

PLANUNGSSTAND

BERNER HEERWEG

Dokumentation Informationsveranstaltung
Berner Heerweg
Hybrid-Veranstaltung am 05.10.2022

Informationsveranstaltung Planungsstand Berner Heerweg

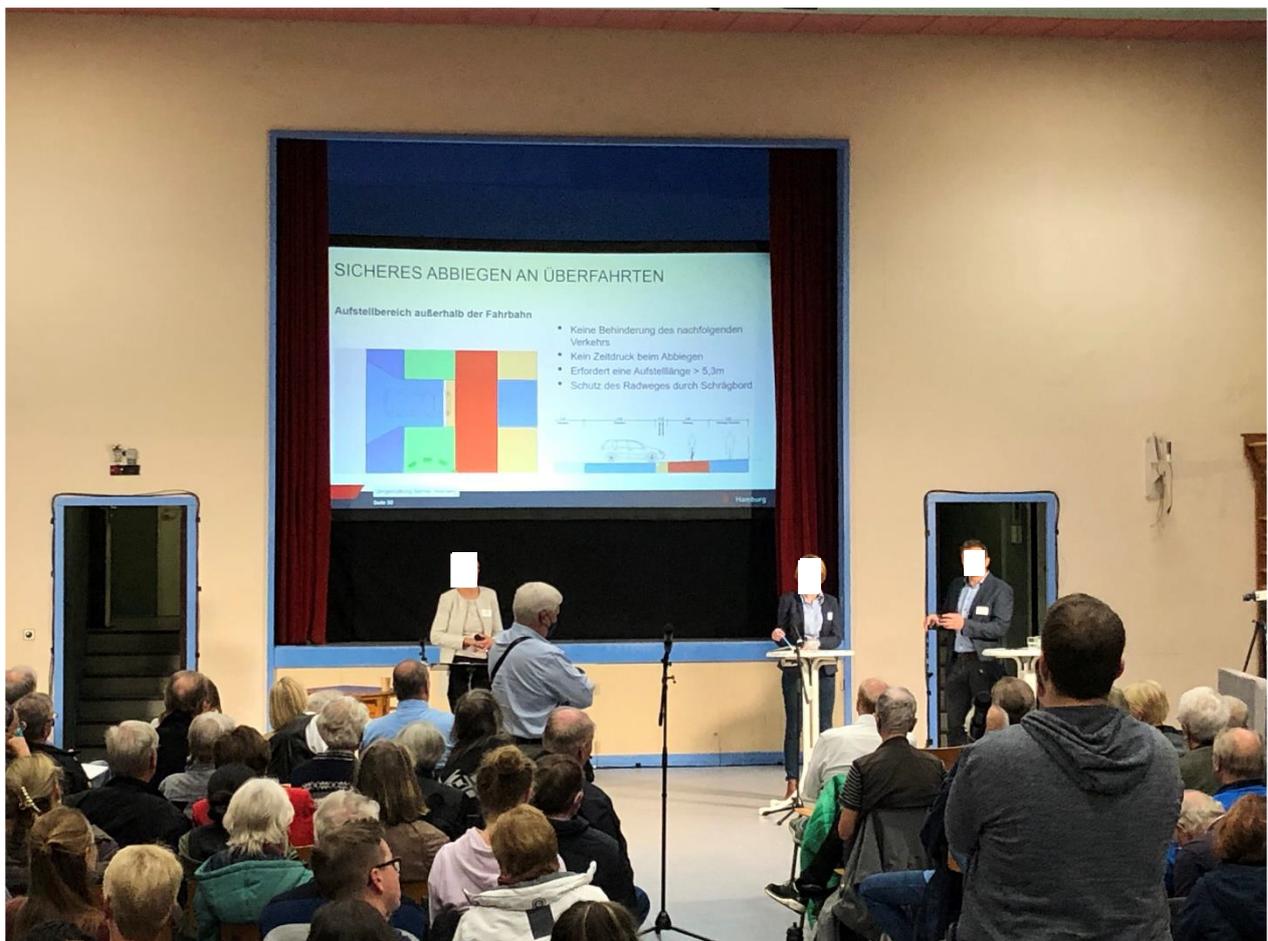
Öffentliche Veranstaltung in der Karl-Schneider-Halle, Berner Heerweg 183 von 18:00 bis 20:40 Uhr

Teilnehmer:innen

Bürger:innen: ca. 140 vor Ort + 285 Aufrufe per Video-Stream

Bezirksamt Wandsbek, Fachamt MR:

Organisation und Moderation steg Hamburg: I



Inhalt

1	Ergebnis Einstiegsfragen.....	3
2	Präsentation Berner Heerweg.....	4
	Anlass der Planung.....	4
	Auswertung Online-Umfrage in 2021	4
	Vor- und Nachteile der weiterentwickelten Varianten.....	5
3	Fragen und Antworten.....	8
4	Anmerkungen.....	18
4	Stimmungsbild zu den Varianten.....	25
5	Zusammenfassung.....	26

Ablauf der Veranstaltung

- 18:00 Uhr Beginn der Veranstaltung und Start des Youtube Streams
- Begrüßung und Vorstellung der Vertreter:innen des Bezirksamts Wandsbek
- Erläuterung Hybrid-Veranstaltung und Ablauf
- Einstiegsfragen an das Publikum per Slido (Online Umfrage-Tool)
- Präsentation zum Planungsstand Berner Heerweg
- Frage- und Antwort-Runde Online- und Vor-Ort-Publikum
- Stimmungsbild zu 4- und 2-spurigen Varianten im nördlichen und südlichen Abschnitt des Berner Heerwegs
- Verabschiedung und Ende



1 Ergebnis Einstiegsfragen

Frau Schneider von der steg Hamburg begrüßt das Online-Publikum sowie die Anwesenden im Saal und stellt die Vertreter:innen des Bezirksamts Wandsbek Frau , Herrn und Herrn vom Fachamt Management des öffentlichen Raums vor. Es folgt eine Erläuterung zum Ablauf der Hybrid-Veranstaltung, die mit drei Einstiegsfragen beginnt. Die Fragen werden dem Online-Publikum sowie den Bürger:innen im Saal per Slido (Online-Umfrage-Tool) gestellt, mit folgendem Ergebnis:

Erläuterung: Die Antworten mit der höchsten Prozentzahl sind jeweils orange und fett markiert

Wie sind Sie auf die Veranstaltung aufmerksam geworden?

Einladungsplakat	38 %
Postwurfsendung	49 %
Social Media	7 %
Wochenblatt	9 %
Website Bezirksamt	6 %
Über Bekannte	18 %
Sonstiges	17 %

Was trifft auf Sie zu?

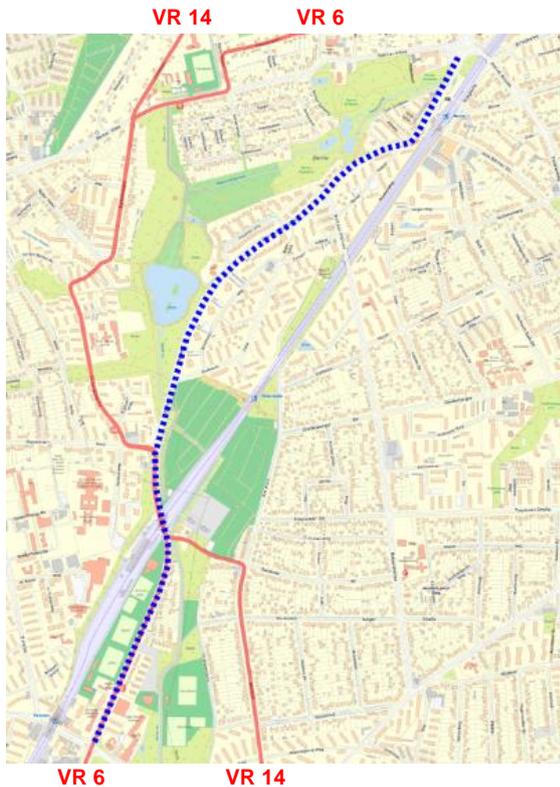
Ich bin Anlieger am Berner Heerweg	27 %
Ich komme aus der näheren Umgebung des Berner Heerwegs	65 %
Ich komme von weiter entfernt	10 %
Ich war bereits auf der 1. Veranstaltung im September 2021	17 %

Wie sind Sie hauptsächlich am Berner Heerweg unterwegs?

Zu Fuß	7 %
Mit dem Fahrrad	31 %
Mit dem E-Scooter	1 %
Mit ÖPNV (Bus)	5 %
Mit Kfz	56 %
Sonstiges	1 %

2 Präsentation Berner Heerweg

Frau vom Fachamt Management des öffentlichen Raums, Leitung der Abteilung Straßen, erläutert den Anlass der Planung zum Berner Heerweg und stellt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vom Herbst 2021 vor. Die Bürgerbeteiligung umfasste eine Online-Umfrage vom 20.08. bis 01.10.2021 sowie eine Hybridveranstaltung am 27.09.2021.



Anlass der Planung

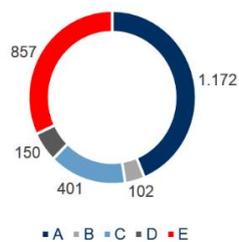
Der Berner Heerweg (blau gestrichelte Linie) gilt als wichtige Hauptverkehrsstraße und ist Teil der Velorouten (VR) 6 und 14 (rote Linien).

Aus baulicher Sicht befindet sich die Straße in einem schlechten Zustand. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit soll eine gemeinsame Lösung für den geplanten Umbau der Straße erarbeitet werden.

