Radverkehr gelenkt.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 11

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> - Aus Carsten-Reimers-Ring könnten die Radfahrer einen ARAS gebrauchen. - Die Einmündung Carsten-Reimers-Ring ist aus Sicht der Sicherheit des Radverkehrs entlang Karlshöhe besser gelöst als bei Grootmoor und Stühmtwiete. Die Ableitung des Radwegs vor dem Knoten erhöht die Verkehrssicherheit. - Nördlich Carsten-Reimers-Ring und nördlich Thomas-Mann-Straße fehlt jeweils eine deutlich markierte Weiche an der Radwegaufleitung. <p>Plan 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir begrüßen die Radfahrstreifen, die südlich Thomas-Mann-Straße vorgesehen sind. - Knoten Karlshöhe/Pezolddamm/August-Krogmann-Str.: Wir begrüßen die fahrbahnahe Führung. Die Richtungspfeile an den Fahrradpiktogrammen sollten entfallen. Sie sind nicht ganz korrekt, da man über diese Streifen auch nach links abbiegen darf. Die Pfeile zeigen etwas anderes an. Allerdings würde ein zusätzlicher Linkspfeil im Radfahrstreifen noch mehr verwirren, da man schließlich auch direkt über den Richtungsfahrstreifen nach links fahren darf. Daher: Verzicht auf die Pfeilmarkierungen erscheint am Sinnvollsten. Fahrradpiktogramme in den Linksabbiegestreifen (wie z. B. bei der Rahlstedter Straße umgesetzt) finden wir hilfreich, um allen VerkehrsteilnehmerInnen anzuzeigen, dass direktes Linksabbiegen mit dem Fahrrad selbstverständlich erlaubt ist. - Der geplante ARAS am Neusurenland (West) ist sehr zu begrüßen. Der zugehörige Auffangradfahrstreifen sollte aber deutlich früher beginnen. Hintergrund: In Neusurenland überholen Autofahrer*innen Radfahrende, müssen danach aber an der Ampel warten. Nicht wenige Autofahrer*innen fahren dann weit nach rechts und versperren dem eben überholten Radfahrenden die Möglichkeit, nach vorne vorzufahren und zukünftig den ARAS zu erreichen. Schutzstreifen könnten verdeutlichen, dass Radverkehr im Bereich vor der Ampel rechts Platz gelassen werden sollte. Schutzstreifen und ARAS werden schnell vermitteln, dass ein Überholen des 	<p>ARAS wird nach Eingang der Ergänzungsvermessung vorgesehen.</p> <p>Weichen sind vorhanden und in Anlehnung an ReStra (ERA [W], Punkt 3.4, Beispiel 25) ausgeführt.</p> <p>Die Radfahrstreifenbegrenzung wird im entsprechenden Bereich als unterbrochener Breitstrich markiert, um direktes Linksabbiegen zuzulassen. Das Pfeilpiktogramm wird entfernt.</p> <p>Ein früherer Beginn des Radfahrstreifens ist lediglich bei einer Baumfällung möglich. Im derzeit geplanten Zustand beträgt die Länge des Radfahrstreifens bis zur Haltelinie des Kfz-Verkehrs (und zum Beginn des ARAS) 7,25 m. Dies wird als ausreichend erachtet.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 12

