

# **Beteiligungsverfahren Busbeschleunigung im Bereich U-Farmsen**

—

## **Beiträge aus der zweiten Beteiligungsphase**

(Dezember 2021)

# INHALT

■ Beiträge zum Thema Aufenthaltsqualität .....	3
■ Beiträge zum Thema Gewerbe .....	13
■ Beiträge zum Thema Busverkehr .....	17
■ Beiträge zum Thema Radverkehr .....	26
■ Beiträge zum Thema Fußverkehr .....	40
■ Beiträge zum Thema Autoverkehr .....	46
■ Beiträge zu weiteren Themen .....	52

In diesem Dokument finden Sie die Beiträge aus der zweiten Online-Beteiligung (Thema „Freiraumgestaltung“) sowie die Beiträge aus der Online-Dialogrunde. Die Beiträge sind thematisch zugeordnet worden. Eine Rückmeldung des Planungsteams zu den einzelnen Beiträgen ist ebenfalls zu finden. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an [lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de](mailto:lsbgkommunikation@lsbg.hamburg.de).



## **BEITRÄGE ZUM THEMA AUFENTHALTSQUALITÄT**

**Hinweis:**

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
64	Die Baumstümpfe am Berner Heerweg bieten ein trauriges Bild. Mehr Grün wäre zu bevorzugen. (...)	Variante 1 umsetzen	Es ist Zielsetzung des Planungsteams diese Variante als Grundlage für die Freiraumgestaltung zu nutzen
4	Da der einzige Unterschied zwischen den Varianten die Anzahl der Bäume ist, möchte ich stark für Variante 1 plädieren, da dort mehr Bäume vorhanden sind. Wenn keinerlei Bäume in der Nähe der Haltestelle sind, wird das Warten im Sommer in der Sonne sonst äußerst unangenehm.		
3	Hallo! Auf jeden Fall Variante 1 mit mehr Bäumen umsetzen! Ich denke als abschreckendes Beispiel an die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ostpreußenplatz am Bahnhof Wandsbek-Gartenstadt. Da steht kein einziger Baum mehr und es sieht trist und vermüllt aus. Das sollte in Farmsen nicht passieren!		

<b>Aufenthaltsqualität</b>			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
6 Antwort zu Nr. 3	Was Sie bezüglich der Bäume auf dem Ostpreußenplatz schreiben, entspricht nicht der Wahrheit.		
22	Die Variante 1 versucht wieder Bäume dort anzupflanzen, wo bereits aktuell welche stehen. In der Variante 2 werden gar keine Bäume angepflanzt. Aus diesem Grund ist die Variante 1 zu bevorzugen (Mikroklima, Beschattung etc.). Besser wäre es natürlich, dass die aktuell vorhandenen Eichen im Rahmen der Bauarbeiten geschützt und erhalten werden können. Was die Pläne nicht zeigen ist, dass im Bereich des geplanten neuen Überliegerbereichs der Busse ebenfalls eine Naturschutzfläche gerodet wird.	Variante 1 ist zu bevorzugen, besser wäre aber noch Bestandsbäume zu schützen (gilt auch für Überliegerplanung)	Der Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume ist eines der Planungsziele. Dennoch können aufgrund der Neuaufteilung der Flächen für Rad-, Fußverkehr und ÖPNV nicht alle Bestandsbäume erhalten werden. Bei den Neupflanzungen wird durch 12 Kubikmeter Substrat pro Baum auf bessere Wuchsbedingungen geachtet.
60	Variante 1 sagt mehr zu, aber schade das Bäume erst weichen müssen. (...)	Variante 1 ansprechender, aber schade, dass Bäume weichen müssen.	
30	Die geplanten und existenten Bäume zwischen den Fahrradwegen und den Bushaltestellen sind eine Behinderung der Wegebeziehungen für Fußgänger und schränken sowohl den Fußgänger unnötig ein als auch stellen sie eine Behinderung für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren dar. (...)	die vorhandenen und geplanten Bäume stellen eine Behinderung dar	Die geplanten Neupflanzungen werden so gesetzt, dass sie keine Behinderung darstellen. Zusätzlich sind gut begeh- und befahrbare Baumroste vorgesehen, um evtl. Einschränkungen durch Bestandsbäume oder Neupflanzungen weiter zu reduzieren.

<b>Aufenthaltsqualität</b>			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
31	Die Baumbepflanzung mit Rundbank ist eine Wegebehinderung für die Fußgänger. An sich schön, stellt sie doch eine wesentliche Behinderung dar, sobald sich eine oder mehrere Personen mit Rollator, Kinderwagen oder anderen Transportmitteln dort niederlässt.	Baumbepflanzung mit Rundbank führt zu Konflikten mit Fußverkehr	Die geplanten Sitzbänke werden hinsichtlich der notwendigen Abstände und ihrer eventuell mobilitätseinschränkenden Wirkung geprüft und soweit möglich optimiert.  Am NW Ausgang sind die Bänke nicht in der Achse des Ausgangs vorgesehen. Der Zwischenraum beträgt etwa 7m. Das Planungsteam wird das aber dennoch genauer prüfen.
30	(...) Ebenso stellen die 2 Bäume mit Sitzbänken eine Behinderung in der Wegebeziehung zwischen dem NW Ausgang der U-Bahn und den Bushaltestellen dar.	Die Sitzbänke um die Bäume stellen eine Behinderung dar	Die Bänke an Haltestelle 26, 171, 167 sollen bewußt in der Baumachse bzw. der Fahrgastunterstände aufgestellt werden, wo sie den Raum am wenigsten einschränken. Das Planungsteam wird aber auch dies noch mal prüfen.
Email	Der Fußweg nördlich der neuen Haltestelle (26, 171 und 167) ist viel zu schmal. Die Bänke behindern hier den Fußverkehr und sollten eher am Rande an anderer Stelle eingeplant werden. (...)	Bänke behindern den Fußverkehr und sollten eher am Rand geplant werden	
39	Ich als Anwohnerin habe bedenken bezüglich der neuen Sitzmöglichkeiten. Vorallem der der Stufenanlage vor dem Waschcenter. In Farmsen beschlagnahmen bekannte einschlägige Personengruppen bestimmten Sitzbänke und Bereiche rund um den U-Bahn Eingang und der Ladenzeile an der Ag-Krg.Str. Die Stufenanlage wird die Ansammlungen solcher Personengruppen nur noch begünstigen. Gutes Beispiel sind die damals aufgestellten Sitzbänke vor Dubrovnik, die	Die geplanten Sitzmöglichkeiten sind problematisch, gerade die Stufenanlage wird eine bestimmte Klientel anziehen	Die Neugestaltung von öffentlichem Raum führt aus Erfahrung des Planungsteams dazu, dass der Ort wieder mehr wertgeschätzt wird. Es geht darum im Bahnhofsumfeld U-Farmsen eine Erholungsmöglichkeit für alle zu schaffen. Dennoch wird die Sorge ernst genommen und im weiteren Planungsverlauf beachtet.

Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	weggenommen wurden aufgrund genau dieser Problematik.		
43	Die Sitzbänke unter dem angelegten Hochbeet auf dem Rewe-Parkplatz lockt die Alkoholszene an. Das Einkaufen in diesem Supermarkt würde ich dann dort nicht mehr vornehmen. Die Sitzbänke auf der anderen Seite unter dem Hochbeet in Richtung Seiteneingang U Bahnhof lockt ebenso die Alkoholszene an. (...)		
45 Antwort zu 43	Ja, das Problem mit der im vorigen Beitrag als ‚Alkoholszene‘ bezeichneten Personengruppe sehr ich auch. Bahnhofsnähe, Kiosk, Supermarkt bieten alle Voraussetzungen. Und dann kann sowas schnell zum „Kippen“ einer Örtlichkeit führen... Leider. Zusätzliche Bänke etwas abseits der eigentlichen Wartebereiche sehen zwar im theoretischen Plan ganz toll aus, in der Praxis führen sie aber wohl eher nicht dazu, dass dort Oma+Opa Pause machen und mit der Familie von Nebenan ins Gespräch kommen.		
50 Antwort zu 43	Das stimmt, aber was ist mit den älteren und eingeschränkten Menschen, die sich mal hinsetzen möchten? Eine Lösung ist es ja nicht, die Szene wird dann eben dort stehen und nicht mehr sitzen, oder auf		

Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	den Boden setzten. Vielleicht sollte man den andere Lösungen anbieten, statt dort ewig zu lummern.		
61 Antwort zu 50	„Oma und Opa“ werden sich wohl kaum zwischen die „Alkoholszene“ setzen wollen (oder mangels Platz es auch schlicht gar nicht können)....  Was wären die „andere Lösungen“ von denen Sie schreiben?		
51	(...) Die Problematik mit der Alkoholszene sollte bedacht werden.		
40	Die Variante 1 ist aufgrund der Bepflanzung zu bevorzugen aber dennoch nicht zeitgemäß aufgrund des Klimawandels und der Wetterextreme. Die Bodenversiegelung sollte durch mehr Grünflächen ersetzt werden (Stufenanlage, breite Radwege...). Mehr Bäume für extreme Hitze, denn Asphalt gibt mehr Wärme ab.... Farmsen wird als Gartenstadt bezeichnet und gilt als grüner Stadtteil, warum sollte sich dies im Bereich der U-Bahn nicht widerspiegeln?	Variante 1 ist zu bevorzugen, aber es sollte noch mehr Grün geben (z.B. statt der Stufenanlage)	Das Planungsteam ist bestrebt Baumpflanzungen und Grünflächen zu schaffen. Es handelt sich jedoch um einem sehr stark frequentierten Ort, der dadurch auch eine entsprechende Bewegungsfläche für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erfordert. Es wird aber im weiteren Planungsprozess geprüft, ob weitere Bepflanzungen möglich sind.
63	Wenn man so wie hier die Bäume an den Seiten weglässt (wofür es durchaus Gründe gibt) , könnte man dann nicht zumindest breitkronige hochstämmige Bäume in der Mitte auf dem Trennstreifen pflanzen?	Wenn Variante 2, warum dann keine hochstämmigen Bäume auf dem Trennstreifen?	Die Variante mit einer mittigen Baumreihe wurde geprüft, aber aus städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gründen verworfen. Die



Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	(Das Risiko für die armen Autos ließe sich zB durch 30cm hohe Bordsteine ja gut minimieren.)		Mittelinsel ist für eine Bepflanzung mit Bäumen nicht breit genug.
Email	(...) Sollte man an der Mittelinsel festhalten, würden wir hier eine niedrige "Englische Hecke" als Begründung vorschlagen.	Begrünung der Mittelinsel	Für eine Hecke ist leider der Wurzelraum zu schmal bzw. zu gering. Möglicherweise könnten die Sperrzäune mit Rankpflanzen begrünt werden. Dies wird in den weiteren Planungsphasen geprüft.
20	Um regelwidrige Straßenquerungen zu vermeiden, sind Sperrzäune vorgesehen. Um die Aufenthaltsqualität des sehr lauten Verkehrsknotens zu verbessern, wären hier (transparente) Schallschutzwände besser. So hat man den Verkehrslärm von nur zwei Spuren und nicht von vier! An Autobahnen ist so etwas auch möglich.	(transparente) Schallschutzwände statt Sperrzäune auf dem Trennstreifen	Schallabsorbierende Wände müssen eine große und unregelmäßige Oberfläche haben. Hier wären z.B. Lochziegel geeignet. Glas oder Kunststoff verschmutzen schnell und reflektieren den Schall. Schallschutzmaßnahmen sind sinnvoll und werden im weiteren Verfahren geprüft.
60	(...) Mehr Bäume vor den Radwegen. (...)	Mehr Bäume vor Radwegen	Ziel ist es, so viele Bäume wie möglich in Verbindung mit der Gestaltung umzusetzen. Es wird vom Planungsteam im weiteren Prozess geprüft, ob mehr Bäume vor den Radwegen umgesetzt werden können.
Email	(...) In Oslo habe ich gerade neben Haltestellendächern auch Gerüste gesehen, die mit Rankpflanzen bewachsen und für Schatten sorgen. Das wäre doch auch etwas für Farmsen? (...)	Rankpflanzen an Gerüsten neben HS-Dächern	Gründächer und Berankung von Fahrgastunterständen sind vorstellbar. Die Umsetzbarkeit muss im weiteren Verlauf insbesondere mit dem Bezirk abgestimmt werden, da die Unterhaltung in die Zuständigkeit des Bezirks fällt.

Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
Miro	Weitere Betreuung der Freiflächen, ggf. ein Quartiersmanagement		Neu gepflanzte Bäume und Grünflächen müssen gepflegt und gewartet werden. Die Zuständigkeit der Unterhaltung liegt beim Bezirk.
Miro	Konfliktsituation Außengastronomie mit Fußgängern und Radfahrern		Auf der vorgesehenen Platzfläche wäre ausreichend Platz, um sie für Außengastronomie zu nutzen. Auch in allen anderen Bereichen berücksichtigt die Planung eine Vermeidung der genannten Konfliktsituationen. Die Abstandsregeln werden im weiteren Planungsprozess aber noch mal überprüft.
Miro	Vor dem Waschsalon Aufenthaltsqualität erhöhen, z.B. durch Außengastronomie zur Belebung des Platzes		Die geplante Platzgestaltung des Freiraumkonzeptes strebt die Erhöhung der Aufenthaltsqualität an.
Miro	Verlagerung von Sitzmöglichkeiten gegen Alkoholkonsum vor Ort? Ggf. nur Verlagerung des Problems mit dem Alkoholismus		Die Sorge wird vom Planungsteam ernst genommen und im weiteren Planungsprozess beachtet.
Miro	Wie möchte man das Problem mit dem Alkoholismus lösen? Soziale Dienste?		
Miro	Mehr Kontrollen? Alkoholverbot?		
Miro	Aufenthaltsqualität erhöhen durch Schallwände, gerne auch begrünt		Schallabsorbierende Wände müssen eine große und unregelmäßige Oberfläche haben. Hier wären z.B.

Aufenthaltsqualität			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
			Lochziegel geeignet. Glas oder Kunststoff verschmutzen schnell und reflektieren den Schall. Schallschutzmaßnahmen sind sinnvoll und werden im weiteren Verfahren geprüft.
Miro	Komplette Überdachung des Bereiches (vor Gewerbe im Osten) für alle Verkehrsteilnehmer		Durch Baumbestand und Neupflanzung sind ausreichend beschattete Bereiche vorhanden. Regenschutz soll durch Fahrgastunterstände realisiert werden.
Miro	Situation der öffentlichen Toilette verbessern – bessere Beschilderung und kostenlose Toilette gewünscht		Im Rahmen der Verkehrs- und Freiraumplanung kann diese Frage nicht beantwortet werden. Sie wird hier aber sichtbar dokumentiert.
Miro	Akzeptanz für die Nutzung einer öffentlichen Toilette erhöhen		
Miro	Vorteile von Baumsetzungen: Schattenwurf, Feuchtigkeit		An den südlichen Bahnhofseingängen sind Hochbeete und Fassadenbegrünung bereits Teil des Grünkonzepts. Weitere Standorte werden im Rahmen des Planungsprozesses geprüft.
Miro	Hochbeete und Wandbegrünungen mitdenken		
Miro	Mikroklima berücksichtigen. Bäume pflanzen. Ausgleichsflächen vor Ort schaffen.		

<b>Aufenthaltsqualität</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
Miro	Als Trennelemente Straße: Begrünte Wände statt Zäune; Sichtbeziehungen ggf. gefährdet. Erhöhte Ansprüche durch Pflanzsubstrat müssen beachtet werden		
miro	Beleuchtung unter der Brücke wird gewünscht		Eine zusätzliche öffentliche Beleuchtung unter der Bahnbrücke wird in der Planung berücksichtigt und realisiert.



## **BEITRÄGE ZUM THEMA GEWERBE**

**Hinweis:**

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Gewerbe			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
26	Die Außengastronomie der "Heisse Ecke" ist außer Acht gelassen worden.	Außengastronomie ("Heiße Ecke") nicht ausreichend berücksichtigt	Die Außengastronomie soll umfassend berücksichtigt werden. Hierzu sind im weiteren Planungsprozess entsprechende Prüfungen notwendig (z.B. Ermittlung notwendiger Abstandsflächen)
38	Problematisch wird es an der Heißen Ecke, bei beiden Varianten. Sollen die Fußgänger zwischen den Sitzplätzen der Außengastronomie langlaufen oder auf dem Radweg? Und was ist mit der Kundschaft des Imbiss´? Schon heute ist der Bereich der Heißen Ecke sehr überlaufen. Und nun direkt daneben der Wartebereich der Bushaltestellen? Hier ist definitiv zu wenig Platz für alle Beteiligten!		
29	Der Altinbasek Market hat eine bis zu 2m ausladende Außenfläche. Diese ist in den Planungen in Bezug auf die Fahrradbügel nicht ausreichend berücksichtigt.	Außenfläche nicht ausreichend berücksichtigt	Die notwendigen Außenflächen sollen umfassend berücksichtigt werden. Hierzu sind im weiteren Planungsprozess entsprechende Prüfungen notwendig (z.B. Ermittlung notwendiger Abstandsflächen). Sondernutzungsflächen müssen dann neu bewertet werden.
46	Ich frage mich, ob das mit den verteilten, sehr kleinen Taxiplätzen so eine gute Idee ist.	Kann das mit verteilten Taxiplätzen wirklich funktionieren?	Das vorliegende Verkehrskonzept, das den bestmöglichen Kompromiss aller Belange darstellt,

Gewerbe			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	<p>Wenn die zwei, drei Plätze voll sind, wird doch das „Gekreise“ losgehen. Und wenn dann ein Platz frei wird, das unterstelle ich einfach mal, wird es zu illegalen U-Turns und Abbiegen/Wenden über die durchgezogene Linie kommen, um die Lücke schnell zu kriegen.</p> <p>Bin kein Taxifahrer, aber vielleicht liest das ja zufällig einer und kann sich dazu quasi „aus der Praxis“ äußern? Macht das Sinn?</p>		lässt eine Umsortierung der Taxenplätze nicht zu. Die Taxenplätze haben richtungsbezogen ihre festgelegten Stellplätze und sollten leicht auffindbar sein.
73	Das ganze ist zu eng (...) 2. Die Taxis auf 3 Standorte zu verteilen macht keinen Sinn, wenn insgesamt nur 7 vorgesehen sind. Die Busse am unteren Bildrand sollten entzerrt und in die Kreuzungsbereiche hineingeschoben werden, um in deren Mitte (Höhe Zebrastreifen) statt drei möglichst alle 7 Taxis unterzubringen.	Verteilung der Taxistände sinnlos bei der geringen Anzahl der Plätze (Busse auf Südseite weiter in Kreuzungsbereich verlegen und so Platz für Taxen schaffen)	Dieser Lösungsvorschlag ist nicht umsetzbar, da es so zu großen Rückstaus im Kreuzungsbereich käme.
miro	Zufahrt zu REWE zwischen den Verkehrsarten, Bushaltestellen und dem Radverkehr wird kritisch gesehen: LKW-Radien: Einsehbarkeit? Konflikt mit Rad und Bus, Sattelschlepper muss rückwärts auf REWE Gelände rangieren		Ein rückwärtiges Einfahren mit einem Satteltzug ist gem. Straßenverkehrsordnung nicht ohne Einweisung möglich. Dementsprechend ist auch im Bestand das Rückwärtsfahren in die Zufahrt REWE nicht erlaubt.
miro	Die Ladenzone mit Lieferung und Taxistellfläche zu teilen ist nicht funktional	Ladezone	

<b>Gewerbe</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
miro	Ladezone steht noch im Konflikt mit dem Verkehrsabfluss		Es wird im weiteren Planungsprozess der Entwurfsplanung detailliert untersucht. Weitere Ladebereiche erscheinen evtl. realisierbar.