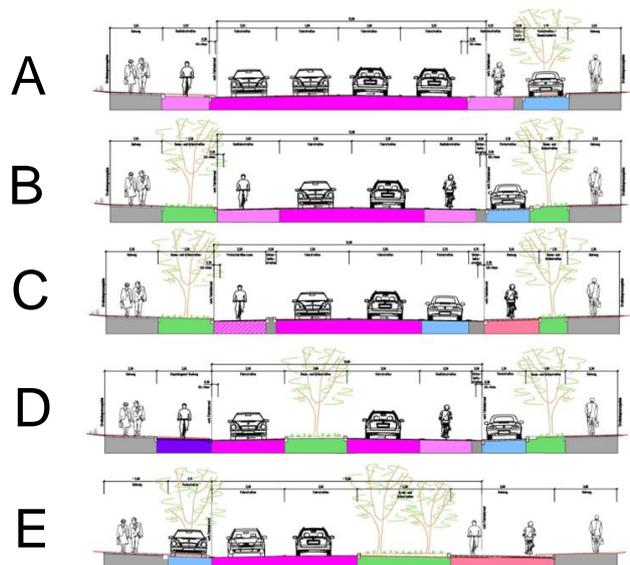
Auswertung Online-Umfrage in 2021

Variantenwahl

Welche Gestaltungsvariante gefällt Ihnen am besten?



Personen, die die Frage beantwortet haben: 2.682



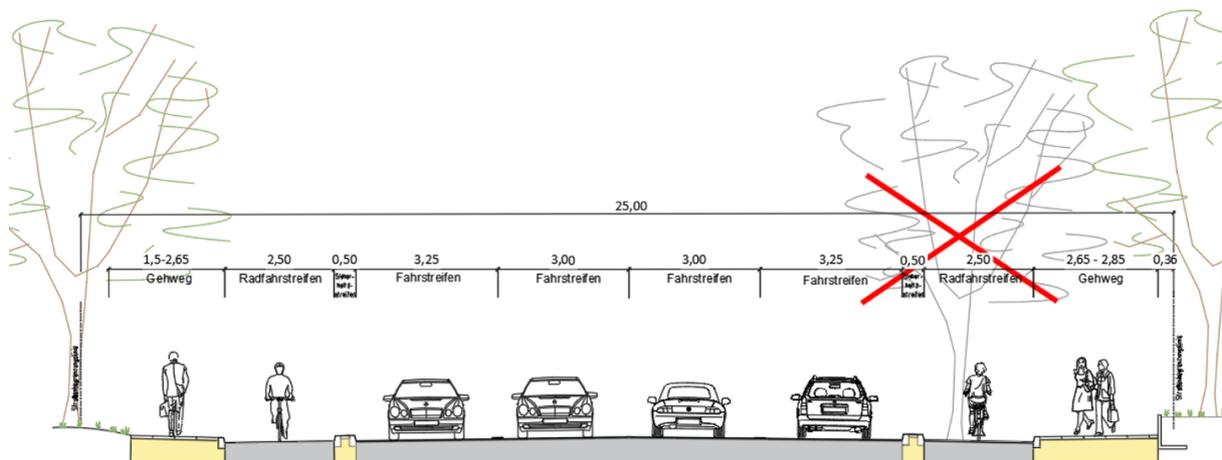
Frau erläutert, dass die bei der Bürgerbeteiligung in 2021 vorgestellten Varianten A-E vor dem Hintergrund der aktuellen Fortschreibung der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) neu bewertet wurden und verschiedene Varianten dadurch nicht mehr umsetzbar sind. Für den nördlichen und den südlichen Abschnitt des Berner Heerwegs verbleiben jeweils zwei mögliche Querschnittsvarianten (Varianten A und C), die nun weiterentwickelt werden. Frau zeigt die Vor- und Nachteile dieser Varianten auf. Ergänzend erläutert Herr die Leistungsfähigkeit des Berner Heerwegs und seiner Knotenpunkte, die es bei der Überplanung der Straße mit zu berücksichtigen gilt.

Die Präsentation des Bezirksamts Wandsbek vom 05.10.22 findet sich auf der bezirklichen Homepage unter dem Link:

<https://www.hamburg.de/contentblob/16558072/26e8e412deb1eefcef0c632787781312/data/down-velo-berner-heerweg-veranstaltung-2022-10-05.pdf>

Vor- und Nachteile der weiterentwickelten Varianten

NORDABSCHNITT VARIANTE 4-SPURIG



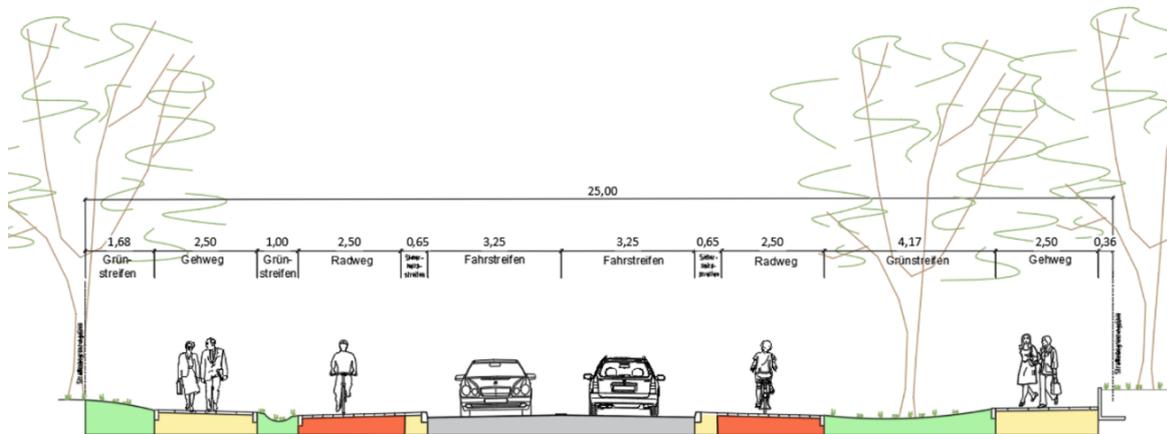
Vorteile:

Sichere Führung für den Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs
Trennung der Verkehrsströme möglich

Nachteile:

Fällung von ca. 44 großkronigen Straßenbäumen notwendig
Gehwege nicht durchgängig im Regemaß herstellbar
Einrichtung von Bushaltestellen nicht regelhaft möglich
Starke Flächenversiegelung
Keine Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum möglich
Keine neuen Baumstandorte möglich
Probleme bei der Beleuchtung zu erwarten

NORDABSCHNITT VARIANTE 2-SPURIG



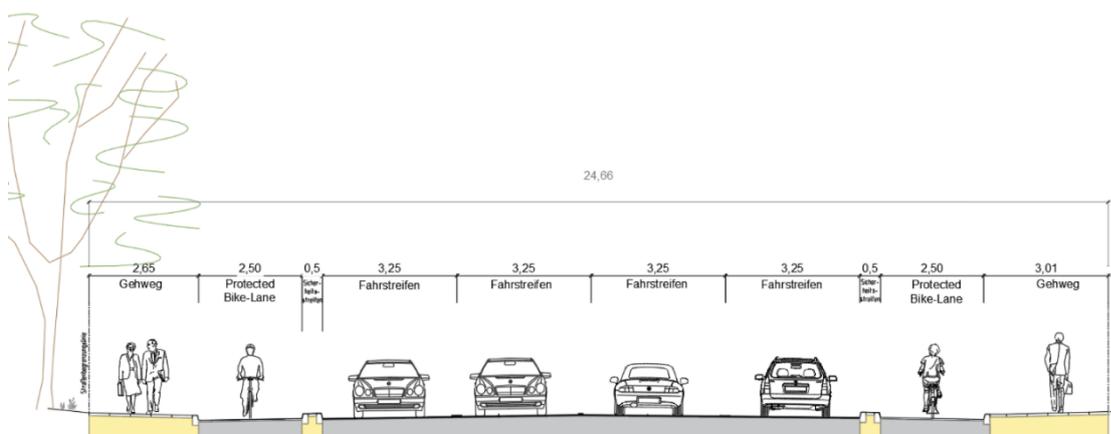
Vorteile:

- Sichere Führung für den Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs
- Trennung der Verkehrsströme möglich
- Grünstreifen mit Baumstandorten kann erhalten werden, teilw. sogar Verbreiterung
- Gehwege können durchweg in Regelbreite hergestellt werden
- Niederschlagswasser der Nebenflächen kann vor Ort versickert werden
- Neue Baumstandorte sind möglich
- Mehr Spielraum zur Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen

Nachteile:

- Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen nur unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs möglich

SÜDABSCHNITT VARIANTE 4-SPURIG



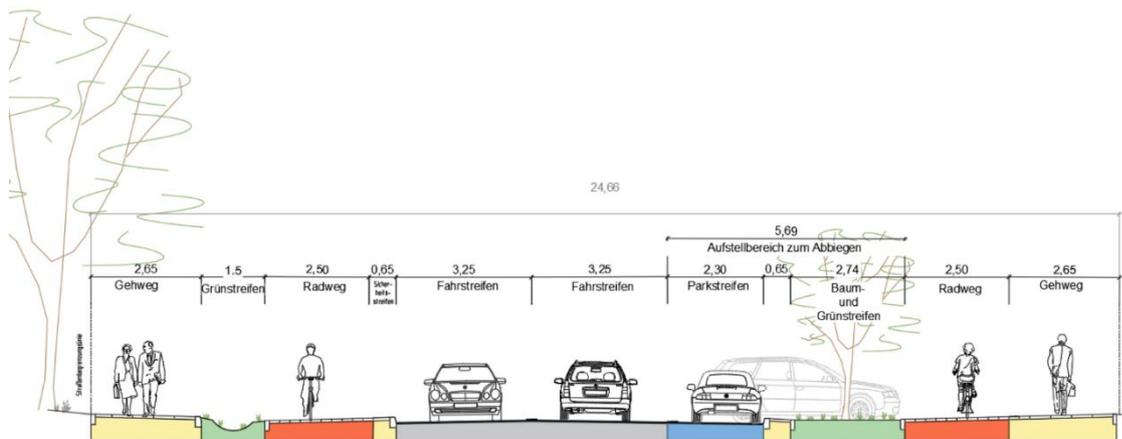
Vorteile:

Sichere Führung für den Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs
Trennung der Verkehrsströme möglich
Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen möglich

Nachteile:

Fällung von 8 bis 13 großkronigen Straßenbäumen notwendig
Keine öffentliche Parkstände und Lieferzonen möglich
Starke Flächenversiegelung
Keine neuen Baumstandorte möglich
Keine Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum möglich

SÜDABSCHNITT VARIANTE 2-SPURIG



Vorteile:

Sichere Führung für den Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs
Trennung der Verkehrsströme möglich
Einrichtung von Parkständen, Lieferzonen und Fahrradanhängern möglich
Verliebene Bäume bleiben erhalten
Gehwege in Regelbreite
Niederschlagswasser der Nebenflächen kann vor Ort versickert werden
Neue Baumstandorte sind möglich
Abrücken des Verkehrs von der Wohnbebauung

Nachteile:

Vorbeifahren an abbiegenden Fahrzeugen nur unter Berücksichtigung des Gegenverkehrs möglich
Keine bauliche Trennung

3 Fragen und Antworten

Im Anschluss an die Präsentation wurden abwechselnd die Fragen des Online-Publikums und des Vor-Ort-Publikums von Frau und Herrn beantwortet. Aufgrund des Umfangs wurden Fragen und Antworten auf die Kernaussagen beschränkt und zum besseren Verständnis umformuliert. Auch wurden bei aus Zeitgründen unvollständig beantworteten Fragen ausstehende Inhalte ergänzt.

