Die folgende Stellungnahme stellt nur eine Vorab-Stellungnahme dar, da das Vorhaben noch im Ausschuss vorgestellt werden muss. Die Stellungnahmen von W/MR31 und W/MR32 folgen.

W/MR21:

Wellingsbüttler Weg

Wahl der Vorzugsvariante:

Wir bedauern, dass nicht alle unter 1.2 beschriebenen Ziele planerisch umgesetzt werden konnten, insbesondere die Herstellung regelgerechter Radverkehrsanlagen für den Belastungsbereich III. Die Gründe hierfür, insbesondere der Erhalt der Straßenbäume, sind jedoch nachvollziehbar dargestellt. Die Fahrbahnbreite für den MIV wird gegenüber des Nachbarabschnitts Wellingsbüttler Landstraße von 7,5m auf 6.5m reduziert. Dies kann dazu beitragen die Fahrgeschwindigkeit zu verringern. Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 7m sind jedoch für den Radverkehr besonders problematisch und werden daher, für eine Führung im Mischverkehr, in der ERA nur bis Kraftfahrzeugstärken von 400 Kfz/h empfohlen. Eine Variante ohne Servicelösung würden wir daher ablehnen und die Variante 3 bevorzugen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die BIS für die Anordnung des VZ 1022.10 hohe Anforderungen stellt. Über die Anordnungsfähigkeit sollte daher mit der Straßenverkehrsbehörde Rücksprache gehalten werden. Zum ausreichenden Schutz der Zufußgehenden, sollte die nutzbare Breite bei etwa 3,5m liegen. Angesichts des im EB beschriebenen Fehlverhaltens, Fahrzeuge hinter dem Gehweg an der Grundstücksgrenze abzustellen, ist das Einhalten einer Breite von 3,5m insbesondere für Bereiche, die direkt an der Fahrbahn liegen relevant. Bei der präferierten Lösung Mischverkehr T-50 und Gehweg Servicelösung sollte, vor allem unter dem Aspekt der vorgesehenen Parkraumreduzierung, über wirksame Möglichkeiten nachgedacht werden, die Nebenflächen effektiv von regelwidrigem Parken freizuhalten. Aus diesem Grund sehen wir es auch kritisch, dass zur Herstellung des Parkraums keine regulären Parkstände vorgesehen sind, sondern Gehwegparken mit Freigabe durch VZ 315. (2+200 bis 2+480). Dies beurteilen wir im Zusammenhang des bereits heute regelwidrigen Parkens, als erneute Einladung zum Fehlverhalten. Auch ist die in den Regelquerschnitten vorgeschlagene Ansichtshöhe der Tiefborde von 6 cm erfahrungsgemäß nicht ausreichend, um Verkehrsteilnehmer am widerrechtlichen Abstellen von Fahrzeugen zu hindern. Hierdurch kann sich die nutzbare Breite des Gehwegs stark verringern, oder eine Nutzung sogar unmöglich machen. Aufgrund der für den Rad- und Fußverkehr ungünstigen Wahl der Querschnittsbreite, ist es deshalb um so wichtiger die volle Breite des geplanten Gehwegs sicherzustellen um Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten zu minimieren. Wir regen daher an, eine eindeutige Darstellung der Flächen für parkende Kfz zu wählen und die übrigen Gehwegflächen baulich vor falsch geparkten Kfz zu schützen. Als wirksamen Schutz der Gehwege schlagen wir Poller oder Bügel vor, welche in Abstände von max. 1,5m im Sicherheitstrennstreifen errichtet werden. Darüber hinaus sollte in sehr schmalen Bereichen Grunderwerb in Erwägung gezogen werden (2+920.00 – 2+980.00) und die Grundstücksgrenze wenn möglich auch vollständig ausgenutzt werden, sodass zumindest abschnittsweise breitere Gehwege, Begegnungszonen oder auch Grünflächen hergestellt werden können (2+180.00 – 2+260.00, 2+380.00 – 2+2480.00, 2+620.00 – 2+720.00, 2+2980 – 3+000.00, 3+040.00 – 3+480.00, 3+500.00 – 3+540.00). Für den Abschnitt 3+040.00 – 3+480.00 wird bewusst der Vorschlag gemacht, den hinter den Bäumen befindlichen Gehweg als Grünfläche zu gestalten, um so ein Falschparken auf dem vermeintlich zusätzlichen Gehweg am Fahrbahnrand zu vermeiden. Zudem wären die dort befindlichen Bäume durch die Verbreiterung der Gehwege stark gefährdet und Deckenhöhen müssten über dem Bestand geplant werden.