## **BEITRÄGE ZUM THEMA BUSVERKEHR**

Hinweis:

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Busverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
5	Guten Tag, ich bin etwas belustigt, dass es laut Verkehrskonzept unmöglich ist, Busfahrstreifen einzurichten. Im gesamten Bereich existieren mindestens zwei Fahrspuren pro Richtung. Mir erschließt sich nicht, warum es nicht möglich sein sollte, auf eine davon "Bus" zu schreiben :-) Wenn das partout nicht gewünscht ist, könnten wenigstens vor den Ampeln im Zulauf Busspuren eingerichtet werden, z. B. auf der rechten Geradeauspur im Rahlstedter Weg oder Am Luisenhof	Wenigstens im Bereich der Ampeln Busspuren einrichten	Aus Platzmangel können keine Bussonderfahrstreifen in den Kreuzungsbereichen eingerichtet werden. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen wäre dadurch zu stark eingeschränkt und es würde viel Rückstau entstehen.
Email	(...) Busspuren / -Optimierungen fehlen noch für die Linie 27 und 168 aus Richtung Norden kommend. Hier sollten die rechte Spur für Busse (linksabbiegend) und PKWs rechtsabbiegend gemeinsam - mit einer Phase für PKW rechts und mit Bussondersignal links - genutzt werden. Dafür sollte der Linksabbieger für PKW verlängert werden. Busse verlieren hier in der HVZ oft Zeit. (...)	Busoptimierung/Busspuren aus Norden kommend für 27 und 168	Eine Busoptimierung in allen Richtungen kann sich auch negativ auswirken. Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft inwieweit auch für die hier genannten Linien Optimierungen möglich sind.

<b>Busverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
Email	(...) Von Rahlstedt kommend sollte vor dem ersten Knoten die Rechtsabbiegespur ebenfalls mit einem separaten Grünpfeil geführt werden. Dann könnten Busse diese Spur in der HVZ als "Busspur" mitnutzen und am Stau vorbei am Ende oder zum Beginn der Grünphase die Haltestelle anfahren. Das lässt sich gut mit den Linksabbiegern - parallel zur Linie 171 - schalten. Diese sollte künftig von Süden kommend bzw. in diese Richtung in beiden Richtung in einem Rutsch Farmsen erreichen bzw. verlassen (...)	Rechtsabbiegespur von Rahlstedt kommend mit Grünpfeil versehen	Ob ein separater Grünpfeil an dieser Stelle eingerichtet werden kann, wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.
43	(...) Die neue Einrichtung der Bushaltestellen vor dem Ein Euro Laden führt zu Menschenansammlungen beim Ein-und Aussteigen. Es ist zu eng dort.	Die Haltestelle im Bereich der Nebenfahrbahn sorgt für zu viel Enge	Die Flächen entsprechen in dem vorliegenden Konzept den vorgeschriebenen Regelbreiten, so dass es nicht zu einer zu großen Enge kommen sollte.
53	Die Situation zwischen Aussteigen aus dem ÖPNV, Fußgängern und Radfahrern wird jetzt vom westlichen Bereich (vor dem Waschcenter) in den östlichen Bereich (vor die Ladenzeile 1-Euro-Shop) verschoben. Meiner Ansicht nach ist der Bereich genauso zu eng, wie ggü. bei der Haspa. Hier muss eine andere Lösung her, das Verlegen des Radweges auf die Straße ist aufgrund der Verkehrsdichte keine Alternative, auch aufgrund der vielen Busse. Ich würde da nicht auf der Straße fahren wollen....	Konfliktsituation zwischen Busfahrgästen, Rad- und Fußverkehr in der Variante nur verlagert (von west nach ost)	Die Fußgänger:inneverkehrsströme von und zu den ÖPNV-Anlagen werden bei dem vorliegenden Verkehrskonzept an allen Ausgängen deutlich besser verteilt, so dass das Planungsteam davon ausgeht, dass es nicht zu einer Verlagerung der Konfliktsituation kommt.

Busverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
Email	(...) Heute benötigen die Busse der 171 bei der Kehrfahrt eine Ampelschaltung. Künftig halten sie vor der Fußgängerampel. Fahren dann über die Kreuzung westlich der U-Bahn und haben dann das Signal der Kehrfahrt selbst und müssen dann erneut über die Kreuzung. Wurde das berechnet? Können die heutigen Fahrpläne noch abgebildet werden oder wird ein Bus zusätzlich benötigt? Können die Signalphasen so programmiert werden, dass der Bus quasi in einem "Rutsch" kehren kann? (...)	Funktioniert die Kehrfahrt für den 171 noch?	Die Berechnung der Ampelschaltungen stehen noch aus und werden auf das Maximum optimiert. So soll auch die Kehrfahrt der Linie 171 weiterhin sichergestellt werden.
Email	(...) Wie fädeln sich die Busse der Linie 26, 167 und 171 Richtung Westen in den Verkehr ein? Haben die an der Fußgängerampel Richtung West ein eigenes Signal oder gehen die über den Rechtsabbieger auf eine kurze Busspur mit eigenem Signal? Das Einfädeln ist heute nicht optimal! (...)	Einfädeln der Busse (26, 167 und 171) Richtung Westen	Die Busse fädeln sich wie gewohnt vorrangig in den Straßenverkehr ein.
Email	(...) Besteht ausreichend Platz an der Haltestelle 171, 167 und 26 Richtung Westen? Auf Ihrem Plan dürfte auch eine Linie fehlen. Es ist damit zu rechnen, dass künftig auch mehr 25 und 18 m-Wagen zum Einsatz kommen (müssen). Wurde das berücksichtigt? Es darf zu keinem Busstau bis auf Kreuzung kommen! (...)	Haltestellen für 171, 167 und 26 Richtung Westen ausreichend?	Die Planung wurde mit den Bedarfen der Verkehrsbetrieben abgestimmt und nach dem heutigen Kenntnisstand mit weitreichendem Blick in die Zukunft ausreichend sein. Der betriebliche Ablauf des Busverkehrs wird ständig optimiert und den Bedürfnissen angepasst. Dies erfolgt durch die Verkehrsbetriebe (z.B.: HOCHBAHN).

Busverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
27	<p>Der Farmsener Bahnhof ist oft End- und Startpunkt für den Schienenersatzverkehr.                      Wo sollen die Busse des SEV abfahren und ankommen ohne die anderen Linien zu behindern?                      Für den SEV ist der Linksabbieger auf den Berner Heerweg in Richtung Norden zu klein dimensioniert.</p>	<p>Wie soll der Schienenersatzverkehr gewährleistet werden?</p>	<p>Schienenersatzverkehre (SEV) werden zukünftig primär an den regulären Haltestellen östlich des U-Bahnhofs abgewickelt. Betriebliche Bedarfe, wie z.B. Wendestellen und Pausenplätze, werden aus dem eigentlichen Haltestellenbereich ausgegliedert und zukünftig im Bereich Am Luisenhof abgebildet. Die ausreichende Dimensionierung des Linksabbiegers ist stark abhängig, von der konkreten Ampelschaltung. Die Planungen zu dieser Schaltung erfolgen erst noch.</p>
52	<p>Lieber HVV! Bitte passt auch den Busfahrplan an. der 27 und 171 fahren fast zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung das ist nicht sinnvoll.</p>	<p>Busfahrplan 27 und 171 besser aufeinander abstimmen</p>	<p>Entlang des Linienvverlaufs von Buslinien können mehrere wichtige Anschlüsse auftreten. Diese können aufgrund der vorliegenden Fahrzeit nicht immer miteinander kombiniert werden. In diesem Fall werden die Fahrpläne so optimiert, dass die Anschlüsse für die Mehrzahl der Fahrgäste hergestellt werden. So sind z.B. bei der StadtBus-Linie 171 aufgrund der Vielzahl der Umsteiger:innen die Anschlüsse an den U-Bahnhaltestellen Dehnhalde und Straßburger Straße maßgeblich für den Fahrplan.</p>
1	<p>(...) Es wäre gut, wenn die Fahrpläne zeitlich so geplant werden, dass man ausreichend Zeit hat, um einen Anschlussbus zu bekommen (...)</p>	<p>Mehr Zeit zum Umsteigen in Fahrplänen einplanen</p>	<p>Die meisten Fahrpläne der Buslinien in Farmsen sind auf die Fahrpläne der U-Bahn abgestimmt, um möglichst gute Übergänge von und zur U1 herzustellen. Daher kann es an manchen Zeitlagen dazu kommen, dass Buslinien, die in dieselbe Richtung fahren, zeitgleich fahren. In Zeiten,</p>

Busverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
			in denen die Takte ausgedünnt sind (Tagesrandzeiten), wird versucht, dass sich Buslinien mit denselben Fahrtzielen miteinander zu einem gemeinsamen Takt ergänzen. Aufgrund von einer Vielzahl von Rahmenbedingungen (weitere Taktergänzungen, Anschlüsse auch zu anderen Schnellbahnen, Fahrzeiten, etc) kann dies jedoch nicht immer umgesetzt werden.
1	(...) Die Fahrpläne sollten übersichtlich und leicht zu verstehen sein. (...)	Leicht verständliche Fahrpläne	Aushangfahrpläne werden regelmäßig daraufhin überprüft, ob sie aktuellen Ansprüchen an Erkennbarkeit und Verständlichkeit genügen. Der Inhalt der Fahrpläne ist teilweise nur unter Auslassung wichtiger Informationen übersichtlicher zu gestalten. Durch die im Tagesverlauf stark schwankende Verkehrslage, kommt es auch im Busverkehr zu teilweise erheblichen Verschiebungen der Fahrzeiten zwischen Haltestellen und somit der geplanten Abfahrtszeiten.
1	Lieber HVV, denk an die Rollstuhlfahrer, Sehbeeinträchtigten und Menschen mit Beeinträchtigung verschiedener Art. Die Busfahrer*innen sollen bitte richtig an die Bushaltestellen heranfahren und absenken (auch automatisch). (...) Uns ist wichtig, dass die	Heranfahren an Haltestelle sicherstellen und Abfahrt zu richtigen Uhrzeiten	Durch die Umgestaltung des U Bahnhofes Farmsen wird die Barrierefreiheit eingerichtet. Die Umgestaltung der Businfrastruktur an U Farmsen führt auch zu einer Verbesserung der Situation für Rollstuhlfahrer:innen, Sehbeeinträchtigten und Menschen mit Beeinträchtigung verschiedener Art. Die Busfahrer:innen halten an den vorgesehenen Stellen, die für den Einstieg von mobilitätseingeschränkten

Busverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	Busfahrer*innen zur richtigen Uhrzeit los fahren. DieKämpfer		Personen vorgesehen sind. Die Busfahrer:innen versuchen den angegebenen Fahrplan einzuhalten und zur richtigen Uhrzeit loszufahren. Aufgrund von erhöhtem Verkehrsaufkommen oder anderen externen Einflüssen sind kurzfristige Verspätungen oder Fahrzeitänderungen nicht auszuschließen.
34/35	In den weiteren Downloads habe ich gesehen, dass noch ein Bereich westlich der Einmündung zum Bramfelder Weg als Stell- und Wendebereich für Busse vorgesehen ist. Wenn das so umgesetzt werden kann, dann sind die wartenden Busse und die Busse, die Pause machen auch aus dem engen Bereich raus. Das halte ich für einen wichtigen Teil, da so der enge Bereich freigehalten werden kann. Das sollte gleichzeitig umgesetzt werden.	Überliefersituation und Umbau Bushaltestellenumfeld U-Farmsen sollte gleichzeitig erfolgen	Die Maßnahme zur Verbesserung der Überliefersituation befindet sich bereits in der Entwurfsplanung und vor der Umgestaltung des U Bahnhofes Farmsen umgesetzt.
miro	Anschluss an die Linie 171 muss gut organisiert werden – Ausfahrt muss schnell erreicht werden + Anschluss		Der Erreichbarkeit der Abfahrtsposition der Linie 171 wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet, dies kann z.B. durch eine gut koordinierte Ampelschaltung erreicht werden. Zum Anschluss: siehe Nr. 52
miro	Fahrpläne auf die neuen Wege anpassen		Im Liniennetz des HVV können mehrere wichtige Anschlüsse auftreten. Diese können aufgrund der vorliegenden Fahrzeit nicht immer miteinander

<b>Busverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
			<p>kombiniert werden. In diesem Fall werden die Fahrpläne so optimiert, dass die Anschlüsse für die Mehrzahl der Fahrgäste hergestellt werden. Aufgrund von einer Vielzahl von Rahmenbedingungen (weitere Taktergänzungen, Anschlüsse auch zu anderen Schnellbahnen, Fahrzeiten, etc) kann ein Anschluss nicht immer umgesetzt werden.</p>
miro	<p>Je mehr Linien an einem Punkt halten, desto mehr muss es entzerrt werden</p>		<p>Im Vergleich zum derzeitigen Zustand sehen die Planungen mehr separate Haltepunkte vor. Somit wird es zukünftig auch möglich sein, weniger unterschiedliche Linien an jeder einzelnen dieser Abfahrtspositionen halten zu lassen. Die Entzerrung ist also vorgesehen.</p>
miro	<p>Anzeigetafeln direkt am Gleis und Ausgang – Orientierung schaffen</p>		<p>Die Abfahrtshaltestellen der Busse an U Farmsen sind aus Sicht von HOCHBAHN und HVV weitaus weniger komplex als an anderen Bahnhöfen in Hamburg. Zudem wird bereits auf dem U-Bahnsteig auf die verschiedenen Abfahrtshaltestellen je nach Zielrichtung der Busse hingewiesen. Im Rahmen der anstehenden Überplanung des Bereiches werden wir versuchen, die bestehende Wegeleitung weiter zu optimieren und stellenweise zu ergänzen.</p>



<b>Busverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
miro	Die Wegeführung und Kennzeichnung der Bushaltestellen müssen klar und gut sichtbar sein		Im Zuge der Umgestaltung der Businfrastruktur wird auch die Wegeführung und Kennzeichnung der Bushaltestellen angepasst. Ziel ist eine klare und gute Wegeführung und Kennzeichnung.
miro	Schienenersatzverkehr ist möglich (vor Gewerbeflächen im Osten), da sehr lange Bushaltestellenbereiche		Schienenersatzverkehre (SEV) werden zukünftig primär an den regulären Haltestellen östlich des U-Bahnhofs abgewickelt.
miro	Bushaltestelle für Kinder geeignet? Im Rahmen der Gestaltung sicherzustellen		Die Haltestellen werden barrierefrei hergestellt und sind auch für die Nutzung durch Kinder geeignet.
miro	Unterstände werden erhöht		Die begehbaren Flächen der Fahrgastunterständen sind barrierefrei und dementsprechend ebenerdig.



## **BEITRÄGE ZUM THEMA RADVERKEHR**

Hinweis:

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
12	Für den Radverkehr ist ein Abbiegen von Am Luisenhof in die Aug.-Krogm.-Str. Nord sehr umständlich. Es müssen beide Straßen nacheinander gequert werden. Der hohe Zeitbedarf wird bei vielen dazu führen, dass sie sich verkehrswidrig verhalten. Außerdem gibt es hier ein hohes Risiko für den Radverkehr durch den Zweirichtungsradweg. Auch wenn es den Autoverkehr etwas unattraktiver macht, sollte unbedingt eine Ampelquerung östlich des westlichen Knotens eingerichtet werden.	Abbiegen von Am Luisenhof in August-Krogmann-Straße Nord umständlich	Eine zusätzliche Querung westlich der U-Bahnbrücke ist aufgrund der Einfahrt des REWE Marktes und der Nähe zur anderen Fuß- und Radfahrquerung, nicht umsetzbar. Ein zusätzlicher Überweg würde außerdem die Leistungsfähigkeit für den ÖPNV und den Autoverkehr zu stark herabsetzen.
14	Wenn der Fuß- und der Radverkehr die August-Krogmann-Straße Nord quert, müssen 4 Fahrspuren gequert werden. Die Ampeln hierfür sollten synchronisiert und zeitlich so bemessen sein, dass die 4 Spuren in einer Aktion gequert werden können und nicht Wartezeiten zwischen den Spuren entstehen. Ansonsten muss damit gerechnet werden, dass insbesondere der Fußverkehr hier verkehrswidrig versuchen wird, bei roter Ampel zu queren.	Ausreichend Grünzeit für das Queren der August-Krogmann-Straße Nord berücksichtigen	Eine längere Grünzeit ist in dem Verkehrskonzept vorgesehen.
47	Prinzipiell Lob für die Integration der Stadtrastation quasi direkt an den Bahnhof. Ich würde mir (insbesondere, weil die vorhandene	Zweite Stadtrastation vor EKT Farmsen	Eine zusätzliche Stadtrastation ist aufgrund Platzmangels auf der Südseite schwer realisierbar. Diese könnte jedoch auf dem Gelände des EKT's evtl.

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	Station bei der Kirche entfällt) aber noch eine zweite Station vor dem EKT Farmsen (zB. Nähe Friseur/Buchhandlung) wünschen, damit die Ostseite auch versorgt ist...		vorgesehen werden. Dies muss mit den jeweiligen Betreibern abgestimmt werden.
11	Die Fahrradbügel auf der Südseite am Bahnhof werden gut genutzt. Es ist doch nicht sinnvoll, eine im vorhandenen Freiraum gut angenommene Sache nun zu verkleinern. Die Räder stehen hier geordnet und stören damit nicht Fußverkehr und Rollifahrer*innen.	Warum gut genutzte Fahrradbügel abschaffen?	Die bestehenden Fahrradbügel werden lediglich neu sortiert. Es werden deutlich mehr Fahrradbügel aufgebaut.
18	Benötigt werden viele, viele Fahrradbügel oder frei zugängliche Doppelstockanlagen.	Mehr Platz zum Abstellen von Fahrrädern	Die Fahrradabstellanlagen im Haltestellenumfeld werden im Zuge des Umbaus zur Busbeschleunigung gemäß Anforderungen des Bike+Ride-Entwicklungskonzeptes ausgebaut. Demnach müssen sowohl qualitative als auch quantitative Anforderungen eingehalten werden, die dem prognostizierten Bedarf entsprechen. Das angestrebte zu erreichende Prognoseziel sind insgesamt bis zu 600 Stellplätze im Umkreis von maximal 100 Metern zu den Haltestellenzugängen.
15	Radweg und Wartebereich der Bus-NutzerInnen sind eine potenzielle Konfliktstelle. Die vorgesehene Radwegschraffung nützt nichts. Bitte klare Trennung von Radweg und Wartebereich/Gehweg. Bitte Radweg asphaltieren (Signal "Fahrbahn!") und Bordkante zu	Klarere Trennung von Radweg und Wartebereich schaffen	Bei der Gestaltung wird die angebotene Lösung als behördenübergreifende Lösung rechtlich geprüft (z.B. Fahrradwerkstatt in Verbindung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM),