Allgemeine Fragen zur Planung:

Fragen	Antworten
Sind verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen?	Es sind keine klassischen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Der Berner Heerweg ist eine Tempo-50 Straße. Bauliche Maßnahmen werden im Allgemeinen in Tempo 30 Zonen eingerichtet, um alle Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam zu machen, dass es sich um Straße mit reduzierter Geschwindigkeit handelt. Allerdings kann durch eine Reduzierung der Fahrspuren bzw. der Fahrbahnbreite ebenfalls eine Verringerung der Geschwindigkeitsverstöße erzielt werden.
Wird an den Knotenpunkten der Radverkehr berücksichtigt?	Ja, der Radverkehr wird bei der Umgestaltung der Knotenpunkte innerhalb der Planungsgrenzen entsprechend berücksichtigt.
Woher kommt die 2,75 m Spurbreite für einen Radfahrstreifen aus ihrer Präsentation?	Die 2,75 m als Regellaß für Radfahrstreifen wurde in der ReStra-Novelle vom 30.06.2022 aufgenommen, der entsprechende Textauschnitt ist auf Seite 18 des Vortrags gezeigt worden.
Sind bei einer vierspurigen Variante Fußwege in Regelbreite möglich?	Im Südabschnitt können diese eingehalten werden. Im Nordabschnitt sind die Regelbreiten wegen Wurzelwerk und Baumscheiben punktuell verringert. An diesen Engstellen muss in Begegnungsfällen gewartet werden.
Im südlichen Abschnitt ist eine Führung des Radverkehrs auf einem Radweg hinter dem Parken vorgesehen. Dort sind viele Grundstücksüberfahrten. Befürchtet wird daher ein erhöhtes Unfallrisiko, da die Radfahrenden nicht im direkten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Wurde auch eine Alternative geprüft, bei der die Radfahrenden im Sichtfeld geführt werden?	Es wurden alle Varianten aus der ersten Beteiligung geprüft, darunter auch die Varianten B und D. Aus der Online-Umfrage ging hervor, dass ausdrücklich eine Führungsform gewählt werden soll, welche eine bauliche Trennung für den Radverkehr vorsieht. Deshalb wurde die Strecke hinsichtlich des Unfallaufkommens untersucht. In Bezug auf Einbiege- und Abbiegeunfälle mit Radverkehrsbeteiligung erwies sich die Strecke als äußerst unauffällig, sodass aus verkehrsplanerischer Sicht dem

	<p>Bürgerwillen an dieser gefolgt werden kann. An den Überfahrten mit den stärksten Verkehrsbelastungen wird auf Parkständen verzichtet, um die Sichtbeziehungen freizuhalten. Zusätzlich sieht die Planung gestalterische Elemente vor um das Risiko von Abbiegeunfällen noch weiter zu reduzieren. Hierzu gehören eine anschließende Entwässerungsmulde mit niedriger Grasnarbe und hochstämmigen Bäumen, Radanlehnbügel an den Überfahrten zur Freihaltung des Sichtfeldes, sowie einer zusätzlichen haptischen Trennung in Form von Schrägborde vor dem Radweg.</p>
Was kosten die Varianten?	<p>Es liegen uns noch keine Kostenschätzungen vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass beide Varianten in etwa die gleichen Kosten verursachen werden, da eine Erneuerung über die gesamte Breite der Straße erfolgen muss. Eine zweispurige Variante kann im Bereich Entwässerung einen Kostenvorteil bieten.</p>
Sind die geplanten Radverkehrsanlagen auch ausreichen, wenn in Zukunft mit einem höheren Radverkehrsaufkommen gerechnet wird?	<p>Mit einer Spurbreite von 2,5 m können sich Radfahrende gegenseitig überholen. Das ist auch bei Lastenrädern sowie bei Spezialrädern für Mobilitätseingeschränkte möglich.</p>
Wie wird mit Starkregenereignissen umgegangen?	<p>Bei einer 2-Spurigkeit entstehen auf den Straßennebenflächen zusätzliche Versickerungsmöglichkeiten. Die Regelwerke geben vor, dass für das Niederschlagswasser, welches auf der Fahrbahn anfällt, Reinigungs- und Rückhaltesysteme eingerichtet werden müssen. Hierdurch sollen nicht nur die umliegenden Gewässer vor Schadstoffeintrag geschützt werden, sondern auch das Wassermanagement bei Starkregen verbessert werden. Bei einer vierspurigen Variante muss das gesamte auch der Fläche anfallende Wasser in unterirdischen Rückhalte- und Reinigungssystemen behandelt werden, was diese entsprechend groß und aufwendig macht.</p>
Welcher Belag für die Radverkehrsanlagen ist bei der Zweispurigen Variante vorgesehen?	<p>Die Standard-Bauweise von Radwegen in Hamburg sind Betonplatten 25x25 cm. Es ist inzwischen auch möglich, Radverkehrsanlagen in Asphalt herzustellen. Die Umsetzbarkeit mit Asphalt wird im weiteren Verlauf der Planung noch geprüft.</p>
Wird an den Schutz der Schulkinder und an zusätzliche Querungsstellen gedacht?	<p>In einer vierspurigen Variante bieten die Protektionselemente der</p>

	Radverkehrsanlagen einen zusätzlichen Schutz. Für weitere Querungsstellen reichen jedoch die Querschnitte nicht aus. In einer zweispurigen Variante kann beispielsweise an den Überfahrten eine zusätzliche haptische Trennung durch Schrägborde verwirklicht werden. Ebenso sind weitere Querungsstellen möglich.
Wird das Angebot für den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut werden?	Die Einrichtung weiterer Bushaltestellen, insbesondere zur Anbindung von Heuortsland sind von der Hochbahn vorgesehen. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen ist nur bei einer zweispurigen Variante möglich.
Es sollte eine Pop-Up-Bikelane eingerichtet werden um das Konzept der Zweistreifigen Variante zu prüfen.	Verkehrsversuche dieser Art sind möglich, bedürfen jedoch einen Beschluss der Bezirksversammlung und der Zustimmung der Oberen Straßenverkehrsbehörde. Diese Möglichkeit wird geprüft.
Warum keine Variante 3 mehr; dass der Berner Heerweg so bleibt wie er ist? An anderen Stellen in Wandsbek ist der Bedarf für Sanierung/Neubau von Radwegen viel höher als am Berner Heerweg.	Der Auftrag an das Bezirksamt lautet die Straße grundhaft instand zu setzen. Dies schließt die Beibehaltung des derzeitigen Zustands aus. Grundsätzlich ist es zwar möglich die Straße unter hohem Aufwand durch partielle oberflächliche Reparaturen für eine Zeit lang verkehrssicher zu halten, dies schiebt eine grundhafte Instandsetzung jedoch nur auf. Der derzeitige Ausbau entspricht nicht den heutigen Anforderungen an den Straßenraum.
Der Wahrnehmung nach wird eine zweispurige Variante bevorzugt. Wurden bei der Verkehrszählung auch Fahrradfahrende und Zufußgehende gezählt? Gibt es so viele Zufußgehende und Radfahrende auf der Strecke, dass ein Umbau notwendig ist?	Der Planungsauftrag des Bezirks beinhaltet eine Neuplanung nach den aktuellen Regularien. Hierbei müssen an Hauptverkehrsstraßen gewisse Sicherheitsbedürfnisse von Radfahrenden und Zufußgehenden berücksichtigt werden. Dies ist unabhängig von der Anzahl der Verkehrsteilnehmer:innen. Die letzte Zählung zum Radverkehrsaufkommen fand am 05.05.2022 statt. Nördlich des Verkehrsknotens an der Stargarder Straße. Im Querschnitt des Unterführungsbauwerks der U1 wurden an diesem Tag 1483 Radfahrende gezählt. Zufußgehende wurden dabei nicht erfasst.
Wie sieht der zeitliche Horizont aus?	Diese Frage kann derzeit nicht beantwortet werden. Eine Koordinierungsgruppe klärt die Verteilung der Baufenster. Da sich einige Maßnahmen verschoben haben ist die Verteilung dieser Baufenster zunächst neu zu regeln.
Wie lange ist die Bauzeit?	Die Bauzeit ist von vielen Aspekten abhängig: U.a. von der Variante selbst, der geforderten Verkehrsführung während dem