Baumstandorte:

Da der Baum an der nördlichen Haltestelle Borstels Ende voraussichtlich nicht gehalten werden kann, wäre die Möglichkeit zu erwägen, die Haltestelle weiter westlich einzurichten. Somit wäre sie auch schneller von der Querungsstelle Borstels Ende zu erreichen.
Das Fällen und Neupflanzen der Bäume im Abschnitt 3+500.00 – 3+540.00 sehen wir kritisch. Stattdessen schlagen wir vor, die Bäume zu erhalten und den Gehweg nach Süden zu verziehen.

Querung des Alstertals:
Das Alstertal stellt eine natürliche Barriere zwischen den Stadtteilen Klein Borstel + Wellingsbüttel und Hummelsbüttel + Poppenbüttel dar. Was die Wegestrecke betrifft, sind die Verkehrsformen Fuß- und Radverkehr besonders sensibel, weshalb es wichtig ist, dass die wenigen Fuß- und Radverkehr-Querungen, gut nutzbar sind. Wie im EB korrekt dargestellt ist die Querung am Knoten der Straße Langwisch hierbei von großer Bedeutung. In der Planung ist bei 2+880 hierzu eine FLSA vorgesehen. Für Radfahrende aus Langwisch-Süd nach Langwisch-Nord ist die Querung möglich. In Gegenrichtung muss entgegen der Fahrtrichtung gefahren werden, was bei der Weiterfahrt in den Langwisch zu einer Gefährdung führt. Wir schlagen deshalb vor, die Einmündung Langwisch in die Signalisierung mit einzubeziehen, um eine gefahrlose Nutzung in beide Richtungen zu ermöglichen.

Bezirkliche Rad-Routen Wandsbek:
Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Wandsbek sieht die Bezirksroute W8 eine Radverkehrsverbindung über Farmsen, Bramfeld, Wellingsbüttel nach Poppenbüttel vor. Die Möglichkeiten zur Querung des Alstertals sind dabei sehr begrenzt. Um eine möglichst direkte Verbindung zu schaffen ist eine Führung über den Goldröschenweg vorgesehen. Nach derzeitigem Stand ist zur Nutzung der einzigen Brücke in diesem Bereich eine Führung über den Wellingsbüttler Weg notwendig. Eine Anbindung an Poppenbüttel für den Radverkehr ist ansonsten nicht möglich. Die Überschneidung betrifft den Bereich zwischen Friedrich-Kirsten-Straße und Wellingsbüttler Markt. Eine alternative Führung über den Kuhteichweg als gemeinsamer Geh- und Radweg erwies sich aufgrund fehlender Flächenreserven als nicht ausbaufähig. Zur Überbrückung dieses Abschnittes ist auf dem Wellingsbüttler Weg ein Standard erforderlich, der über eine Servicelösung hinausgeht, da hier künftig mit mehr Radverkehr zu rechnen ist. Als Mindeststandart sollten hier Radwege Kopenhagener Art angelegt werden (Vorschlag Querschnitt: Gehweg=2,15m, Schutzstreifen=1,6m; MIV = 5,5m). Dazu ist teilweise noch Grunderwerb erforderlich. Einige Grundstücke wurden bereits angekauft.

Eine weitere Überschneidung findet mit der Bezirksroute W6 im Bereich zwischen Barkenkoppel und Rolfinckstraße statt. Hier ist parallel zum Wellingsbütter Weg und der Wellingsbüttler Landstraße eine Bezirksroute geplant. Diese Verbindung ist vor allem zur Anbindung in Richtung Fuhlsbüttel und Ohlsdorf von hoher Bedeutung, da auf der Wellingsbüttler Landstraße keine Radverkehrsanlagen vorgesehen sind. Zudem kann es in dem Knotenbereich zur Friedrich-Kirsten-Straße durch die Nähe zum Wellingsbüttler Zentrum und der Kita in der Friedrich-Kirsten-Straße 2 zu einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen kommen. Idealerweise sollten daher zwischen Friedrich-Kirsten-Straße und Rolfinkstraße Kopenhagener Radwege vorgesehen werden. Zum Teil befinden sich hier schon Erweiterungsflächen im Besitz der FHH, es ist jedoch von weiterem Flächenbedarf auszugehen.