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	Wartebereich und Gehweg. - Gemeinsam genutzte Flächen können o. k. sein, wo viel Platz und viel Zeit ist. Hier wollen aber alle möglichst schnell zum Ziel und achten wenig auf den anderen. Unter solchen Umständen funktioniert das nicht gut.		<p>Straßenverkehrsbehörde und behördenübergreifend, Blinden und Sehbehindertenverein etc.)</p> <p>Die Radverkehrswegeführung ist mit der angegebenen Pflasterung außerhalb der KFZ-Flächen eindeutig geführt. Die Fußgänger:innenbereiche sind Gehwege. Die Situation in hochfrequentierten Bereichen stärken die alternativ gepflasterten Bereiche (z.B. wechselnd querverlaufend Radweg- und Gehwegbelag mit einer Breite von 0,5 m) die Aufmerksamkeit des Radverkehrs - und damit verbunden eine Reduzierung der Geschwindigkeit (vergleichbar den Quer zur Fahrbahn verlaufenden Rüttelstreifen für den Kfz-Verkehr). Für den Fußverkehr sind die Balken parallel zur Laufrichtung (auch hier, soll durch die alternative optische Gestaltung, die Aufmerksamkeit erhöht werden), es ist aber kein Zebrastreifen (Balken quer zur Laufrichtung) und somit keine Bevorrechtigung der Fußgänger:innen im Radweg oder umgekehrt.</p>
9	Der Zweirichtungsradweg muss eindeutig als Radweg erkennbar sein: Asphalt, notfalls rotes Betonsteinpflaster. Wie im Bereich Burgstraße mit Höhenversatz zum Gehweg (Vorbild Kopenhagen od. NL). Im Bereich der Fußgängerquerungen (am Bhf., an den Bushaltestellen) bitte Absenkungen dieser Kante, damit die Radwegquerung für alle barrierefrei bleibt. Dort Zebrastreifen über den Radweg, um den Vorrang des Fußverkehrs beim Queren zu verdeutlichen. Bitte sorgen Sie für eine StVO-konforme Gestaltung.	Zweirichtungsradweg klarer erkennbar gestalten	
44	Was ist das für ein „Eiertanz“ mit dem „Zebrastreifenradweg“? Wenn es ein echter, benutzungspflichtiger Radweg ist, macht ihn rot. Genau so wie an den anderen Stellen in der Stadt auch, wo der Radweg deutlich hervorgehoben sein soll. Das kennt man inzwischen. Aber bitte nicht so ein komisches Zebrastreifen-Muster! Sonst denken die Fußgänger am Ende noch, sie hätten dort Sonderrechte (was sie ja nicht haben).	Radweg eindeutiger als solchen Kennzeichnen, ohne Rechte für Fußverkehr	<p>Eine endgültige Festlegung der gestalterischen Lösung wird bis zur Entwurfsplanung angestrebt. Dieser Prozess nimmt jedoch eine gewisse Zeit in Anspruch.</p>

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
7	Die "alternativ" gepflasterten Bereiche für Fuß- und Radverkehr sind ungeeignet. Wenn hier - wie in der Beschreibung von Var. 1 geschehen - das Konfliktpotenzial als zu groß angesehen wird, dann ist diese Verkehrsplanung ungeeignet. Das wird dann auch durch kreative Pflasterarbeiten nicht besser. Dann muss man stattdessen die Verkehrsplanung anders machen.	Pflasterung des Rad- und Fußverkehrsbereichs ungeeignet / Konfliktpotenzial bleibt zu groß	
19	Grundsätzlich gegen ZweiRR, sehe jedoch ein, dass es hier wohl wenig Alternativen gibt, es sei denn, man will wirklich Verkehrswende und schränkt den MIV weiter ein. Eindringliche Bitte auf die Zebrastreifen in Fahrtrichtung zu verzichten!!! Das ist kein gültiges Verkehrszeichen und würde von den Zu Fuß Gehenden als Shared-Space missverstanden werden und zu viele Konflikte provozieren. Rücksicht-Schilder wie am Wandsewanderweg wären besser.	Gegen Zweirichtungsradweg, aber hier wohl unumgänglich; Verzicht auf "Zebrastreifen" und lieber Beschilderung	
Email	(...) Zwischen den Radwegen und den Wartebereichen zu den Haltestellen sollten wir überall Geländer mit Durchgängen einplanen. So können wir Konflikte vermeiden. In Oslo ist das gerade Standard bei neuen Stationen geworden	Geländer und Durchgänge vorsehen zwischen Wartebereichen und Radweg	Es werden gestalterische Elemente eingebaut, wie Bänke, Müllbehälter, Fahrgastunterstände etc., um Fußgänger:innen kanalisiert zu führen und gleichzeitig die Sicherheit zu erhöhen. In der weiteren Entwurfsplanung wird dieser Aspekt untersucht und abgestimmt.

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
13	Zweirichtungsradwege halte ich für ein hohes Risiko für den Radverkehr. Bei den Verkehrsplanungen von Bezirk und LSBG wird mittlerweile aus diesem Grund ein solches Konzept abgelehnt. Durch Zweirichtungsradwege werden außerdem Kinder frühzeitig an das Linksfahren auf Radwegen gewöhnt - mit den bekannten Risiken. Zweirichtungsradwege wären hier nicht erforderlich, wenn die Radrouten dadurch vereinfacht werden, dass östlich der Kreuzung Am Luisenhof / A.-Kr.-Str. eine Querung eingerichtet würde.	Östlich der Kreuzung August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof Querung einrichten und dann auf Zweirichtungsradweg verzichten	Zusätzliche Querungen würden die Leistungsfähigkeit für den ÖPNV zu stark einschränken.
24	Die Freizeitroute 13 ist nördlich der Straße nicht als Radweg gekennzeichnet und für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und 2-Wege-Radverkehr nicht breit genug. Eine Radverkehrsführung hier einzuplanen ist angesichts der querenden Fußgänger und des nicht ausgeschilderten Radwegs überflüssig.	Freizeitroute nicht als Radweg gekennzeichnet, daher muss Radverkehrsführung nicht eingeplant werden	Der Beginn eines Zweirichtungsradweges ist wichtig, um sowohl Fußgänger:innen als auch Radfahrer:innen eindeutig zu zeigen, welcher Verkehrsteilnehmer:innen sich wo aufhalten können und sollen. Dies beginnt im Umfeld des Bahnhofes.
8	So viel Verkehr! Busse, Fußgänger, Autos, Fahrräder - und dann noch die Enge wegen der Brücke. Ich finde es nicht richtig, dass die Fahrräder und die Fußgänger auf schmalen Raum zusammengedrängt werden. Fahrradfahren sogar in beide Richtungen erlaubt. Ich fände einen Verzicht auf die Zweirichtungsfreigabe besser, ich würde die Radweg-Benutzungspflicht aufheben, um auch Radverkehr auf der Straße	Verzicht auf zwei Fahrspuren, Radwegebenutzungspflicht aufheben und Tempo 30	Eine Einstreifigkeit je Fahrtrichtung ist verkehrlich schwer umsetzbar, da die Verkehrsbelastung des motorisierter Individualverkehr nicht mehr abgewickelt werden kann. Dies wurde während der ersten Workshopveranstaltung dargelegt.  <a href="#">Auswertung der ersten Beteiligungsphase</a>

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	zuzulassen. Ich finde Tempo 30 auf der Straße sehr wichtig, um all diese Verkehre sicher nebeneinander		
64	(...) Der Autoverkehr soll hier bald einspurig werden. Dazu gibt es unter <a href="https://www.soscsurvey.de/beteiligung-berner-heerweg/">https://www.soscsurvey.de/beteiligung-berner-heerweg/</a> eine Bürgerbeteiligung. Am Bahnhof Farmsen ist deutlich mehr Radverkehr zu erwarten. Mein Vorschlag: den Radverkehr an die Straße zu legen und unter keinen Umständen auch noch eine Rad-Autobahn (2-spurig) zu bauen! Die Gefährdung der Fußgänger würde dadurch deutlich erhöht.	Radverkehr auf die Straße (durch Radverkehrsmaßnahme Berner Heerweg ist mehr Radverkehr zu erwarten)	Aus Gründen der nachteiligen Verkehrssicherheit der Radfahrer:innen auf der Straße, hervorgerufen durch die hohen Verkehrsbelastungen (Autoverkehr und Busverkehr), sind Radverkehrsanlagen auf der Straße in diesem Fall nicht umsetzbar.
25	Senator Tjarks hat auf einer Veranstaltung am 15. August 2021 in Farmsen darauf hingewiesen, dass der Radverkehr auf den Fußverkehr zu achten und ihm Vorfahrt gewähren hat.  Die Ausgestaltung in allen Varianten drückt diese Regel der StVO nicht aus. Im Gegenteil wird durch die vorliegende Planung dem Radverkehr Vorrang vor den Fußgängern gewährt, die im gesamten Umfeld die größte Gruppe darstellen.  Daher: Radverkehr auf die Straße!	Radverkehr soll keinen Vorrang vor Fußverkehr haben, daher Radverkehr auf die Straße / Fußverkehr ist in dem Bereich die zahlenmäßig größte Gruppe	Radwege auf die Straße sind in dem Bereich als nicht verkehrssicher eingestuft worden. Die genaue Bevorrechtigung zwischen Fuß- und Radverkehr wird im weiteren Planungsprozess erfolgen und abgewogen.



Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
72	Bei einem solchen wichtigen Verkehrsknoten sollte man schon etwas investieren, damit der für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert. Die Radfahrer sollten aus diesem Bereich ganz herausgenommen werden und nördlich und südlich jeweils durch einen Zweirichtungs-Rad(schnell)weg mit eigener Bahnunterführung nördlich und südlich hinter den Gebäudereihen geführt werden. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern werden so weitgehend vermieden. Fahrradabstellplätze wären ideal erreichbar.	Radverkehr aus dem Bereich U-Farmsen herausnehmen (nördlich und südlich jeweils mit Bahnunterführung führen)	Diese Idee ist nicht realisierbar, da die Umsteigebeziehungen Rad/ Bahn und Bus von sehr hoher Bedeutung sind.
49 und 56 sowie 57, 58 und 59	Also von der August-Krogmann-Straße, beim Berner Heerweg, nach links und rechts, sollte es Radwege, statt Radstreifen geben, wenn sich Radwege nun gar nicht umgehen lassen sollten, dann sollten dort größere Abstände zu den Straßen sein mit Baumbepflanzungen, wie beim Luisenhof, Sie grenzen sonst wie woanders eingeschränkte Radler, hinzu genügend ältere Menschen von der Teilhabe am Verkehr vollkommen aus, die sonst auf dem Bürgersteig gezwungen werden. Die haben sie nicht mit bedacht....	Diskussion: Radwege statt Radfahrstreifen an Kreuzung Berner Heerweg / wenn Radfahrstreifen dann nur mit großem Abstand zum Radverkehr	Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen wurde im Verkehrskonzept entschieden den Radverkehr im Bereich U Bahnhof Farmsen nicht auf der Straße zu führen. Der Konflikt zwischen Bus, KFZ und Rad wird höher eingestuft (die Schwere der Unfälle ist deutlich höher) als der Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr.
62 Antwort zu 56	Tja, die sch... Radfahrstreifen direkt auf der Fahrbahn sind für mich aus Sicherheitsgründen tatsächlich ein Grund dafür, dass ich wieder mehr Auto fahre... (Oder auf kurzer Strecke ebenillegal den Gehweg benutze.)		