	Bau, der Anzahl der Bauabschnitte, dem Umfang von Reinigungsanlagen für das Niederschlagswasser etc. Insgesamt kann mit einer Bauzeit von 1,5 bis 2 Jahren gerechnet werden.
Durch Bauarbeiten an der August-Krogmann-Straße, dem Rahlstedter Weg und dem U-Bahn Ausbau finden viele Baumaßnahmen im Umfeld des Berner Heerweges statt. Stadtstraße mit Reserven planen, daher sollte der Berner Heerweg als aller letztes finalisiert werden. Wie ist das geplant?	Es ist entscheidend, dass die Maßnahmen nicht parallel ausgeführt werden. Hierzu findet eine umfangreiche Koordinierung statt. Die Reihenfolge ist dabei nicht entscheidend. Bei Mehrverkehren durch Umleitungen kann sich die Überlastung am Knoten Rahlstedter Weg verschärfen, da dieser das „Nadelöhr“ für die Strecke darstellt. Die Anzahl der Spuren dahinter hat jedoch keine Auswirkung darauf, wie viele Fahrzeuge die Strecke passieren können.
Was genau kosten die einzelnen Varianten?	Zu diesem Planungszeitpunkt, wir befinden uns in der Vorplanung, können noch keine Angaben zu den Kosten gemacht werden. Die Varianten werden sich jedoch im Kostenaufwand nicht wesentlich voneinander unterscheiden, da eine Erneuerung über die gesamte Breite der Straße erfolgen muss. Eine zweispurige Variante kann im Bereich Entwässerung einen Kostenvorteil bieten.
Warum die Park & Ride Plätze nicht wieder kostenlos machen?	Das Anliegen wird an die zuständige Behörde für Verkehr und Mobilitätswende weitergegeben.
Es gibt noch schlechtere Radwege als am Berner Heerweg. Warum werden diese nicht zuerst instandgesetzt.	Das Bezirksamt folgt dem politischen Beschluss diesen Streckenabschnitt des Berner Heerwegs instand zu setzen bzw. umzubauen.
Eine vierspurige Variante wurde bereits geplant, warum wird jetzt erneut eine vierspurige Variante vorgestellt?	Die ursprüngliche Planung wurde aufgrund geänderter Regelwerke zurückgenommen und aufgehoben. Der aktuelle politische Auftrag lautet daher eine Variante zu finden, die den gegenwärtigen Regelwerken entspricht.
Warum wurde keine dreispurige Variante vorgestellt mit wechselnden Fahrtrichtungen?	Die Leitungsfähigkeit der Straße bemisst sich an dem Knotenpunkt am Rahlstedter weg. Dieser stellt sozusagen ein Nadelöhr da. Dieses liegt stadtauswärts vor dem Streckenabschnitt, deshalb ist in diese Fahrtrichtung keine zusätzliche Spur notwendig.

Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes am Rahlstedter Weg:

Fragen	Antworten
Verkehrsverlagerung: Wie wird bei zwei Spuren sichergestellt, dass der Verkehr nicht auf die Stargarder Straße verlagert wird?	Ob es zu einer Verlagerung des Verkehrs kommt, ist unabhängig von der Anzahl der Spuren, da der Knoten (die Freigabezeiten) am Rahlstedter Weg bestimmt, wie viele Verkehrsteilnehmer:innen die Strecke passieren können.
Lohnt es sich so viel Geld auszugeben, wenn der Stau am Knoten August-Krogmann-Straße dadurch nicht verhindert werden kann?	Ziel der Maßnahme ist eine Grundinstandsetzung unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen an den Straßenraum und eine Verbesserung für den Radverkehr (südlicher Teil ist Teil der Veloroute 6).
Wie sollen künftig mehr Autos über den Knoten kommen, wenn an diesem nichts geändert wird, um den Stau zu vermeiden?	Der Knoten am Rahlstedter Weg ist von der Maßnahme nicht betroffen.
Ist an allen Knotenpunkten in Hamburg die Leistungsfähigkeit zwischen sieben und acht Uhr nicht mehr gegeben?	An Hauptverkehrsstraßen wird in der Regel die Fahrtrichtung mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in der Freigabezeit bevorzugt. Treffen zwei Hauptverkehrsstraßen aufeinander, kommt es deshalb zur Hauptverkehrszeit schnell zu Überlastungserscheinungen, da die Freigabezeiten nicht weiter verlängert werden können.
Ich kann zu den Stoßzeiten keine Überlastung feststellen. Der Ist-Zustand sollte belassen und verbessert werden. Warum wird trotzdem geplant?	Der südliche Abschnitt des Berner Heerweges ist Teil der Veloroute 6. Gemeinsam mit dem Bündnis für den Radverkehr wurde beschlossen, dass Velorouten verbesserte Bedingungen für den Radverkehr erhalten, daher muss der Querschnitt bei einer Neuplanung angepasst werden. Der nördliche Abschnitt bedarf einer Instandsetzung der Tragschichten.
Am 13.09 und 19.09 war gutes Wetter. Daher ist eine Verkehrszählung an diesem Tag nicht sinnvoll gewesen. Zudem wurden auch die neuen Wohnungen und das damit erhöhte Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt, wie wollen Sie damit umgehen?	Es war am 19.09. ganz im Gegenteil regnerisch. Die Verkehrszahlen aus 2017 waren deutlich höher, sodass hier die Neubaumaßnahmen im Umfeld in gewissem Maße berücksichtigt werden. Zudem wurde ein großzügiger Rückstau-Puffer einberechnet.
Am 21.10 wurde im Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft folgendes gesagt: Ein PKW braucht zur Querung 2 Sek. In ihrer Präsentation ist von 1,8 Sek. die Rede. Warum sind die Autos jetzt schneller?	Es handelte sich hierbei um ein überschlägiges Rechenbeispiel, um die Leistungsfähigkeitsberechnung eines Knotenpunktes anschaulich zu beschreiben. Dabei wurden gerundete Werte verwendet. Dies ist jedoch zur Berechnung eines komplexen Knotenpunktes nicht ausreichend, hierzu werden Computerprogramme eingesetzt, welche

	<p>weitere Randbedingungen mit einbeziehen. So gibt es z.B. bei jeder Grünphase eine Beschleunigung und Verzögerungszeit. Diese fallen bei kurzen Freigabezeiten eher ins Gewicht als bei langen. Auch spielt es eine Rolle, ob es eine Steigung oder Gefälle gibt, sowie ob noch weitere Fahrspuren angrenzen und wie sich die Fahrzeuge auf diese verteilen, sowie die Strecke, die überwunden werden muss. Die Zeit, die ein Fahrzeug zum Passieren eines Verkehrsknotens braucht, variiert demnach situationsabhängig. Der Auszug dieser computergestützten Berechnung wurde am 21.10. auf Seite 29 des Vortrags gezeigt.</p>
<p>Es wird den Autofahrern pauschal unterstellt, dass sie über Gelb fahren. Es kommen also nur 11 Autos über die Kreuzung!</p>	<p>Die Berechnungen für signaltechnische Anlagen werden heute mit Computerprogrammen vorgenommen, welche auf dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen aufbauen. Die enthaltenen Formeln und Durchschnittswerte berufen sich auf Langzeiterfahrungen und werden regelmäßig in neuen Ausgaben aktualisiert. Daraus ergibt sich dann erfahrungsgemäß die beste Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt.</p>
<p>Morgens von sieben bis acht Uhr stehen die Autos im Stau, Radfahrende und Zufußgehende jedoch nicht. Wie kann das sein? Warum müssen die Vorgabe der ReStra eingehalten werden, wenn diese offensichtlich an dem Bedarf vorbeigehen?</p>	<p>Die Freigabezeit für Kfz wird so berechnet, dass auch die Zufußgehenden die Straße queren können, wie auf Seite 27 des Vortrags beispielhaft dargestellt. Daher kommen in der Regel auch alle Fußgänger:innen über die Straße. Zudem haben Fußgänger:innen, wie auch Radfahrer:innen einen gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich geringeren Flächenbedarf beim Aufstellen vor dem Verkehrsknoten. So wird für ein durchschnittliches Kfz eine Aufstellfläche von ca. 19,5 m² benötigt, für ein Fahrrad ca. 2 m². Hierdurch ist die Aufstellfläche für den Radverkehr in der Regel um den Faktor 10 kompakter, weshalb nur auf Strecken mit extrem hohem Radverkehrsaufkommen „Fahrradstaus“ zu beobachten sind.</p>
<p>Bleibt die Verkehrsregelung an der Stargarder Straße erhalten? Dort gibt es keine Ampel.</p>	<p>Dort gibt es eine Ampel, diese bleibt auch erhalten, bzw. wird den Anforderungen entsprechen angepasst. Insgesamt werden sämtliche Knotenpunkte auf der Strecke untersucht um die jeweils beste mögliche Lösung zu finden. Dies hängt jedoch stark von der gewählten Variante ab.</p>
<p>Durch Bauarbeiten an der August-Krogmann-Straße, dem Rahlstedter Weg und dem U-Bahn Ausbau finden viele</p>	<p>Es ist entscheidend, dass die Maßnahmen nicht parallel ausgeführt werden. Hierzu findet eine umfangreiche Koordinierung</p>

<p>Baumaßnahmen im Umfeld des Berner Heerweges statt. Stadtstraße mit Reserven planen, daher sollte der Berner Heerweg als allerletztes finalisiert werden. Wie ist das geplant?</p>	<p>statt. Die Reihenfolge ist dabei nicht entscheidend. Bei Mehrverkehren durch Umleitungen kann sich die Überlastung am Knoten Rahlstedter Weg verschärfen, da dieser das „Nadelöhr“ für die Strecke darstellt. Die Anzahl der Spuren dahinter hat jedoch keine Auswirkung darauf, wie viele Fahrzeuge die Strecke passieren können.</p>
<p>Warum wurde die Verkehrszählung nur morgens und nicht abends vorgenommen? (z.B. Lieferverkehre). Es wurde insgesamt zu wenig über Rettungswege gesprochen.</p>	<p>Die Verkehrszählungen wurden über 24 Stunden vorgenommen. Die Auswertung zeigt, dass die morgendliche Spitzenstunde die höchste Verkehrsbelastung aufweist und es nur in dieser Zeit zu einer Überlastung des Knotens am Rahlstedter Weg kommt. Daher wird zur Bemessung der Verkehrsanlagen die Stunde mit dem höchsten Verkehrsaufkommen herangezogen. Die Anforderungen an Rettungswege bleiben weiterhin erhalten.</p>
<p>Wie kann sichergestellt werden, dass bei gleichbleibend hohem oder sogar höherem PKW Aufkommen es bei einer 2-Spurigkeit zu keinem Rückstau kommt?</p>	<p>Vor dem Knotenpunkt am Rahlstedter Weg wird es sowohl mit einer zweispurigen als auch mit einer vierspurigen Variante zur morgendlichen Spitzenstunde weiterhin zu einem Rückstau kommen. Ursächlich hierfür ist die unzureichende Kapazität des Verkehrsknotens, bzw. ein zu hohes Verkehrsaufkommen. Der dadurch verursachte Rückstau wurde auf Basis einer Verkehrszählung von 2017 zu einem sehr verkehrsstarken Zeitpunkt ermittelt. Dem daraus resultierenden 220 m langen Aufstellbereich wurden noch einmal 100 m als Puffer zugeschlagen, um auch noch höhere Verkehrsbelastungen aufnehmen zu können.</p>
<p>Wie wird das Problem der Überlastung am Knoten Rahlstedter Weg gelöst?</p>	<p>Mit der Neuplanung des Berner Heerweges wird dieser Knotenpunkt nicht verändert. Der Rahlstedter Weg ist stärker belastet. Das Augenmerk liegt daher auf der Ost-West und nicht Nord-Süd Richtung. Die Kapazität des Knotenpunktes wird durch die Planung nicht beeinflusst. Sie wird nicht verbessert, aber auch nicht verschlechtert.</p>

