

Ergebnisprotokoll

Informations- und Beteiligungsveranstaltung Vorplanung Korridor A – Bezirkliches Radverkehrskonzept S-Friedrichsberg bis U-Farmsen

am 19. Juni 2017

im Bürgersaal Bezirksamt Wandsbek



Kartengrundlage: Digitale Stadtkarte (DISK)
Vervielfältigung mit Erlaubnis der Freien und Hansestadt
Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Moderation und Protokoll:
Margit Bonacker, Bettina Bachmeier, konsalt GmbH

Im Auftrag des Bezirksamts Wandsbek
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

1 Ablauf der Veranstaltung

- 18.00 Uhr** **Begrüßung**
Bernd Baumgarten, Fachamtsleiter Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Wandsbek
- Was erwartet Sie heute?**
Margit Bonacker, konsalt GmbH
- 18.15 Uhr** **Vorplanung Korridor A – Bezirkliches Radverkehrskonzept S-Friedrichsberg bis U-Farmsen**
Detlev Gündel, PGV-Alrutz GbR
- 19.00 Uhr** **Diskussion**
- Für Rückfragen:
Maren Gummert (Abschnittsleitung Straßenplanung, Bezirksamt Wandsbek),
Detlev Gündel (PGV-Alrutz GbR)
Henner Kopp (Straßenplanung – Koordinierung bezirklicher Radverkehrsmaßnahmen, Bezirksamt Wandsbek).
In der 1. Reihe: Bernd Baumgarten (Fachamtsleiter Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Wandsbek), Thomas Schmolke (Straßenplanung – Velorouten, Bezirksamt Wandsbek)
- 19.50 Uhr** **Zusammenfassung und Ausblick**
Margit Bonacker, konsalt GmbH
Bernd Baumgarten, Bezirksamt Wandsbek
- ca. 20 Uhr** **Ausklang**

2 Begrüßung

Bernd Baumgarten, Fachamtsleiter Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Wandsbek, begrüßt die ca. 50 Teilnehmenden im Namen des Bezirksamtes Wandsbek.

Der sogenannte „Korridor A“ ist Teil des Wandsbeker Radverkehrskonzepts und soll eine radverkehrstaugliche Verbindung zwischen der S-Bahnhaltestelle Friedrichsberg bis zur U-Bahnhaltestelle Farmsen herstellen. Die hierzu im Radverkehrskonzept vorgesehenen Routen

- Walddörferstraße
- Friedrich-Ebert-Damm
- Wandsewanderweg

wurden bereits am 25. April 2016 in einer öffentlichen Anhörung mit beteiligten Bürgern und Vertretern von Polizei, ADFC, Handelskammer und des Bezirksamtes Wandsbek diskutiert. Im Anschluss an die öffentliche Anhörung folgte ein politischer Beschluss der Bezirksversammlung zur vertieften Prüfung der drei vorgeschlagenen Routen.

Das Ergebnis der vertieften Prüfung wurde am 27. April 2017 im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr vorgestellt. Es war der ausdrückliche Wunsch der politischen Gremien, dieses Ergebnis in einer öffentlichen Veranstaltung interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorzustellen.

Margit Bonacker, konsalt GmbH, erläutert den Ablauf des Abends und stellt die Referenten/innen vor. Das Bezirksamt Wandsbek möchte im Rahmen der heutigen Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit die Möglichkeit geben, die Entwürfe mit den verschiedenen Routenvarianten kennenzulernen und zu diskutieren. Ziel der Veranstaltung ist es, ein Meinungsbild zu den verschiedenen Routenplanungen einzuholen. Dazu wird Herr Gündel vom Büro PGV-Alrutz GbR die Ergebnisse der Vorplanung vorstellen.

3 Vorplanung Korridor A – Bezirkliches Radverkehrskonzept S-Friedrichsberg bis U-Farmsen

Detlev Gündel, PGV-Alrutz GbR, stellt die 3 möglichen Varianten anhand einer Präsentation vor (vgl. Anlage 1). Untersuchungsauftrag des Büros PGV-Alrutz GbR war es, die präferierten Strecken auf generelle Umsetzbarkeit zu prüfen, abschnittsweise zu betrachten, zu bewerten und anhand verschiedener Kriterien eine gutachterliche Empfehlung auszusprechen. Das heiße jedoch nicht, so Herr Gündel, dass Verwaltung und Politik dieser Empfehlung folgen müsse.

Unter Abwägung der Kriterien Alltagstauglichkeit für den Radverkehr, des baulichen Aufwands (auch Zeitfaktor) und der Konfliktfreiheit der späteren Nutzungen kommt der Gutachter zu der Empfehlung, dass der Verlauf über den Friedrich-Ebert-Damm die Vorzugsvariante für den Korridor A ist. Diese Empfehlung werde vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirk Wandsbek mitgetragen, da es sich dabei um eine relativ schnell umsetzbare Lösung handelt, verbunden mit Erhalt einer recht hohen Anzahl von Parkständen und Straßenbäumen.

Nach jeder der Varianten wurde Gelegenheit zu Verständnisfragen gegeben. Im Anschluss an den Vortrag erfolgte eine Rückfragen- und Diskussionsrunde mit Vertreter/innen des Bezirksamtes und dem Gutachter.