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	Die paar cm Abstand zu den nicht immer 100% aufmerksamen Autos sind mir einfach zu lebensgefährlich.		
66 Antwort zu 62	Das Problem sind nicht die Radfahrstreifen. Dort werden Sie gesehen, was der wichtigste Punkt für die Verkehrssicherheit ist. Fahren Radfahrnde jedoch auf einem Radweg etwas abseits der Fahrbahn, werden Sie vom Autofahrer oft übersehen oder "vergessen" und dann an der nächsten Einmündung angefahren. Man muss hier gefühlte Sicherheit und objektives Unfallgeschehen genauer betrachten. - Einfache Argumente und Schlussfolgerungen können da sehr gefährlich sein.		
68 Antwort zu 66	Nein, das Problem IST der geringe Abstand zwischen Kraftfahrzeugen und Rad. Die 1,50m, die eigentlich Mindestabstand beim Überholen sein sollten, werden doch im echten Leben kaum eingehalten. Eine kleine Unaufmerksamkeit, Handynutzung, Alkohol/Drogen am Steuer... Es gibt genug Gründe für ein kurzes Abkommen nach rechts. Und dann hat der Radfahrer keine Chance. Oder andersrum. Ist ihnen schon mal ein Pedal abgebrochen? Mir schon. Das Schlingern ist auf dem Radweg gefährlich, auf der Straße tödlich.		

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
67 Antwort auf 58	Wie kommen Sie denn darauf, dass ältere Menschen keine Radfahrstreifen benutzen? Jeden Tag kann ich das Gegenteil beobachten. Und hier würde auch mehr Aufklärung helfen, warum die Entwicklung hin zu Radfahrstreifen ging und welche Vorteile - insbesondere für die Verkehrssicherheit - sie haben.		
60	(...)Berner Heerweg sollten auch gefährliche Radstreifen weg, oder ein größerer Abstand, dazwischen mit Bäumen zur Straße...		
70 und 71	Wenn man den Radweg etwas im Bogen (mit mehr Abstand) an den Bushaltestellen vorbei führt, würde das den Konflikt mit ein und aussteigenden Fahrgästen evtl. etwas entschärfen.(Bezieht sich auf die nördliche Seite.)	Radweg auf nördlicher Seite mehr im Bogen (also mit mehr Abstand an der Haltestelle vorbeiführen)	Für eine ausreichende Trassierung im Bogen stehen nicht ausreichend Flächen zur Verfügung. Daher ist zwingend erforderlich die Geschwindigkeit beim Radfahren der örtlichen Gegebenheiten anzupassen.
16	(...) Der wandnahe Radweg muss sehr deutlich als Radweg erkennbar sein, da seine Lage ("vertauscht" mit dem Gehweg) ungewöhnlich ist. Vielleicht sollte man daher doch lieber bei der üblichen Anordnung bleiben (Radweg an die Fahrbahn). Auch wer mit Kindern unterwegs ist, wird es an dieser Straße besser finden, sie etwas ab der Fahrbahn gehen zu lassen.	Evtl. Radweg und Fußweg in der Lage auf der Südseite vertauschen, um Radweg an der Fahrbahn zu haben	Dies wurde aufgrund des Platzmangels verworfen. Ansonsten müsste der Radweg zwischen zwei separate Gehbereiche eingefasst werden, wodurch mehr Fläche benötigt wird, die allerdings nicht zur Verfügung steht.

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
21	Auf dieser Karte sieht das alles sehr schön aufgeräumt aus. Aber im echten Leben wird das für die Fußgänger und Radfahrer weiterhin sehr eng sein.	Enge bleibt	Das Planungsteam geht davon aus, dass die Verkehrs- und Freiraumplanung die wahrgenommene Enge reduzieren werden.
28	Der Plan wurde ja ursprünglich unter dem Namen Busbeschleunigung Farmsen konzipiert, bietet aber im Endeffekt nur eine Verbesserung für den Radverkehr an. Die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, die heute schon das größte Konfliktpotential. Sollten die Radfahrer hier auch noch zum Teil 2-Richtungs-Radwege und rote Fahrbahnmarkierung bekommen, wird der Konflikt erheblich verstärkt.	Planung zu radverkehrslastig	Das ÖPNV-Angebot wird im Bereich U-Farmsen deutlich verbessert und erweitert. Die Verbesserung des Radverkehrsangebots ist allerdings auch ein Teil der Busbeschleunigung.
miro	Überdachte Fahrradstellplätze gewünscht		Für die Errichtung der Bike+Ride-Anlagen, die im Zuge der Busbeschleunigung ausgebaut werden sollen, sind stadtweit einheitliche Anforderungen einzuhalten, zu denen neben den quantitativen ebenso qualitative Vorgaben zählen. Ziel ist, 50% der öffentlichen Stellplätze zu überdachen.
miro	Weniger Umwege für Fahrradfahrer und dezentrale Stellplätze		Das Verkehrs- und Freiraumkonzept haben sowohl weniger Umwege für den Radverkehr als auch bessere Fahrradabstellmöglichkeiten zum Ziel

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
miro	Frei zugängliche Stellplätze ohne Schlüssel werden gewünscht		Die bestehenden Abstellanlagen werden durch eine moderne, stadtweit einheitliche Möblierung ersetzt und mengenmäßig dem prognostizierten Bedarf an Fahrradstellplätzen angepasst. Dabei entstehen sowohl öffentliche (zum Teil überdachte) Stellplätze als auch ein gesichertes Angebot zur Miete.
miro	Schließfächer mit Steckdose für E-Bikes vorgesehen		Als Ergänzung zu den gesicherten Stellplätzen werden Schließfächer angeboten, die zur Aufbewahrung von Fahrradzubehör sowie zum Aufladen von Fahrradakkus dienen.
miro	Ggf. mehr Stellplätze für Lastenräder mitbedenken		Die Fahrradanhängerbügel im B+R-Konzept sind auch für die Abstellung von Lastenrädern geeignet. Eine Separation und/oder zusätzliche Flächenvorhaltung für Lastenräder ist bisher nicht Teil des B+R-Konzepts. Jedoch werden im Zuge der Planung die aktuelle Nutzungsbedarfe überprüft und sofern weitere Flächenoptionen bestehen, versucht, diese mit unterzubringen. Auch für Lastenräder soll zukünftig ein stadtweit einheitliches Stellplatzkonzept entwickelt werden.
miro	Fahrradstellplätze sollen gut einsehbar sein		Entwicklungskonzept sieht vor, die B+R-Anlage unter Berücksichtigung einer übersichtlichen Wegeführung und entsprechender Beleuchtung zu errichten. Die Beleuchtung der Verkehrsanlage liegt in der

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
			Verantwortung von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA), nicht der P+R.
miro	Besseres Sicherheitsgefühl – ggf durch Kameraüberwachung		Die transparente und offene Gestaltung der Möblierung trägt zur sozialen Kontrolle und somit zur Sicherheit der B+R-Anlagen bei (siehe z.B. Bike+Ride-Anlagen U-Oldenfelde). Zudem werden gesicherte Stellplätze in Sammelschließanlagen zur Miete angeboten. Durch regelmäßige Reinigung und Kontrollgänge wird Verschmutzung und der Entstehung von "Angsträumen" vorgebeugt. Eine Kameraüberwachung auf öffentlichen Flächen ist seitens P+R nicht möglich.
miro	Klare Darstellung der Querungsflächen auf Radwegen für Fußgänger		Diese werden regelkonform umgesetzt.
miro	Klare Trennung der Rad- und Fußwege gewünscht		Das Planungsteam strebt eine möglichst klare Trennung an und wird dies im weiteren Planungsverlauf berücksichtigen.
miro	Zugang zu P&R: Beleuchtung und bessere Einsehbarkeit muss gewährleistet sein, um die Sicherheit zu gewährleisten		Das B+R-Entwicklungskonzept sieht vor, die B+R-Anlage unter Berücksichtigung einer übersichtlichen Wegführung und entsprechender Beleuchtung zu errichten. Die Beleuchtung der Verkehrsanlage liegt in

Radverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
			der Verantwortung von Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA), nicht der P+R.
miro	Radwege müssen gut erkennbar sein		Das Planungsteam wird darauf hinarbeiten, dass die Radwege gut erkennbar sind.
miro	Radwege müssen gut erkennbar sein		
miro	2- Richtungs Radwege sicher? Aus Erfahrung funktioniert das		Das Planungsteam geht davon aus, dass der Zweirichtungsradweg sicher ist. Mit der Polizei ist das Thema bereits diskutiert worden.