Die Planung endet bei H.Nr. 134 kurz vor dem unfallträchtigen Knotenpunkt am Wellingsbüttler Markt. Zur Verbesserung der Situation dieses Bereiches begrüßen wir die Absicht den Knoten in der Folgeplanung umzugestalten und zeitnah zu bearbeiten. Vorzugsweise wäre ein Kreisverkehrsplatz vorzusehen, wodurch die Eiche im Zentrum erhalten werden kann.

Fußverkehr:

Die Planungen beruhen auf den aktuellen Verkehrsstärken, weshalb angenommen wird, dass eine Servicelösung für den Fuß- und Radverkehr auf der Wellingsbüttler Landstraße ausreichend ist. Abgesehen davon, dass zur Erreichung der Klimaziele bei langfristigen Planungen nicht von der aktuellen Situation ausgegangen werden sollte, kann allein durch die Einführung einer neuen Buslinie und vier im Planungsabschnitt befindlichen Bushaltestellen von einem künftig höheren Fußverkehrsaufkommen ausgegangen werden. Die Bevölkerungsstruktur der an den Wellingsbüttler Weg angrenzenden statistischen Gebiete zeigt, dass das Alter der dortigen Anwohnerschaft zu großen Teilen zwischen 56 und 80 Jahren liegt. Diese Bevölkerungsgruppe stellt heute und künftig eine Bevölkerungsgruppe dar, die zum einen stärker von Mobilitätseinschränkungen betroffen ist und gleichzeitig nicht mehr im gewohnten Maße ein eigenes Auto führen kann. Der Fokus ihrer Mobilität verlagert sich daher auf die Verkehrsformen des Umweltverbundes, wobei heute bereits mehr als die Hälfte der ab 67-Jährigen (fast) täglich zu Fuß gehen. Um dies zu ermöglichen und zu fördern sollte die Infrastruktur des Umweltverbundes gefördert werden, wie es auch im Aktionsplan „Age-friendly City“ (Drs. 22/15703) des Senats genannt wird. Eine Servicelösung entspricht einer solchen Maßgabe nicht, sondern stellt für mobilitätseingeschränkte Menschen durch schnell fahrende Radfahrer:innen eine Gefahr dar. Aufgrund mangelnder Alternativen, stimmen wir dem Konzept einer Servicelösung nur unter dem Aspekt zu, dass im parallel verlaufenden Straßenzug Stübeheide, Sanderskoppel und Barkenkoppel eine Bezirkliche Radverkehrsverbindung geplant ist, die eine alternative Erreichbarkeit für Ziele in Klein Borstel und Wellingsbüttel, sowie für den radverkehrlichen Durchgangsverkehr bietet. Da auf den Gehwegen mit Servicelösung nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf und die Fahrbahn je nach Tageszeit und Verkehrsstärke nicht sicher genutzt werden kann, stellt die vorgestellte Planung keine Funktion als Radverkehrsverbindung dar und kann aus Radverkehrssicht nur zur lokalen Erschließung dienen. Mit Verweis auf die Bezirkliche Radverkehrsverbindung sollte dies zum Schutz der Zufußgehenden auch in der Wegweisung und Beschilderung entsprechend berücksichtigt werden.

Zur Erschließung der Bushaltestelle am Knasterberg wäre es zudem eine zusätzliche Querungshilfe am Knasterberg sinnvoll. Möchten potentielle Fahrgäste aus dem südlichen Einzugsgebiet der Haltestelle stadteinwärts fahren, müssen sie ca. 130 m bis zu der FLSA auf Höhe der Lutherkirche laufen, um eine sichere Querungsstelle nutzen zu können. Damit wären sie aber bereits näher an der Haltestelle Friedrich-Kirsten-Straße, obwohl sie ursprünglich nur etwa 50 m von der eigentlichen Haltestelle entfernt waren. Aus Fußverkehrssicht ist dies nicht plausibel und fördert nicht den gewünschten Umstieg auf den Umweltverbund.
Alternativ wäre auch die Einrichtung der Haltestelle auf Höhe Wellingsbüttler Weg 98, sodass auch das nördlich gelegene Seniorenheim „Alsterdomizil“ gut angebunden wäre. So wäre es als eins der wenigen öffentlichen Ziele für Beschäftigte, Bewohnende und (mobilitätseingeschränkte) Besuchende mit dem öffentlichen Nahverkehr gut zu erreichen. Da sich dadurch der Abstand zwischen den beiden geplanten Haltestellen Knasterberg und Friedrich-Kirsten-Straße verringern würde, könnte in Erwägung gezogen werden die SEV-Haltestelle Langwisch auch als reguläre Haltestelle mit zu nutzen. Dort wäre ein Umstieg zur S-Bahn und möglich und gleichzeitig mit dem Knotenpunkt bereits eine sichere Querungsstelle vorhanden.