Fragen zur Veranstaltung:

Fragen	Antworten
Wie kamen die 30 % (Radfahrende) und 60 % (PKW) bezüglich der Nutzung des Berner Heerweges bei der heutigen Slido-Umfrage zustande?	Insgesamt haben 132 Personen abgestimmt. Die teilnehmenden Personen konnten angeben, welches Verkehrsmittel sie nutzen.
Warum wurde im vergangenen Jahr die Online-Beteiligung um eine Woche verlängert?	Auch den Teilnehmenden der Infoveranstaltung sollte die Möglichkeit gegeben werden an der Umfrage teilzunehmen.
In der Verlängerung wurden mehr Stimmen für die zweispurigen Varianten abgegeben als für die vierspurige. Warum war das so?	Die Varianten wurden zuvor in der Hybrid-Veranstaltung erklärt, möglicherweise haben sich deshalb mehr Teilnehmende der Onlineumfrage so entschieden. Die Frage kann jedoch abschließend nicht geklärt werden, da nach den Beweggründen der Teilnehmenden nicht gefragt wurde.
Wie gehen die Planungen weiter? Wie wird über die Varianten entschieden?	Es wird ein Protokoll geben, anschließend wird im Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft darüber diskutiert.
An der Online-Umfrage 2021 haben nur 1.172 Autofahrer teilgenommen, obwohl 25.000 Autofahrer am Tag den Berner Heerweg nutzen. Dagegen haben 1.500 an der Befragung teilgenommen obwohl nur 1.300 am Tag Radfahrende die Straße nutzen.	Über die Motivation der Autofahrer an der Umfrage Teilzunehmen kann nur spekuliert werden. Bei den Radfahrenden kann eine starke Unzufriedenheit mit der aktuellen Situation zu einer hohen Beteiligung geführt haben. Diese Unzufriedenheit ist in der Auswertung erkennbar. Eine tägliche Nutzung mit dem Rad war keine Bedingung um an der Umfrage teilnehmen zu können. So kann die Zahl der Teilnehmenden nicht in Relation mit zu den Radfahrenden gesetzt werden, die an dem Tag der Erhebung den Berner Heerweg genutzt haben.

Weitere Fragen / Anmerkungen, die aus Zeitgründen, nicht auf der Veranstaltung vorgelesen werden konnten und im Nachgang beantwortet wurden:

Fragen	Antworten
Wird in dem Zusammenhang auch die Ampelschaltung Berner Heerweg/Busbrookhöhe angepasst? Als Fußgänger:in und Radfahrer:in wartet man hier ewig (auch viele Schulkinder!)	Der Knotenpunkt wird ebenfalls überplant. Wie genau der Knoten ausgestaltet wird, hängt vor allem von der gewählten Variante ab.
Wer ist eigentlich für die völlig verunglückte Radführung am Knoten Neusurenland/ Busbrookhöhe verantwortlich?	Die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Neusurenland/ Berner Heerweg (wahrscheinlich der gemeinte Knoten) wird derzeit auf mögliche Optimierungen überprüft.
Glauben Sie, dass durch die bessere Fahrradinfrastruktur (PBL) der Knotenpunkt langfristig entlastet wird?	Wenn Nutzer:innen der Straße zur Spitzenstunde vom Kfz auf das Rad umsteigen, kann dies dazu beitragen die Überlastung des Knotens zu reduzieren.
Warum ist das Regelwerk so starr? In der Osterstraße sind sicher andere Fuß- und Radwegebreiten erforderlich als am Berner Heerweg.	Die Regelwerke geben einen Spielraum zwischen Mindest- und Regelbreiten für Verkehrsanlagen. Wann Mindestbreiten eingesetzt werden können und wann Regelbreiten eingehalten werden müssen, ergibt sich aus den Rahmenbedingungen des zu überplanenden Straßenzugs. So sind etwa an Hauptverkehrsstraßen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen Regelbreiten zu wählen, um den Schutz aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können, während im Nebennetz bei geringem Verkehrsaufkommen auch Mindestbreiten in Frage kommen können, sofern nicht ausreichend Flächenreserve für die Umsetzung von Regelbreiten vorhanden ist. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen muss jedoch vermieden werden.
Kann man einen Kreisel einbauen (Ecke Busbrookhöhe und Bekassinenu)? So könnte man Raser:innen stoppen, Ampeln und Energien sparen.	Ein Kreisverkehrsplatz wäre bei einer zweispurigen Variante denkbar. Zunächst müsste jedoch untersucht werden, ob die Leistungsfähigkeit ausreichend ist und ob für die Unterbringung genügend Flächen vorhanden sind.
Wird es bei einer zweispurigen Variante ein Halteverbot auf der gesamten Strecke geben? Sonst ist durch Anlieferung und parkende Autos regelmäßiger Stau vorprogrammiert.	Über die Anordnung von Halteverboten entscheidet die Straßenverkehrsbehörde. Dies ist jedoch wahrscheinlich. Für den Lieferverkehr würden im Südabschnitt, wo es viele Anliegende gibt, in regelmäßigen Abständen Lieferzonen vorgesehen werden.
Werden die Bushaltestellen bei der vierspurigen Variante auf der Fahrbahn sein oder wird es Haltebuchten geben?	In einer vierspurigen Variante sind nur Haltestellen am Fahrrad möglich.

<p>Wie passen diese Planungen an der Kreuzung Farmsen zur Überplanung rund um den U-Bahnhof Farmsen? Dort plant der LSBG. Wie ergänzen/koordinieren Sie sich untereinander?</p>	<p>Es wird ein gemeinsames Ausbauende definiert und die Planungen jeweils gegenseitig in die des anderen Realisierungsträgers übernommen. So kann sichergestellt werden, dass die Übergänge exakt zueinander passen.</p>
<p>Ist es richtig, dass erst nach den Sommerferien mit den Baumaßnahmen begonnen werden soll? Warum erst dann? In den Sommerferien ist bekanntlich weniger Verkehr.</p>	<p>Nein, es gibt derzeit noch keinen festen Termin für die Bauausführung.</p>
<p>Wie lange werden die baulichen Maßnahmen und die damit verbundenen Einschränkungen dauern?</p>	<p>Eine genaue Bauzeit lässt sich zum Zeitpunkt der Vorplanung noch nicht ermitteln. Die Bauzeit ist von vielen Aspekten abhängig, u.a. durch die geforderte Verkehrsführung, die Anzahl der Bauabschnitte, dem Bau von Reinigungsanlagen etc.</p>
<p>Könnten Sie die Bedeutung der Aufstellflächen nochmals herausstellen?</p>	<p>Wie in der Berechnung zur Leistungsfähigkeit vorgestellt wurde, ist es für den Knotenpunkt am Rahlstedter Weg wichtig, dass vor dem Knoten eine weitere Fahrspur für den Geradeausverkehr bereitgestellt wird, die für die Menge an Fahrzeugen ausreicht, welche den Knoten während einer Grünphase passieren kann. Durch diese zusätzliche Aufstellfläche können den Knoten doppelt so viele Fahrzeuge passieren, wie es mit nur einer Spur möglich wäre. Bei rechnerisch 14 Fahrzeugen, die es pro Spur über Grün schaffen, wäre die 2-spurige Aufstellfläche 84 m lang, da ein Fahrzeug im Durchschnitt 6 m Aufstellfläche benötigt. Darüber hinaus verbessert sich die Leistungsfähigkeit/Kapazität nicht weiter. Das heißt, die ankommenden Fahrzeuge benötigen immer dieselbe Zeit, bis sie den Knotenpunkt passieren können. Es ändert sich jedoch die Länge des Rückstaus der Fahrzeuge, die es nicht über Grün schaffen, wenn weniger Spuren vorhanden sind. Dies liegt daran, dass die Fahrzeuge dann hintereinander und nicht nebeneinander warten müssen. Um zu verhindern, dass sich der Stau bis zum Knoten Stargarder Straße fortsetzt und diesen blockiert, empfiehlt es sich daher die 2-Fahrspuren stadteinwärts auf einer Länge von mindestens 220 m fortzusetzen. Darüber hinaus kann noch ein gewisser Puffer eingeplant werden, da mit Schwankungen im Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.</p>

4 Anmerkungen

Auflistung von Kommentaren bzw. Anmerkungen aus der Veranstaltung, die lediglich um Namensnennungen gekürzt wurden.

Wortgenaue Kommentare aus der Veranstaltung:

Schönen Dank. Ich habe mit großer Faszination Ihren Vortrag über die Leistungsfähigkeit verfolgt und bin sehr dankbar dafür. Ich habe ein bisschen was gelernt, was ich Sie aber gerne fragen würde. Würden Sie denn dem zustimmen, dass faktisch an allen Knotenpunkten in Hamburg, in der Zeit zwischen sieben und acht Uhr überall die Leistungsfähigkeit eigentlich nicht mehr gegeben ist? Weil wir nämlich ein Problem haben, das sich in den letzten 20 Jahren entwickelt hat, dass wir nicht mehr etwa 100.000 Pendler pro Monat pro Tag haben, sondern die dreifache Menge an Pendlern, die in Hamburg reinkommt und dass das überhaupt mit dem Individualverkehr gar nicht mehr zu packen ist, mit diesen Berechnungen, die sie haben.