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>Radfahrers auf der Strecke vorher "nichts bringt", so dass in der Folge diese teils mit zu geringem Seitenabstand vorgenommenen Überholvorgänge öfter mal ausbleiben. Komfort und Sicherheit für den Radverkehr würden sich erhöhen. Insofern schlagen wir einen ARAS auch für die Ostseite des Knotens vor.</p> <p>Sollten diese Punkte nicht umgesetzt werden, weil sie außerhalb des Planungsgebiets liegen, regen wir hiermit an, dass die StVB und der Bezirk entsprechende Initiativen ergreifen und eine solche Anschlussplanung vornehmen.</p> <p>- Im nahen Kreuzungsbereich sollten ausreichend Radbügel zur Verfügung gestellt werden. Ein Ersatz für die entfallenden Radbügel vor AKS Nr. 139a (Sultan Bazar) sollte gefunden werden.</p> <p>Plan 4</p> <p>- Im Bereich ab etwas nördlich Surenland in südlicher Richtung ist der Schutzstreifen sehr schmal. Außerdem wird daneben geparkt, was die nutzbare Breite nochmals einschränkt. Auch wenn theoretisch ein Sicherheitsabstand von 0,5 m vorgesehen ist, parken viele Autofahrer*innen doch näher am Schutzstreifen. Daher ist jeder Parkplatz weniger an dieser Stelle ein Sicherheitsgewinn für den Radverkehr. Die Flächen könnten als neue Baumstandorte genutzt werden.</p> <p>- Hinter der Einmündung Surenland findet morgens regelmäßiger Schulzubringerverkehr per Auto statt. Es steht zu befürchten, dass der Schutzstreifen über einen</p>	<p>Aufgrund des hinter Stellflächen weit vom Knoten abgesetzten Radweges in der östlichen KP-Zufahrt ist hier eine Anpassung auf kurzer Strecke im Bereich des Knotens nicht möglich. Die großflächige Anpassung dieser Zufahrt ist Sache des Bezirks.</p> <p>Standorte für Radbügel werden im Zuge der weiteren Planung festgelegt.</p> <p>Der Querschnitt wird im entsprechenden Bereich angepasst. In südlicher Fahrtrichtung wird neben den Stellflächen ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite und anschließendem 3,0 m breiten Fahrstreifen vorgesehen.</p> <p>Der Sicherheitsbereich wird in Asphalt und demnach wie die Fahrbahn ausgeführt. Die Stellflächen erhalten Wabenpflaster und heben sich somit deutlich vom Sicherheitsbereich ab. Es ist demnach davon auszugehen, dass tatsächlich im Bereich der Stellfläche geparkt wird. Neben der Straße liegt hier Wohnbebauung vor. Der Parkdruck ist auch im derzeitigen Zustand bereits hoch. Ein Verzicht auf die Stellflächen ist nicht vorgesehen.</p> <p>Hinweis wird aufgenommen.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 13

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>längeren Zeitraum vom Halteverkehr missbraucht wird. Hier sollte zumindest in der Zeit nach dem Umbau eine engmaschige Überwachung und Information der Eltern erfolgen, dass sie nicht ihre Kinder schützen sollen, indem sie anderen Kindern sichere Verkehrswege nehmen und durch ihren Bring- und Abholverkehr in der Summe erhebliche Verkehrsgefährdungen darstellen.</p> <p>Die Längsparkstände bergen die Gefahr von Dooringunfällen. Insbesondere ungeübtere Radfahrende sind dieser Gefahr ausgesetzt, da sie tendenziell näher am geparkten Auto fahren. Bei Verzicht auf die Parkstände wäre es möglich, statt Schutzstreifen auch in diesem Abschnitt Radfahrstreifen beidseitig zu markieren. Ein erheblicher Zugewinn für die Verkehrssicherheit und wiederum Platzgewinn für neue Baumstandorte.</p> <p>Außerdem sollte an den Gehwegrändern vor der Schule ein Fußgängerschutzgitter aufgestellt werden, welches keine Kletteranreize für die Schüler bietet. Das Schutzgitter soll tobende Kinder davor schützen, auf die Fahrbahn/den Radstreifen zu geraten.</p> <p>- LSA-Knoten zum Neubaugebiet (Nord): Indirektes Linksabbiegen ist über den Schutzstreifen möglich. Daher sollte der Geradeaus-Richtungspfeil darin entfallen, da dieser nur für Richtungsfahrstreifen vorgesehen ist. Eine Aufstelltasche zum indirekten Linksabbiegen sollte eingeplant werden. Zusätzlich wären Fahrradpiktogramme im Linksabbiegestreifen nützlich. (wie z. B. bei der Rahlstedter Straße umgesetzt, siehe https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/direkteslinksabbiegen/#c11861), um allen VerkehrsteilnehmerInnen anzuzeigen, dass direktes Linksabbiegen mit dem Fahrrad selbstverständlich erlaubt ist.</p> <p>- Die uns vorliegenden Pläne (Download der LSBG-Webseite) zeigen keine LSA. Die Beurteilung, was hier genau geplant ist und ob das aus RadfahrerInnensicht schlüssig ist, ist uns daher nicht möglich.</p> <p>- Der Erläuterungsbericht begründet die Fahrstreifenbreite von 3 m damit, dass dann mit Kfz seltener über den Schutzstreifen gefahren werden müsse. Allerdings</p>	<p>Der Querschnitt wird im entsprechenden Bereich angepasst. In südlicher Fahrtrichtung wird neben den Stellflächen ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite vorgesehen. Die Anmerkungen zu Notwendigkeit und Ausführung der Stellflächen gelten wie oben.</p> <p>Der Hinweis wird geprüft und mit Polizei abgestimmt.</p> <p>Eine Aufstelltasche wird vorgesehen.</p> <p>Wenn sowohl direktes als auch indirektes Linksabbiegen ermöglicht wird, ist auf Fahrradpiktogramme im Linksabbiegestreifen zu verzichten.</p> <p>Hier fehlte (im farbigen Plan) leider ein Layer aus der übernommenen Planung. Die Darstellung wurde angepasst.</p> <p>Der Querschnitt wird im entsprechenden Bereich angepasst. In südlicher Fahrtrichtung wird neben den</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 14