Eine weitere Fußgängerquerung sollte an der Einmündung Hoheneichen eingerichtet werden. Hier vermuten wir Querungsbedarfe aufgrund der geplanten Bushaltestellen, der Wegeverbindung zur S-Bahn Hoheneichen und des Fußwegs zum Alstertal zwischen H.Nr. 27a und 29a und gegenüber H.Nr.40

Bei den Planungen wurde ein hoher Wert darauf gelegt, die bestehenden Schatten spendenden Bäume zu erhalten. Ihr Mehrwert für den Ort sollte durch Bänke mit Rücken- und Seitenlehnen und einem seitlichen befestigten Platz für Rollstühle und Kinderwägen in (neu geschaffenen; s. Plan) Grünflächen für die dort verkehrenden Menschen deutlich und nutzbar gemacht werden. Das Aufstellen von

Bänken würde insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen und Kindern, Pausenmöglichkeiten auf ihrem Weg nach Hause, zur Haltestelle oder zu dem Alsterwanderweg bieten.

W/MR23:

1. Bordvorstände außerhalb von Erschließungsüberfahrten möglichst hoch Hergestellt werden, um einem unerlaubten Befahren der Gehwege entgegenzuwirken
2. Ausreichend Eichenspaltpfähle setzen, um unerlaubtes Parken bzw. Befahren von Grünflächen zu verhindern
3. Von der Verwendung von Sonderpflaster sollte abgesehen werden
4. Heckenrückschnitt ist vom LSBG durchführen lassen / zu veranlassen
5. Bei den Breiten der Erschließungsüberfahrten bitte an die Vorgaben der ReStra halten

W/MR24:

<u>Stellungnahme der bezirklichen Baustellenkoordination:</u>

Straßenbaumaßnahmen des LSBG (Hauptverkehrsstraßen) sind grundsätzlich im Rahmen der geltenden Zuständigkeit und den dienststellenübergreifend vereinbarten Fristen mit der Baustellenkoordinierung-mv abzustimmen.

Potentielle bzw. angedachte Umleitungsstrecken auf Bezirksstraßen sollten zusätzlich frühzeitig (deutlich vor Ausführungsplanung) mit der bezirklichen Baustellenkoordination abgestimmt werden. Der LSBG als Vorhabenträger sollte zudem die Eignung und den Zustand der betreffenden Straße (Umleitungsstrecke) prüfen und gemeinsam mit dem Bezirk klären, ob auf der anvisierten Strecke in naheliegender Zukunft Bau-/Sanierungsmaßnahmen (Deckschichtsanierung) oder ähnliches (z.B. Baumarbeiten) vorgesehen sind bzw. notwendig wären. Die Dauer der Verfügbarkeit der anvisierten Umleitungsstrecke ist im Rahmen dieser Abstimmung gemeinsam festzulegen. Sollte sich der Nutzungsbedarf der Umleitungsstrecke aufgrund von Bauzeitenverlängerungen der LSBG-Maßnahme verlängern, muss der Zustand und die Eignung der betreffenden Strecke erneut geprüft werden bevor diese weiter als Umleitungsstrecke fungieren kann. Sollten zwischenzeitlich seitens der Bezirks Sanierungen notwendig werden haben diese Vorrang, sodass das LSBG-Projekt zwischenzeitlich eine alternative Führung für die Umleitung (Umleitung für die Umleitung) abzustimmen/bereitzustellen hat.

W/MR 31:

Stellungnahme wird nachgereicht!

W/MR 32:

Stellungnahme wird nachgereicht!

W/SL:

Das Fachamt SL stimmt der Auswahl der Variante 4 (Vorzugsvariante) zu. Bei der Variante 4 - im Wesentlichen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bzw. auf dem Gehweg als sogenannte „Service-Lösung“ - können im Hinblick auf die anderen drei Varianten, möglichst viele Bäume (die straßenprägende Baumreihen) erhalten bleiben. Insgesamt handelt es sich um eine abgewogene Kompromisslösung zwischen dem Erhalt möglichst viele Bäume und der Belangen von Fußgängern die nachvollzogen werden kann.