Ich bin jahrelang auch gegen den Strom gefahren und habe trotzdem mehrfach im Stau gestanden zu meiner Arbeitsstelle. Und ich denke mal, dass diese Berechnungen nicht die Grundlage sein können für etwas, was jetzt hier umgeplant werden soll. Wir haben in Hamburg ein Programm. 10.000 Wohnungen sollen jedes Jahr gebaut werden. Das Problem ist, dass die Flächen ja in Hamburg endlich sind. Und umso mehr wir versiegeln und umso weniger wir entsorgen, umso mehr Probleme werden wir doch bekommen. Gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels. Und wenn die Fußgänger und Radfahrer - nehmen wir auch mal den demografischen Wandel - vielleicht kommen dann kaum noch einige Radfahrerinnen und Radfahrer dazu, die etwas älter sind und trotzdem mit dem Rad noch fahren wollen oder zu Fuß gehen wollen. Dann müssen wir doch diese Dinge in den Blick nehmen und nicht nur immer nur diesen motorisierten Individualverkehr betrachten. Also meine Frage ist tatsächlich: Die Leistungsfähigkeit vor dem Hintergrund ihrer Berechnungsgrundlage kann ich nachvollziehen. Aber das findet morgens zwischen sieben und acht an keiner Hamburger Kreuzung statt, die wichtig ist. Vielen Dank.

Ich fahre jetzt seit über 40 Jahren mit dem Auto, mit dem Fahrrad und gehe zu Fuß. Beim Auto stehe ich regelmäßig im Stau, zwar morgens um acht bis um neun, dann, wenn keiner, der es nicht unbedingt muss, mit dem Auto fährt. Ich gehe mal davon aus, dass die Leute, die dort im Stau stehen, auch bei einer schmaleren Straße im Stau stehen würden. Das würde sich dann nicht verändern, sondern es würde einfach nur viel länger werden. Das ist die eine Sache. Die Menge der Radfahrer und der Fußgänger, die ich die ganze Zeit dort sehe, sind so gering. Ein Stau in irgendwelcher Richtung habe ich noch nie in meinem Leben dort erlebt. Und auch, wenn die Menge der Radfahrer sich verzehnfachen würde, wäre da immer noch kein Stau. Auf 30 Autos kommen ungefähr ein Auto. Das heißt also, das ist dort eher noch weniger. Jetzt die nächste Sache die ReStra, mit der Sie hier dauernd argumentieren. Dieses Regelwerk ist natürlich für Sie als ausführende Behörde ganz wichtig, weil Sie das als Vorgabe von der Politik bekommen. Und jetzt ist für mich die Frage, haben wir wirklich eine solch verbohrte Politik die Regelwerke erstellt, die völlig an den Bedarfen der Bevölkerung vorbeigehen mit diesen Wahnsinnsbreiten? Wir haben jetzt schon sehr breiten Radweg hier direkt vor der Haustür. Wir haben direkt hier vor der Haustür einen sehr breiten Rad- und Fußweg, den man toll fahren kann, weil dort kein Fußgänger geht. Diese ReStra ist nicht vom Himmel gefallen, sondern könnte jederzeit verändert werden und sie könnten jederzeit sagen, wir gehen mit dem Mindestmaß runter oder mit den gesamten Maßen runter und dann haben wir das ganze Problem nicht mehr.

Zu der zweispurigen Variante habe ich eine Anmerkung. Ich war bei der letzten Veranstaltung auch dabei vor einem Jahr und sehe sehr positiv, dass zum einen ganz klar die Unterschiede und die Pros und Contras von den Varianten deutlich klarer herausgearbeitet wurden. Für mich persönlich sind diese Pros und Contras eindeutig ein Argument gegen die vierspurige Variante. Denn Baumfällungen und Versiegelung in hohem Ausmaß will wahrscheinlich keiner von uns hier, vermute ich mal. Und zum Zweiten haben sie ja auch noch mal klar herausgestellt - viel besser als letztes Mal fand ich - was dann wirklich die Auswirkungen einer zweispurigen Variante in Richtung Stau wären. Also dafür auch noch mal vielen Dank, dass Sie das so klar gemacht haben. Zu der zweispurigen Variante, die Sie jetzt vorgestellt haben, habe ich eine Frage zum südlichen Teil und zwar auf der Ostseite, da wir da ja viele Grundstückseinfahrten und Grundstücksausfahrten haben bis zur Stargarder Straße. Haben sie dort auch eine Radverkehrsführung betrachtet, bei der der Radverkehr wirklich im Sichtfeld des Autoverkehrs ist? Das ist er hier nicht. Man sieht das da auf dem Bild ja schön. Der Radverkehr ist eben hinter den Bäumen, die erfreulicherweise nach wie vor da sind. Haben Sie auch eine mögliche Optimierung betrachtet, bei der der Radverkehr im Sichtfeld ist? Denn Sie wissen es sicher besser als ich. Die Hauptursache für tödliche Radverkehrsunfälle in den letzten drei Jahren waren, wenn ich es richtig sehe zu zwei Dritteln das Thema Sichtbarkeit bei Einfahrten, Ausfahrten und Abbiegen.

Ich habe erst mal eine Anmerkung. Ich finde es gut, dass inzwischen auch in Hamburg angekommen ist, dass wie heißt es so schön auf Denglisch, die Protected Radwege jetzt eingeführt werden, weil das war gerade auch für ältere Leute und insbesondere zum Beispiel auch meiner Frau wichtig ist. Wir gehen auf die 70 zu. Das war immer so ein Risikofaktor, der uns eher vom Radfahren abgehalten hat, wenn wir dann direkt nur mit einem weißen Strich von der Fahrbahn getrennt war. Das ist eine positive Sache.

Eine kurze Anmerkung dazu: Sie haben vorhin die 2017 Zahlen genommen mit 490 Meter Rückstau zweispurig. Wenn das passieren würde, also stadteinwärts auf dem Berner Heerweg, wenn dann die zweispurige Variante kommt, jetzt die vierspurige Variante, und wir haben 490 Meter, ich mache das jetzt überschlägig, dann bin ich bei 750 Meter Rückstau, weil wenn 300 Meter zwischen zwei Fahrbahnen auf die Kreuzung zugehen und dann nur noch zwei Spuren sind, dann muss ich natürlich die letzten 150 Meter noch mal hinten dranhängen und dann bin ich bei rund 650 / 700 Meter und dann komme ich in die Nähe von der Stargarder Straße. Wenn man eine zweispurige Lösung einführen würde, glaube ich, dass der Berner Heerweg das abkönnte. Aber eine Abbiegespur stadteinwärts in die Straße und vielleicht sogar, wenn möglich an der Stelle auch mit einer Kompromisslösung einer abbiegenden Spur stadtauswärts in die Straße, das wäre wahrscheinlich von Vorteil für den fließenden Verkehr auf der Hauptstrecke in den 23 Stunden, wo kein Risiko ist für massive Rückstaus. Wir wissen auch, dass alle Stopps, Anhalten und Anfahren jedes Mal Spritverbrauch bedeutet.

Wenn ich die Stimmung richtig deute, ist hier die Mehrzahl für das Beibehalten des jetzigen Straßensystems. Also ich finde es gut, dass die Baubehörde jetzt und das Bezirksamt hier in Wandsbek diesen Berner Heerweg jetzt wirklich verändern und verbessern will. Also ich als Radfahrer benutze den Berner Heerweg in dem diskutierten Bereich kaum. Ich versuche ihn zu umfahren, weil er in ganz schlechtem Zustand ist. Wir haben hier die Chance, etwas zu verändern, das für die Zukunft gerichtet ist und die Maßnahmen, die jetzt hier ergriffen werden müssen, dürfen nicht nur unter der heutigen Situation berücksichtigt werden, sondern unter der wünschenswerten, zukünftigen Entwicklung. Da wollen wir doch hinkommen, dass die Stadt Hamburg wieder mehr Leben hat und nicht von den Autofahrenden total bestimmt wird und in Zukunft noch vermehrt wird. Also die Autofahrenden müssen zurückgedrängt werden.

Natürlich müssen wir für die Autofahrenden eine Wahlmöglichkeit belassen. Aber was hier vorgestellt wird, ist aus meiner Sicht die 2-Spurigkeit anzustreben und einen Kreuzungsbereich auf vier Spuren zu erweitern, damit ein gewisser Fluss auch beibehalten wird.

... aus dem Vorstand des Bürgervereins und hier in Hamburg Rahlstedt haben wir eine Menge Theorie gehört. Schöne Zahlen und alles. Alles super, Herr . Das Problem an der Kreuzung ist nur, dass sie ewig verstopft ist, weil die August-Krogmann-Straße hinten nicht mitspielt. Die Zahlen und alles was sie berechnen, machen sie alles gut. Sie haben was gelernt. Sie können das, da bin ich mir hundertprozentig sicher. Nur die Praxis klappt nicht. Ich fahr jeden Morgen dort vorbei. Dann kommen aus Richtung des EKT die Fahrzeuge, die Linksabbieger, die Kreuzung ist dicht. Oder die fahren zu weit rein in die Kreuzung von der August-Krogmann-Straße Richtung Bahn. Das ist natürlich ein riesiger Unsicherheitsfaktor. Ich weiß nicht, inwiefern das einfließt. Und dann haben wir auf der Strecke noch die sogenannte Bus-Beschleunigung. Das heißt, sobald eine von den vier Buslinien ein Signal gibt, hinten, da am Knill, werden diese Rot- und Grün- Phasen auch noch mal verlängert oder verkürzt. Wie will man das technisch hinkriegen? Ich glaube, das ist nicht so einfach. Also der Berner Heerweg hat immer das Nachsehen. Da können wir nicht gegen an und deswegen ist das mit den Ampelschaltungen ein riesiges Problem - Sie werden es nicht wegstücken. Außerdem gehört der Berner Heerweg zum strategischen Straßennetz der Freien und Hansestadt Hamburg. Steht so auf Ihrem Geo-Portal und hat Leistungsreserven vorzuhalten. Wenn Sie aus dieser Straße eine Einspurige machen, haben Sie keine Leistungsreserven mehr. Das ist das Problem. So, jetzt zu der zweiten Sache. Hier wird in Wandsbek in den nächsten Jahren an so vielen Straßen gebaut. Wir fangen 2023 an mit dem Bus am Wiesenhof. Dann wird an der Berner Au eine Querverbindung neu gemacht - soll auch 2023 anfangen. Sagte mir jemand soll 18 Millionen kosten. Dann soll der Busbahnhof noch umgebaut werden. Die ganzen Bushaltestellen im Umfeld sollen auch noch gebaut werden. Und für die neue U 5, die wir in Bramfeld planen, wird die Bramfelder Chaussee gesperrt und die August-Krogmann-Straße macht dann die Umleitung für 43.000 Fahrzeuge. Deswegen geben Sie bitte das an Ihre Verwaltung und an die Politik weiter, egal welche Variante beim Berner Heerweg bevorzugt wird oder was dabei rauskommt. Machen Sie bitte alle Straßen hier im Bereich Wandsbek, aber bitte den Berner Heerweg ganz zuletzt, weil der alle Umleitungen aufnehmen muss. Und wenn wir dann bei 2028 bis 2030 sind, dann haben wir auch die S4 fertig nach Bargeheide, denn die ganzen Pendler kommen hier rein und dann ist eventuell das mit der Zweispurigen gar nicht mehr so schlimm. Geben Sie das bitte mal weiter.