Nr.	Einwendung	Abwägung
	<p>ist ein ebenso wichtiger Aspekt, dass ein ausreichender seitlicher Sicherheitsabstand beim Überholen eines Radfahrenden einzuhalten ist. Erfahrungsgemäß wird dieser Abstand oft nicht eingehalten.</p> <p>Wir fänden besser, die Fahrstreifen auf 2,75 m zu reduzieren und die Schutzstreifen entsprechend breiter zu markieren. Der Radfahrer könnte dann durch seine Fahrlinie innerhalb des Schutzstreifens mit dazu beitragen, dass der Überholabstand des Autofahrers ausreicht. Bei einem zu schmalen Schutzstreifen ist das nicht möglich. Ausgeschlossen ist es sogar, wenn der Schutzstreifen neben Parkständen verläuft. Dadurch, dass nur Lkw und Busse den Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von 2,75 m ggf. mitbenutzen, ist der Anforderung der VwV-StVO Genüge getan, dass dieser "nur gelegentlich" mitgenutzt werden muss. Es ist viel angenehmer und sicherer, wenn Lkw und Busse gelegentlich den Schutzstreifen mitbenutzen, als wenn nahezu jedes Auto zu nah am Radfahrer überholt. Die Breite von Schutzstreifen und Radfahrstreifen spielt daher eine wichtige Rolle. Durch den Verzicht auf die Längsparkstände bzw. eine weniger üppige Breite derselben könnte ebenfalls Platz schaffen, um die Breite der Flächen des fahrenden Verkehrs (Rad und Auto) zu vergrößern.</p> <p>- LSA-Knoten zum Neubaugebiet (Süd): Hier ist ein Aufstellbereich zum indirekten Linksabbiegen nötig, da sonst Radfahrer abbremsen und sich aufstellen könnten genau in der Fahrlinie, die der Busfahrer gerade nimmt um die Haltestelle anzufahren.</p> <p>- Im Bereich südlich Feldschmiede schlagen wir vor, mindestens auf der Westseite einen Radfahrstreifen zu markieren. In diesem Bereich kommt es im morgendlichen Berufsverkehr zu erheblichem Rückstau. Radfahrende fahren dann durch eine enge Gasse von parkenden Fahrzeugen rechts und wartenden Fahrzeugen links, immer mit der Gefahr eines plötzlichen Dooring-Unfalls von beiden Seiten. Mehr Platz bedeutet hier also einen Sicherheitsgewinn für Radfahrende. Der notwendige Platz kann sich aus Breitenreserven zusammensetzen, die entstehen durch einen etwas schmaleren östlichen Gehweg (relativ wenig frequentiert, behält trotzdem</p>	<p>Stellflächen ein Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite und anschließendem 3,0 m breiten Fahrstreifen vorgesehen.</p> <p>In der Gegenrichtung wird, wie vorgeschlagen ein 2,75 m breiter Fahrstreifen neben einem 1,75 m breiten Schutzstreifen geplant.</p> <p>Eine Aufstelltasche wird vorgesehen.</p> <p>Ein einseitiger Radfahrstreifen in Mindestbreite von 1,85 m wird umgesetzt.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 15