## BEITRÄGE ZUM THEMA FUßVERKEHR



**Hinweis:**

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Fußverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
10	Im Sinne von Verkehrssicherheit, Anreiz-Schaffung zum Radfahren, kurzen Fußwegen usw. ist es ein großer Mangel, dass die Ampelquerung am Knoten August-Krogmann-Str/Am Luisenhof weiterhin ausbleibt. Man sieht hier, dass der MIV Priorität hat. Als Fußgänger merkt man, dass man Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse ist. Man muss sich dann auch nicht wundern, wenn die Leute (viel zu viel) Auto fahren.	Fehlende Querung August-Krogmann-Straße / Am Luisenhof (östlich)	Eine signalisierte Querung über alle Kreuzungsarme kann aufgrund des Verkehrsablaufes dieser Ampelanlage nicht eingerichtet werden, da dadurch erforderliche Aufstellflächen verloren gehen würden.
14	Wenn der Fuß- und der Radverkehr die August-Krogmann-Straße Nord quert, müssen 4 Fahrspuren gequert werden. Die Ampeln hierfür sollten synchronisiert und zeitlich so bemessen sein, dass die 4 Spuren in einer Aktion gequert werden können und nicht Wartezeiten zwischen den Spuren entstehen. Ansonsten muss damit gerechnet werden, dass insbesondere der Fußverkehr hier verkehrswidrig versuchen wird, bei roter Ampel zu queren.	Ausreichend Grünzeit für das Queren der August-Krogmann-Straße Nord berücksichtigen	Eine längere Grünzeit ist in dem Verkehrskonzept vorgesehen.
21	Bitte wirken Sie unbedingt auf das EKZ ein, dass die Barriere neben dem U-Bahnhof Süd rückgebaut wird. Dadurch erhält der Radverkehr zusätzliche (bisher kaum genutzte) Abstellmöglichkeiten und ein Großteil	Treppenanlage unbedingt entfernen	Die Problematik haben wir erfasst und die barrierefreie Umgestaltung ist Teil des Planungskonzepts. Eine Umgestaltung ist jedoch nur in Kooperation mit den Eigentümer:innen des Einkaufszentrums möglich. Hier

Fußverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	<p>der EKZ-Besucher werden dann hier entlang gehen bzw. fahren und den engen Haltestellenbereich vor der HASPA deutlich entlasten. Solche Treppenanlagen sind auch unter dem Gesichtspunkt Barrierefreiheit völlig aus der Zeit gefallen. Und halten Sie die Rampe so flach wie möglich, so dass auch Rollstuhlfahrer und Rollatoren diese ohne Mühe nutzen können.</p>		<p>sind weitere Abstimmungen im Planungsprozess vorgesehen.</p>
7	<p>Die "alternativ" gepflasterten Bereiche für Fuß- und Radverkehr sind ungeeignet. Wenn hier - wie in der Beschreibung von Var. 1 geschehen - das Konfliktpotenzial als zu groß angesehen wird, dann ist diese Verkehrsplanung ungeeignet. Das wird dann auch durch kreative Pflasterarbeiten nicht besser. Dann muss man stattdessen die Verkehrsplanung anders machen.</p>	<p>Pflasterung des Rad- und Fußverkehrsbereichs ungeeignet / Konfliktpotenzial bleibt zu groß</p>	<p>Bei der Gestaltung wird die angebotene Lösung als behördenübergreifende Lösung rechtlich geprüft (z.B. Fahrradwerkstadt in Verbindung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Straßenverkehrsbehörde und behördenübergreifend, Blinden und Sehbehindertenverein etc.)</p> <p>Die Radverkehrswegeführung ist mit der angegebenen Pflasterung außerhalb der KFZ-Flächen eindeutig geführt. Die Fußgänger:innenbereiche sind Gehwege. Die Situation in hochfrequentierten Bereichen stärken die alternativ gepflasterten Bereiche (z.B. wechselnd querverlaufend Radweg- und Gehwegbelag mit einer Breite von 0,5 m) die Aufmerksamkeit des Radverkehrs - und damit verbunden eine Reduzierung der Geschwindigkeit (vergleichbar den Quer zur Fahrbahn verlaufenden Rüttelstreifen für den Kfz-Verkehr). Für den Fußverkehr sind die Balken parallel zur Laufrichtung</p>

Fußverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
			<p>(auch hier, soll durch die alternative optische Gestaltung, die Aufmerksamkeit erhöht werden), es ist aber kein Zebrastreifen (Balken quer zur Laufrichtung) und somit keine Bevorrechtigung der Fußgänger:innen im Radweg oder umgekehrt.</p> <p>Eine endgültige Festlegung der gestalterischen Lösung wird bis zur Entwurfsplanung angestrebt. Dieser Prozess nimmt jedoch eine gewisse Zeit in Anspruch.</p>
Email	(...) Zwischen den Radwegen und den Wartebereichen zu den Haltestellen sollten wir überall Geländer mit Durchgängen einplanen. So können wir Konflikte vermeiden. In Oslo ist das gerade Standard bei neuen Stationen geworden	Geländer und Durchgänge vorsehen zwischen Wartebereichen und Radweg	Grundsätzlich sind auf Einbauten zu verzichten. Die Gestaltung der Planung sieht vor mit vorhandenen unerlässlichen Einbauten sinnvoll umzugehen, so dass unnötige Einbauten vermieden werden. Dieser Aspekt wird in der weiteren Entwurfsplanung untersucht und abgestimmt.
25	<p>Senator Tjarks hat auf einer Veranstaltung am 15. August 2021 in Farmsen darauf hingewiesen, dass der Radverkehr auf den Fußverkehr zu achten und ihm Vorfahrt gewähren hat.</p> <p>Die Ausgestaltung in allen Varianten drückt diese Regel der StVO nicht aus. Im Gegenteil wird durch die vorliegende Planung dem Radverkehr Vorrang vor den</p>	Radverkehr soll keinen Vorrang vor Fußverkehr haben, daher Radverkehr auf die Straße / Fußverkehr ist in dem Bereich die zahlenmäßig größte Gruppe	Radwege auf der Straße sind in dem Bereich als nicht verkehrssicher eingestuft worden. In Haltestellenbereichen muss der Radverkehr auf Fußgänger:innen achten.

Fußverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	<p>Fußgängern gewährt, die im gesamten Umfeld die größte Gruppe darstellen.</p> <p>Daher: Radverkehr auf die Straße!</p>		
73	<p>Das ganze ist zu eng. 1. Der Bahnhof sollte deshalb als Passage für die Fussgänger fungieren und entsprechend geöffnet werden. Der Radverkehr kann dann weiterhin (und störungsfrei) außen herum geführt werden. (...)</p>	<p>Bahnhofsdurchgang grundsätzlich für Fußverkehr öffnen</p>	<p>Priorität ist den Fußverkehrs außerhalb den Verkehrszeiten der U-Bahn auf öffentlichen Wegen zu führen.</p>
21	<p>Auf dieser Karte sieht das alles sehr schön aufgeräumt aus. Aber im echten Leben wird das für die Fußgänger und Radfahrer weiterhin sehr eng sein.</p>	<p>Enge bleibt</p>	<p>Das Planungsteam geht davon aus, dass die Verkehrs- und Freiraumplanung die wahrgenommene Enge reduzieren werden.</p>
Email	<p>(...) Der Fußweg nördlich der neuen Haltestelle (26, 171 und 167) ist viel zu schmal. Die Bänke behindern hier den Fußverkehr und sollten eher am Rande an anderer Stelle eingeplant werden. Der ganze Straßenzug muss weiter nach Süden geplant werden. Der Zweirichtungsweg ist grundsätzlich gut. Aber Konflikte mit den Fußgängern sind absehbar. Man könnte vielleicht auf die Insel zwischen den Fahrbahnen verzichten oder die Fußwegfläche an der südlichen Haltestelle etwas reduzieren. Sollte man an der Mittelinsel festhalten, würden wir hier eine niedrige "Englische Hecke" als Begründung vorschlagen. (...)</p>	<p>Fußweg nördlich der Haltestelle zu schmal (gesamten Straßenzug weiter nach Süden verschieben)</p>	<p>Die begrenzten Platzverhältnisse im Bushaltestellenumfeld erschweren größere Breiten für den Fußverkehr. Es wird in der weiteren Planung geprüft, ob mehr Platz für den Fußverkehr auf der Nordseite zur Verfügung gestellt werden kann.</p>

<b>Fußverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
miro	Wartebereiche an den Bushaltestellen müssen kontrastreich zum Gehweg sein		Die barrierefreie Ausgestaltung der öffentlichen Flächen gehört zu den Zielen der Überplanung. Hierfür werden taktile Leiteinrichtungen aufgebaut. Diese sind kontrastreich zu den Gehwegbereichen, welche der Orientierung dienen. Richtliniengemäß werden Haltestellen in dergleichen Farbe wie Gehbereiche hergestellt.
miro	Belag/Farbe im Bereich Bushaltestellen ändern, um Aufmerksamkeit zu generieren		



## **BEITRÄGE ZUM THEMA AUTOVERKEHR**

**Hinweis:**

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Autoverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
48	Beide Pläne sind nur Kosmetik, keine Innovation. Am Luisenhof und Rahlstedter Str. sind nur einspurig (in jede Richtung), warum muss das kurze Stück der August-Krogmann-Str. dazwischen unbedingt zweispurig sein? Wie wäre es, wenn man die August-Krogmann-Str. hier auch einspurig macht? Dann hätte man viel Platz für Fußgängen, Fahrradfahrer, und Bushaltemöglichkeiten gewonnen. Und gleichzeitig aus der Kreuzung August-Krogmann-Str./Berner Heerweg einen Kreisverkehr machen (keine Ampelstaus mehr).	Einspurigkeit und Kreisverkehr am Berner Heerweg	<p>Eine Einstreifigkeit je Fahrtrichtung ist verkehrlich schwer umsetzbar, da die Verkehrsbelastung des motorisierter Individualverkehr nicht mehr abgewickelt werden kann.</p> <p>Auch das Thema Kreisverkehre wurde diskutiert. An der Kreuzung Berner Heerweg ist zu keiner Zeit eine ausreichende Qualitätsstufe (QVS F/C) zu verzeichnen.</p> <p><a href="#">Auswertung der ersten Beteiligungsphase</a></p>
23	Farmsen düst sehenden Auges in den Dauerstau. Wer in dem Bereich um den U-Bahnhof Farmsen immer mehr Wohnungen ansiedelt, kommt mit dem Nachbauen von Straßen nicht mehr hinterher. Es fehlt an Raum für zusätzliche Straßen, es sei denn man baut diese mehrstöckig, wie es häufig in Asien oder den USA zu sehen ist. Eine andere Lösung wäre dann nur noch das konsequente verzichten auf das Auto. Aber wer will das umsetzen.	Durch die vielen Neubauten wird es zu "Dauerstau" kommen	Die Planung ist für alle Verkehrsteilnehmer:innen eine deutliche Verbesserung und dient der Verkehrssicherheit. Die Umliegenden Hochbaumaßnahmen sind den Planer:innen bekannt.