Ich habe irgendwie gedacht, dass wir darüber diskutieren, ob die vierspurige Straße jetzt genommen wird oder nicht. Aber meine persönliche Wahrnehmung ist, darum geht es gar nicht. Es wird offensichtlich auf eine zweispurige Variante hinauslaufen. Das scheint irgendwie schon festzustehen oder zumindest ist das meine Wahrnehmung. Ich sage ja nur, es ist ja meine Wahrnehmung. Ich wiederhole noch mal ein drittes Mal, das ist meine Wahrnehmung. Das scheint auf eine zweispurige Straße hinauszulaufen. Dann sind ja die Autofahrer die falsche Zielgruppe.

Ich musste leider bei der Abstimmung anklicken, dass ich meistens den Berner Heerweg mit dem Auto benutze, obwohl ich das eigentlich persönlich gar nicht so gerne tue. Wenn ich da mit dem Fahrrad fahre, erlebe ich das ganz anders, als Sie vorher gesagt hatten. Ich finde ganz kritisch diese Einfahrten, weil der Autoverkehr, der da rauskommt, oft im Kopf hat, ich muss ja gucken, ob auf dieser Straße was frei ist, also dann mal ran an den Bordstein. Und das ist eine sehr gefährliche Situation, so empfinde ich das jedenfalls. Ich muss häufig dort sehr stark abbremsen, obwohl ich das natürlich im Kopf habe. Aber wenn wir über Sicherheit für Kinder, ältere Leute und Leute, die nicht so aufmerksam

sind, nachdenken, ist das für die natürlich besonders gefährlich. Und ich wundere mich deswegen sehr über den Radweg, wie Sie ihn planen. Das ist Planungsstand 1990 in Hamburg. Damals hat man so nach dem Stand der Technik gebaut. Und weil es so viele Unfälle gab, nicht nur in Hamburg, sondern bundesweit, hat man dieses Planungskonzept über Bord geworfen, weil man gesagt hat, wir können nicht erst an dem Punkt, an dem die Leute direkt aufeinandertreffen, die Sichtbarkeit herstellen, sondern wir müssen das auf der ganzen Strecke tun, damit niemals der Gedanke aus dem Kopf verschwinden kann, dass es hier Radfahrer gibt. Wenn ich als Autofahrer fahre und vergesse diesen Radverkehr, da nützt es auch nichts, im allerletzten Moment ihn möglicherweise noch zu sehen, dann passiert der Unfall. Und deswegen geht die Tendenz hin zu sichtbarem Radverkehr, Autofahrer, Radverkehr, die sind ja keine Feinde. Und Autofahrer fahren nicht mit Absicht Radfahrer um, sondern weil sie sie vergessen haben, weil sie sie übersehen haben in dem Moment. Und deswegen macht man Radfahrstreifen, meinerwegen protected oder geschützte Radfahrstreifen. Das ist mir egal. Meinetwegen auch einen Kopenhagener Radweg, aber im Sichtfeld. Und das, was Sie hier vorschlagen, halte ich für eine Katastrophe.

Also ich schließe mich dem Vorredner an, der gesagt hat, er hat sowieso das Gefühl, dass es zweispurig schon so gut wie beschlossen ist. Das Gefühl habe ich tatsächlich auch alleine schon mit ihren Vor- und Nachteil Folien.

Vielleicht kann ich ja mal meine persönliche Meinung zu dieser Veranstaltung sagen. Ich habe ja nun die Veranstaltung vor einem Jahr schon mitgemacht und diese jetzt wieder. Und ich muss ehrlicherweise sagen, ich bin so ein bisschen irritiert, dass wir uns jetzt zweimal zwei Stunden lang darüber unterhalten haben, dass der Knoten August-Krogmann-Straße nicht funktioniert und auch in Zukunft nicht funktionieren wird, weil er überlastet ist. Also, ich dachte eigentlich, ich gehe hier heute raus und hab mal ein Gefühl dafür, was gewollt ist. Ich hatte mir erhofft, dass wir erfahren, welche Querschnittsführung gewünscht ist, wem wir wieviel Fläche geben wollen, wie wir uns das vielleicht vorstellen. Darüber haben wir leider gar nicht gesprochen.

Habe ich also richtig verstanden, dass Sie dieser Veranstaltung nur mitnehmen, dass Sie kein Meinungsbild gefunden haben? Ich nehme von dieser Veranstaltung persönlich mit, dass wir ein Problem haben mit der Leistungsfähigkeit des Knotens August-Krogmann-Straße.

Ich glaube aber, diese Frage wird Sie auch interessieren, denn es geht auch um Ihr Steuergeld, was Sie zahlen. Es wurde für die erste vierspurige Planung, die ja auch ausgeschrieben wurde, für Firmen 430.000 € aufgewendet

Ich fühle mich etwas manipuliert. Ich will das kurz begründen. Sie haben fünf Varianten hier dargestellt. Und von den fünf Varianten sind vier mit einem Totschlagargument vom Tisch gefegt. Und nur eine, wahrscheinlich die gewünschte, blieb übrig.

Vielen Dank für Ihren Hinweis vorhin. Ich bin genau wie Sie der Meinung, dass wir heute sehr viel über Statistik gelernt haben, aber nicht wirklich das Grundproblem angegangen haben, eine Entscheidung zu bekommen. Wollen wir eine kleinere Straße für den Individualverkehr und dafür eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raumes, eine faire Verteilung oder wollen wir den Ist-Zustand behalten? Und ich glaube, ein Punkt, den wir ganz vergessen haben, sind die vielen Jugendlichen und Kinder auch hier heute im Plenum. Wie ich sehe, ist die Sicherung der Schulwege - direkt angrenzend an diesen Weg sind diverse Schulen. Die Frage kam vorhin, wer sieht denn die ganzen Fußgänger und Radfahrer? Wenn man sich um kurz vor acht Uhr mal hinstellt, dann sieht man ganz viele Kinder ABC Schützlinge. Die gehen diesen Weg, weil wir direkt angrenzend diverse Schulen und Kitas haben. Die katholische Schule, Haus der Jugend, Volkshochschule, die

Sportvereine, dann noch eine jüdische Schule, dann zwei Kitas, die Ameisen und dann am nördlichen Punkt auch noch eine Kita, das Gymnasium Farmsen und die Erich- Kästner-Schule, also ein ganz großer Einzugsbereich. Und wir sprechen hier über eine Straße im Stadtteil Farmsen/Berne. Das heißt, diese Straße gehört auch in den Stadtteil. Und wir brauchen eigentlich gar nicht diskutieren über Menschen aus Stapelfeld oder aus Poppenbüttel, die diesen Weg benutzen.

Denn der Stadtteil braucht den Weg und die Kinder, die morgens und mittags aus der Schule kommen, haben ein ganz großes Problem, diese Straße zu überqueren. Weil zum Beispiel die Ampelsignalanlagen so weit auseinander liegen, um auch auf die richtige Seite mit dem Fahrrad zu fahren. Wollten Sie also auf der richtigen Seite fahren, müssen Sie sehr weite Umwege fahren, um überhaupt auf die richtige Seite zu kommen und das macht kein Kind, kein Schulkind. Das heißt, wir haben hier auch Gegenverkehr auf dem Radweg, auf dem Fußgängerweg. Ohne genaue Trennung. Also ich glaube, vielleicht sollten wir abgesehen von den Statistiken und dem Durchfluss an den Knotenpunkten auch an andere Verkehrsteilnehmer denken. Also Kinder, die vielleicht nur 1 Meter 50 überblicken können und bei der Straße den LKW gar nicht sehen.

Ja, Sie haben mir gesagt, heute Abend kommt nichts Eindeutiges raus. Das kann es auch nicht, weil natürlich bestimmte Sachen, die angesprochen wurden, also diese Kreuzungen sind, schlicht gar nicht mitbedacht werden können. Und daran krankt die Sache aus meiner Sicht, weil man das eigentlich zusammen behandeln müsste.

Das Zweite ist in gewisser Weise, Sie müssen hier Sachen vertreten, die politisch gesetzt sind. Und was mich heute Abend gestört hat, ist, dass offensichtlich fünf Varianten vorgestellt wurden, wobei die vierspurige Variante schon durch die Auswahlkriterien so gestaltet war, dass sie eigentlich gar nicht wirklich relevant war. Und so als Bürgerbeteiligungsveranstaltung habe ich den Eindruck, man fühlt sich so ein bisschen auf einer Alibi-Veranstaltung.