Nr.	Einwendung		Abwägung
		<p>vorgegebene Regelbreite), durch schmaler dimensionierte Längsparkstände, durch Verzicht auf Längsparkstände, durch schmalere Fahrstreifen. Wenn hier der Radverkehr auch in den Spitzenzeiten "gut Durchkommt" wäre das ein gutes Werbeargument an die AutofahrerInnen, es auch mal per Rad auf dem Weg zur Arbeit zu versuchen.</p> <p>- Die deutliche Radweiche am südlichen Ende des Planungsgebiets begrüßen wir. Wir bitten zu prüfen, ob eine Einfärbung in diesem recht wuseligen Knoten sinnvoll ist.</p> <p>Fahrradanlehnbügel</p> <p>- Im Abschnitt 3.3.5 (Ruhender Verkehr) wird nichts zum Fahrradparken geäußert. Es sollten dezentral auf der gesamten Strecke einzelne Fahrradbügel oder Gruppen von Fahrradbügeln eingeplant werden, weil überall Quellen und Ziele von Radverkehr sind.</p> <p>Wasserläufe</p> <p>- Wir bitten bei der Planung und während der Bauphase darauf zu achten, dass keine Längskante zwischen Wasserlauf und dem daneben liegenden Bereich der Fahrbahn entsteht. Diese könnte zu Stürzen führen. Auch eine zulässige Kantenhöhe von 0,5 cm kann z. B. bei Rennrädern zu Stürzen führen. Durch entsprechende Neigung lässt sich die Oberfläche so gestalten, dass Pfützenbildung ausbleibt.</p> <p>Pläne</p> <p>Auch auf Nachfrage stellte uns der LSBG keine Pläne dieser Verschickung mit Maßangaben zur Verfügung. Dass der LSBG es für richtig hält, jene, die sich fachlich mit der Planung auseinandersetzen wollen, so einzuschränken, ergibt für uns keinen Sinn.</p>	<p>Es handelt sich hierbei um einen kleinen Knoten mit beidseitig nahezu ausschließlich Anliegerverkehr. Eine Einfärbung sollte nur in Ausnahmefällen stattfinden und ist hier nicht nötig.</p> <p>Standorte für Radbügel werden im Zuge der weiteren Planung festgelegt.</p>

Auswertung der Stellungnahmen und Einwendungen

Stand: 16.01.2020

Seite 16

Nr.	Einwendung		Abwägung	
<p>3.2</p>	<p>302 Schreiben vom 12.12.18</p>	<p>Siedlergemeinschaft Karlshöhe e.V. 1. Vors. Hr. Reicherdt Aprikosenweg 71a 22175 Hamburg</p>	<p>Ausführlich haben wir uns noch einmal mit der Bushaltestelle Grootmoor beschäftigt und kommen zu der Auffassung, dass das Fällen der beiden vorgesehenen Bäume nicht notwendig ist. Wir haben nachgemessen, wie sich der vom HVV genannte Bedarf von 19 m in der Realität auswirkt. Das ist offenbar die Abmessung des gesamten Gelenkbusses. Einstiegstüren werden nicht von Bäumen versperrt, wie unsere auch durch Fotos belegbaren Beobachtungen vor Ort ergaben.</p> <p>Mit unserer zweiten Bitte möchten wir die Straßeneinmündung Carsten-Reimers-Ring ansprechen. Der Radfahrstreifen über den Carsten-Reimers-Ring grenzt schon jetzt unmittelbar an die Fahrbahn der Karlshöhe. Es gibt auf dem Straßenbegleitgrün kein Unterholz. Bei Probefahrten mit dem Auto konnten wir die Radfahrer sehr gut sehen. Deshalb ist es nicht notwendig, die beiden südlich gelegenen Bäume zu fällen. Unsere Erkenntnis führt dann dazu, dass auch die beiden nördlich stehenden Bäume erhalten bleiben können. Dort werden Radfahrer auch wieder sicher auf den durch einen Knick begleiteten Radweg in Richtung Grootmoor geführt. Gut wäre es doch, wenn die vorhandene Lösung durch eine Aufpflasterung des Carsten-Reimers-Rings ergänzt werden könnte.</p>	<p>Antwort auf Nachfrage bei Hamburg Hochbahn: <i>Auf dem gesamten Abschnitt verkehrt die MetroBus-Linie 27. Auf der MetroBus-Linie 27 werden Gelenkwagen eingesetzt, die sowohl 3 als auch 4 Türen aufweisen. Die letzte Tür am jeweiligen Bus (3. Tür beim Solobus, 4. Tür beim Gelenkbus) befindet sich immer am Wagenende.</i></p> <p>Somit sind sowohl am Wagenanfang als auch am Wagenende Türen vorhanden und es ist notwendig, auf der gesamten Länge von 19 m ein barrierefreies ein- und aussteigen zu ermöglichen.</p> <p>Um die Sicherheit der Radfahrer im Bereich von Einmündungen zu gewährleisten, sind diese mindestens im Zufahrtsbereich des Knotens auf der Fahrbahn und somit im unmittelbaren Sichtfeld des Kfz-Fahrers zu führen (Berliner Lösung).</p> <p>Dies entspricht dem aktuellen Stand der Technik und ist umzusetzen, da es nachweislich die Anzahl an Abbiegeunfällen zwischen Kfz und geradeausfahrenden Radfahrern reduziert.</p> <p>Außerdem wird durch die Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen hinter dem Knoten das Einbiegen für Radfahrer erleichtert.</p>