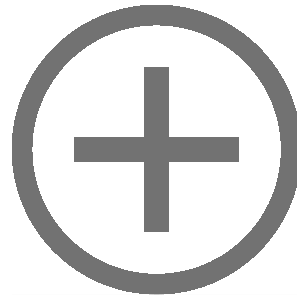
<b>Autoverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
36	<p>Ich hätte es für wichtig gehalten, wenn man bevor in Farmsen die Bebauungsdichte erhöht, über ein Verkehrskonzept nachgedacht hätte das den neuen Anwohnern gerecht werden kann.</p> <p>Das Neubaugebiet auf dem Gelände der Berufsförderungsanstalt und das Neubaugebiet hinter dem Pflegeheim bis hoch zum Neusurenland sollte mit einer Straßenanbindung versehen werden, dass die Autos NICHT durch den Engpass Farmsen U-Bahnhof fahren müssen.</p>		
37	<p>So wie es jetzt geplant ist werden im kommenden Jahr eine Vielzahl von Anwohnern zusätzlich in Farmsen durchfahren...und das in einer Phase in der noch nicht umgebaut ist, oder gerade umgebaut wird.</p> <p>Vielleicht ist es möglich die Neubaugebiete noch mit einem Anschluss zu versehen, der den Bereich U-Farmsen entlastet.</p>		
19/20	<p>1/2: Es ist traurig angesichts von Autoverkehrsdichte, Luft- und Lärmbelastung und Klimadiskussion, dass in diesem Mehrfachknoten versucht wird, dem Autoverkehr gerecht zu werden. Besser wäre es, von der anderen Seite her zu überlegen: Was brauchen Menschen, die an diesem Ort per ÖPNV, zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs sind, die sich hier aufhalten</p>	<p>Diskussion: Planung zu autogerecht</p>	<p>Das vorliegende Verkehrskonzept fokussiert sich auf eine Verbesserung der Situation für den Busverkehr, die Fahrgäste, den Rad- und den Fußverkehr im Haltestellenumfeld U Bahnhof Farmsen. Das Konzept für die Freiraumgestaltung legt einen weiteren Fokus auf die Gestaltung der Aufenthaltsqualität.</p>



Autoverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	wollen, die an den Haltestellen warten (müssen), um hier so etwas wie Lebensqualität zu haben? 2/2: Und was dann noch möglich ist an privatem Autoverkehr, das kann hier durch - bequemer wird das für den Autofahrer dann sicher nicht. Aber nur mit gutem Angebot für die Alternativen kann langfristig der notwendige Umsteigeeffekt erreicht werden.		Die Ansicht einer "zu autogerechten" Planung wird daher vom Planungsteam nicht geteilt.
32 Antwort zu 19	..die Autos sind nun mal da und es geht ja darum die Lage zu verbessern. Soll man die Durchfahrt verengen, damit weniger Autos durchfahren können ? ...tolle Idee. Dann ist der Stau halt länger. Damit ist niemand geholfen.		
42 Antwort zu 32	Autos sind nicht "nun mal da". Die fährt da schon jemand hin. Und Stadtplanung beeinflusst selbstverständlich die Wahl des Verkehrsmittels.		
33 Antwort zu 20	...hier wird ja auch an einer alternativen Lösung gearbeitet, das einen besseren Busverkehr in Farmsen ermöglicht. Mit z.B. einer höheren Taktung der Busse, wenn mehr Platz für einen flüssigen Ablauf vorhanden ist.		
16	Sehr positiv ist der Wegfall des freien Rechtsabbiegers. (...)	Wegfall des freien Rechtsabbiegers	
			Grundsätzlich ist der freie Rechtsabbieger in der Straßenverkehrsordnung (STVO) gesetzlich verankert.

<b>Autoverkehr</b>			
<b>Beitrags-Nr.</b>	<b>Beitrag</b>	<b>Zusammenfassung des Beitrags</b>	<b>Rückmeldung des Planungsteams</b>
74 Antwort zu 16	Wie sich die Meinungen unterscheiden können... Ich sehe das mit dem freien Rechtsabbieger in den Berner Heerweg sehr kritisch und denke, dass durch den bisherigen „runden“ Abbieger bestimmt wesentlich mehr Verkehr flüssig durchlaufen kann, als über einen 90grad Abbieger, an dem naturgemäß stärker runtergebremst werden muss. Und weniger ablaufender Verkehr bedeutet mehr Rückstau...		Diese Stelle wird im weiteren Planungsverlauf diskutiert und eine Entscheidung herbeigeführt werden.
69	Gilt für beide Varianten: Bauliche Trennung zwischen den Fahrtrichtungen in der August Krogmann Straße möglichst ganz bis zur Ampel am Berner Heerweg durchziehen, um gefährliche Wendemanöver zu verhindern.	Bauliche Trennung verlängern	Eine Verlängerung der baulichen Trennung wird überprüft.
55 Antwort zu 21	Ja, stimmt Aufzeichnungen sind oft ganz anders, als wie in der Realität und für Autos wird es wie oft mit den Fahrspuren noch enger und wenn die langsamer fahren und noch mehr aufstauen brauchen die ewig u.v.a.m. ...	Eng für Autoverkehr	Die Fahrstreifenbreiten des Verkehrskonzeptes entsprechen den geltenden Richtlinien.
41 Antwort zu 28	Wie kommen Sie darauf, dass diese Planung für den Radverkehr von Vorteil ist? Hier werden Fußgänger und Radfahrer gegeneinander ausgespielt, um das eigentliche Problem - die Menge an Autoverkehr - unangetastet zu lassen	Autoverkehrsmenge wird nicht angetastet	Die vorliegende Planung zielt vor allem auf ein besseres ÖPNV Angebot ab, um so zur Mobilitätswende beizutragen.

Autoverkehr			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
Email	(...) Zunächst ist nicht erkennbar, wo der Autoverkehr reduziert wird. Die neue Kreuzung macht einen eher leistungsfähigeren Eindruck. Liegen neuen Planungen nicht das Ziel zu Grunde, den Autoverkehr bis 2030 deutlich zu reduzieren? (...)	Reduzierung des Autoverkehrs bleibt aus	
miro	Entfall der Stellplätze im Bereich des Waschsalons wird kritisch gesehen		
miro	Kiss&Ride Platz ist zu überprüfen		Das Planungsteam wird im weiteren Planungsprozess prüfen, ob es die Möglichkeit für eine Kiss&Ride Zone gibt.
miro	Anlieferung auf der Südseite ist zu überprüfen		Auf der Südseite ist keine Anlieferzone im öffentlichen Raum vorgesehen. Diese gibt es auch im Bestand nicht.
miro	Der ruhende Verkehr vor der Ladenzeile im Nordwesten ist mehr mitzubedenken		Die Flächen werden im Sinne der Mobilitätswende für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr vorrangig genutzt. Aus Platzgründen, können Parkflächen im öffentlichen Raum hier nur sehr begrenzt angeboten werden.



## **BEITRÄGE ZU WEITEREN THEMEN**

Hinweis:

Die Bezeichnung "Miro" in der Spalte Beitragsnummer bezieht sich auf Anmerkungen, die während der Online-Dialogrunde auf einer digitalen Pinnwand (Miro-Board) verortet wurden.

Weitere Themen			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
2	Moin Zusammen, habe mir jetzt erstmal nur die beiden Gesamtpläne angesehen, wo sind denn die großen Unterschiede zwischen den Varianten?? Oder habt Ihr versehentlich zweimal dasselbe eingestellt? (...)	Varianten identisch?	Die Varianten unterscheiden sich nur hinsichtlich der Baumpflanzungen auf der Ostseite des Bahnhofs.
34	Auch von mir die Frage: Warum wird hier eine Variante zwei Mal vorgestellt? Aber es gibt ja auch kaum eine andere Möglichkeit, da sich die Durchfahrt unter der U-Bahn nicht verbreitern lässt. (...)		
17	Es gilt hier alles, wie auch unter Variante 1 geschrieben.	Anmerkungen zu beiden Varianten identisch	
2	(...) Ansonsten kann man wohl nicht viel mehr aus dem vorhandenen Platz herausholen, ohne die Grünfläche vor den MGF-Häusern zu opfern. Muss wohl, würde ich sagen. Der Durchbruch ist das sicher nicht.	Vielmehr wohl ohne Aufgabe der MGF-Fläche nicht möglich	Das ist korrekt. Die Grünfläche vor den MGF-Häusern ist denkmalgeschützt. Ein größerer Eingriff in dieser Fläche ist ausgeschlossen.

Weitere Themen			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
	Frohes Schaffen weiterhin. Eine Anwohnerin		
35	Und warum sind hier die Schriftzeichen so stark begrenzt, dass man nicht mal einen Satz zu Ende schreiben kann ???	Zu wenige Schriftzeichen für die Erstellung von Beiträgen	Als Standardeinstellung stehen allen Teilnehmer:innen pro Beitrag 1000 Zeichen zur Verfügung. Das sollte ausreichen, um Anregungen, Fragen und Kritik einzubringen. Wir nehmen diesen Hinweis dennoch ernst und werden prüfen, ob wir zukünftig für unsere Verfahren noch mehr Schriftzeichen zur Verfügung stellen können.
54	Wie wäre es, wenn die Radfahrer in dem Bereich, wo die Busse halten absteigen und schieben? Gegenseitige Rücksicht von den Fußgängern (die gerne in Ihr Handy vertieft sind) UND den Radfahrern (die auch gerne mit einer hohen Geschwindigkeit da durch rauschen) würde dazu führen, dass dieser teure Umbau uns erspart bleibt und das Geld in wichtigere Projekte (wie zB die Bildung) investiert wird.	Auf Umbau verzichten und auf mehr gegenseitige Rücksichtnahme setzen	Auf die Überplanung kann nicht verzichtet werden. Die Situation für die Verkehrsteilnehmer:innen entspricht nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Verkehrsraum (für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Das wichtiges Element ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
65 Antwort zu 54	Sie haben das Problem nicht erfasst.		
miro	Zuständigkeiten für den Grünstreifen: MR oder LSBG? Prüfen		Die Zuständigkeit für die Pflege des Grünstreifens liegt aktuell im Bezirk.

Weitere Themen			
Beitrags-Nr.	Beitrag	Zusammenfassung des Beitrags	Rückmeldung des Planungsteams
miro	Entwässerung beachten, Starkregenereignisse berücksichtigen		Wird in den folgenden Planungsphasen berücksichtigt.
miro	Entsorgung schwierig/ konfliktreich		Wird in den folgenden Planungsphasen berücksichtigt.