Der Knoten wird sich nicht ändern. Dann lass uns doch mal einen Test machen. Wir nehmen die beiden rechten Fahrspuren weg, sichern die ab, so dass die Radfahrer dort fahren können, lassen die Autos mal so wie Sie das geplant haben, diese eine Spur in der Mitte fahren und lassen das einen Monat im Sommer und einen Monat im Winter machen. Nicht Weihnachten, nicht in den Sommerferien, sondern so, dass da einigermaßen durchschnittlicher Verkehrsfluss ist. Und dann gucken wir uns mal an, was daraus wird. Dann werfen wir keine 31 Millionen zum Fenster raus, sondern setzen nur die Kosten ein, die wir brauchen, um einmal diese Trennung zu machen - für einen Monat. Sie können das ausrechnen. Ich weiß es nicht. Ich schätze das mal auf 1 Million - da haben wir viel Geld gespart.

Ja, das finde ich gut. Wir sollten mal einen Versuch machen. Genauso wie Sie das gesagt haben. Wir machen dann Pop-up die einspurige Variante. Wir werden das an den Kreuzungen, so wie Sie das vorgerechnet haben, vorher zweispurig machen. Dann werden wir genau das sehen, was heute Abend schon mehrfach gesagt worden ist. Es ist nämlich nicht die Strecke, es ist der Knoten. Sie können die Strecke dreispurig machen oder alles praktisch sechsspurig machen. Sie werden immer noch vor dem Knoten stehen. Wenn ich mit dem Auto unterwegs bin, bin ich nämlich quer zum Berner Heerweg unterwegs. Dann komme ich nämlich aus der Hauptrichtung. Und dann, wenn ich endlich über dieser Kreuzung bin und bin am Luisenhof, dann kann ich durchfahren bis zur Bramfelder Chaussee. Da stehe ich dann wieder vor der Kreuzung.

Und dann möchte ich Ihnen an einer Stelle widersprechen. Sie haben gesagt, es ist heute Abend nicht über die Querschnitte geredet worden. Mit mir wird jetzt zum dritten Mal darüber geredet. Das ist der Vorredner da hinten. Er hat gesagt, das ist 90er Jahre

Planung. Ich kenne genau das, was Sie hier bauen wollen. Zum Beispiel vom Stück der B 75, der Ahrensburger Straße. Da haben wir die Marktstände, da sind die Gewerbebetriebe. Und ich erlebe es immer wieder, dass genau diese Situation, wo die Autofahrer eben die Breite hätten, vor dem Radweg zu halten, eben genau dann, wenn der Radweg kommt, das vergessen haben. Sie haben das Abbiegen gedanklich hinter sich, sind wahrscheinlich schon auf der Parkplatzsuche gedankenlos und nageln voll über den Radweg. Und das ist eben genau wie hier die Situation, dass dazwischen auch noch ein Grünstreifen ist und dadurch ist die Sicht behindert. Man kann leider durch die Stämme der Bäume, wenn sie irgendwann groß sind, nicht durchgucken. Und an der Stelle bitte ich Sie noch mal ganz deutlich, Ihre Planung zugunsten der Radfahrer der Sicherheit der Radfahrer zu überprüfen. Danke schön.

Wichtig ist mir eigentlich die Sicherheit aller, dass sich jeder vernünftig im Straßenverkehr bewegen kann. Ich habe die Befürchtung, wenn wir wirklich auf zwei Spuren zurückgehen, gibt es in den Wohngebieten nebenan Chaos. Das haben wir jetzt schon. Ich würde meinen, einerseits würde ich gerne vierspurig behalten, aber andererseits ist zweispurig auch interessant. Aber da sehe ich eben die Gefahr, es knallt, es funktioniert nicht, wenn Sie wieder auf die Straße wollen, wo sie zweispurig ist. Der Fahrradweg ist rechts und wenn ich zum Bahnhof rechts abbiegen will, habe ich plötzlich nur noch eine Spur, weil ich warte. Also auch da kommen Ihre Zahlen wieder nicht hin. Es passt leider irgendwie nicht gut. Ich fahre da selber auch Fahrrad. Ich fahre Fahrrad und Auto und dort ist momentan eine mögliche Breite auf der Ostseite von 1 Meter 70 ungefähr ohne Probleme machbar und dann ist der Fußweg immer noch 2 Meter machbar.

Sie liefern uns keine belastbaren Daten. Sie liefern uns keine Kostenschätzung, die man bei jedem Projekt macht. Selbst bei einer Straßenbahn muss ich doch ungefähr wissen, was kostet mich das? In welchen Dimensionen kostet mich das jetzt 1 Milliarde? Für mich ist das ganz wichtig, dass man auch faktenbasiert eine Diskussion führt. Wenn aber von vornherein suggestive Annahmen getroffen werden, wie beispielsweise, dass ich fünf Varianten habe, von denen ich bei den Vor- und Nachteilen einen Überhang für zweispurig und ein Untergang für vierspurig habe. Die gesamte Datenaufbereitung hat glaube ich diese gesamte Diskussion um die Aufteilung der Wege unmöglich gemacht. Von daher würde ich darum bitten, wenn Sie das noch mal machen, bereiten Sie die Daten unvoreingenommen auf, damit man auch eine faktenbasierte Entscheidung treffen kann.

Ja, sonst wird auch noch gefragt oder gesagt, dass eine Velo-Route ja nur Sinn macht, wenn auch entsprechend Fahrradverkehr da ist. Und daher wird auch noch mal appelliert, dass alles so bleiben soll, wie es ist. Und sonst wird auch vorgeschlagen ein Kreisel Ecke Busbrookhöhe. So könnte man dann auch noch mal die Raser stoppen und auch Energie sparen, weil dann keine Ampeln gebraucht werden würden.

Nicht vorgelesene Kommentare aus dem Onlinepublikum (wortgenau):

Danke an Veranstalter für die Abholung zu den fachlichen Themen und Vorbringung von Sachargumenten. Schade, dass die Teilnehmer den z.T. Inhalt nicht verstehen.
Wenn die Diskussion um die Anzahl der Fahrspuren das Ziel hat morgens früher auf der Arbeit zu sein, so kann es auf diesem Weg nicht erreicht werden.
Eine Veloroute macht keinen Sinn, wenn nicht der entsprechende Fahrradverkehr vorhanden ist.
Leider sind viele Leute nicht in der Lage zu verstehen, dass eine 4-Spurigkeit nur dafür sorgt, dass sie 20 Meter weiter vorne im Stau stehen...
Schade, dass es so viel Zuspruch dafür gab Bäume + Parkplätze zu entfernen um eine Spur für die Rushhour zu haben u. jegliche Nachhaltigkeit über Bord zu werfen.
Nicht richtig auf Fragen eingegangen und vorgebildete Meinung, warum macht man dann so eine Veranstaltung? Bitte um Besserung
Schade, dass nicht verstanden wurde, dass bei der 4-Spurigkeit alle Parkplätze entfallen!
Für die 2-Spurigkeit, für die Umwelt, für die Zukunft!
Schade, dass viele nur an sich denken, wie sie bequem von A nach B kommen. Es wird nicht an die Zukunft gedacht... sehr egoistisch!
Arme Umwelt, wenn ALLE Bäume gefällt werden müssen...keine natürliche Versickerung und das bei steigendem Unwetter ... gegen 4-Spurigkeit!!!
Bitte ungeachtet der Mobilmachung eines gefrusteten Politikers an die Zukunft und die Anwohner denken!
Bitte wie in der Veranstaltung gesagt, die Abstimmung als nicht repräsentativ ansehen! Das Video zeigt klar die ideologische Stimmungsmache von Herrn _____!
Ich komme aus dem Birkholtzweg und würde mich gerne noch zum nördlichen Teil für die 2-Spurigkeit aussprechen und meinem Sohn einen sicheren Schulweg ermöglichen

4 Stimmungsbild zu den Varianten

Zum Abschluss der Veranstaltung wurde per Slido ein Stimmungsbild erstellt, welche Varianten das Publikum (Online und Vor-Ort) für den nördlichen und für den südlichen Abschnitt des Berner Heerwegs bevorzugt. Die Umfrage ist nicht repräsentativ und möglicherweise konnten nicht alle Teilnehmenden aufgrund fehlender technischer Voraussetzungen daran teilnehmen.

FRAGE: Welche Variante für den NÖRDLICHEN Abschnitt des Berner Heerwegs bevorzugen Sie?

Stimmungsbild auf der Veranstaltung für den nördlichen Abschnitt

101 Abstimmende

4-spurig mit Radfahrstreifen	45 %
2-spurig mit Radweg	53 %
Weiß nicht	2 %

FRAGE: Welche Variante für den SÜDLICHEN Abschnitt des Berner Heerwegs bevorzugen Sie?

Stimmungsbild auf der Veranstaltung für den südlichen Abschnitt

145 Abstimmende

4-spurig mit PBL	56 %
2-spurig mit Radweg	41 %
Weiß nicht	3 %

5 Zusammenfassung

Allgemeine Angaben

Die meisten Teilnehmenden sind über die Postwurfsendung (49 %) auf die Hybrid-Veranstaltung zum Berner Heerweg aufmerksam geworden, gefolgt von der Plakataktion (38 %).

Die Mehrheit der Teilnehmenden kam aus der näheren Umgebung (65 %) des Berner Heerwegs. Knapp ein Drittel waren Anlieger:innen (27 %).

17 % der Teilnehmenden waren bereits auf der ersten Veranstaltung zum Berner Heerweg dabei.

Die meisten der Teilnehmenden gaben an, hauptsächlich mit dem Kfz (56 %) auf dem Berner Heerweg unterwegs zu sein; rund ein Drittel gaben an dort hauptsächlich mit dem Fahrrad (31 %) unterwegs zu sein.

Stimmungsbild zu den Varianten

Nördlicher Abschnitt Berner Heerweg

45 % der Abstimmenden sprachen sich für die 4-spurige Variante mit Radfahrstreifen aus

53 % der Abstimmenden sprachen sich für die 2-spurige Variante mit Radweg aus

2 % der Abstimmenden antworteten mit „weiß nicht“

Südlicher Abschnitt Berner Heerweg

56 % der Abstimmenden sprachen sich für die 4-spurige Variante mit PBL aus

41 % der Abstimmenden sprachen sich für die 2-spurige Variante mit Radweg aus

3 % der Abstimmenden antworteten mit „weiß nicht“