4 Rückfragen und Diskussion

Für inhaltliche Rückfragen stehen in der anschließenden Rückfragen- und Diskussionsrunde folgende Ansprechpartner/innen zur Verfügung:

- Bernd Baumgarten (Fachamtsleiter Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Wandsbek)
- Maren Gummert (Abschnittsleitung Straßenplanung, Bezirksamt Wandsbek),
- Detlev Gündel (PGV-Alrutz GbR)
- Henner Kopp (Straßenplanung – Koordinierung bezirklicher Radverkehrsmaßnahmen, Bezirksamt Wandsbek)
- Thomas Schmolke (Straßenplanung – Velorouten , Bezirksamt Wandsbek)

In der Diskussion der Varianten konnte seitens der Teilnehmenden keine einhellige Meinung herausgearbeitet werden. Eine leichte Tendenz ging zur Variante 1, der Walddörferstraße. Diese wurde für Radfahrer/innen als effektiv und optimal beschrieben, insbesondere vor dem Hintergrund, dass man als Radfahrer/in bei der Variante am Friedrich-Ebert-Damm einer hohen Schadstoffbelastung durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt ist und die Sicherheit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens gefährdet ist. Einige wenige Teilnehmende sprachen sich für Variante 3, den Wandsewanderweg aus, da dieser besonders kinderfreundlich sei und man wegen fehlender Querstraßen überwiegend durchgängig Rad fahren kann.

Folgend sind die verschiedenen Beiträge nach Themen zusammengefasst:

4.1 Variante 1: Walddörferstraße

Bewertungskriterien

- Es wird kritisch angemerkt, dass die Bewertungen zu den einzelnen Kriterien nicht nachvollziehbar seien (in Variante 1 z.B. die Kriterien 3 (Sicherheit), 4 (Geschwindigkeit) und 5 (Uneingeschränkte Befahrbarkeit) nicht nachvollziehbar).

Antwort: Herr Gündel erläutert, dass die gutachterliche Bewertung danach erfolgt sei, ob und inwieweit die genannten Kriterien nach erfolgtem Ausbau eine Verbesserung „nach Stand der Wissenschaft und Regelwerk“ darstellen. Dies sei hier der Fall gewesen. Die Gewichtung der verschiedenen Kriterien erfolgt durch die späteren Entscheidungsträger u.a. aus der Politik.

Straßenverkehrsrecht

- Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird danach gefragt, wieso die Walddörferstraße nicht zu einer Fahrradstraße umgewidmet werden könne.

Antwort Bezirksamt mit Bezug auf Statement der Behörde für Inneres und Sport, öffentliches Anhörungsverfahren des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 25.04.2016: Die Umwidmung der Walddörferstraße zu einer **Fahrradstraße** ist nicht

möglich. Es handelt sich bei der Walddörferstraße um eine Sammelstraße für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Maßnahme wäre unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten nicht verhältnismäßig, da sie zu Beeinträchtigungen des Linienbusverkehrs sowie zu Beschränkungen des Individual- und Wirtschaftsverkehrs führen würde. Diese Beschränkungen wären vor allem für die Gewerbetreibenden mit unzumutbaren Beeinträchtigungen verbunden. Des Weiteren kommen Fahrradstraßen nach den Bestimmungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Zeichen 244 nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies bald zu erwarten ist. Die Verkehrsbelastung der Walddörferstraße für den Kraftfahrzeugverkehr ist aber mit 6.000 bis 15.000 Kfz/24 h so groß, dass auch nach einer längeren Zeit nicht zu erwarten sei, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart werde. Seitens der Teilnehmenden wird angemerkt, dass eine Einbahnstraßenregelung wünschenswert sei und dass dadurch der Linienverkehr des ÖPNV nicht beeinträchtigt würde.

Antwort Bezirksamt: Die zuständige Behörde für Inneres und Sport ist hier gegenteiliger Meinung.

- Negativ angemerkt wird, dass auf den vorhandenen Radwegen illegal geparkt wird.
- Frage aus dem Plenum: Wieso wird in der Walddörferstraße nicht Tempo 30 angeordnet, da dort aufgrund des Busverkehrs ohnehin nicht schneller gefahren wird?
Antwort Bezirksamt: Die Einführung von Tempo 30 ist auf einer Sammelstraße mit ÖPNV nicht möglich.
- Die Gewerbetreibenden haben sich in der Vergangenheit stark gegen die Variante 1 Walddörferstraße ausgesprochen. Bei der heutigen Veranstaltung sind wiederum viele Befürworter/innen der Variante 1 anwesend. Wäre nicht eine Kompromisslösung möglich? Zum Beispiel könnte durch geeignete Maßnahmen der motorisierte Individualverkehr zumindest beruhigt werden, auch wenn die Variante dort nicht umgesetzt wird. Auch die vorhandenen Radwege müssten endlich instandgesetzt werden. Das Fachamt Management öffentlicher Raum bestätigt, dass mittelfristig eine Grundinstandsetzung der Straße erfolgen muss.
- Vorschlag aus dem Plenum: Eine Fahrbahnseite als Fahrradtrasse einrichten, auf der anderen Seite Platz für Fußgänger schaffen

Variante 2: Friedrich-Ebert-Damm

- Der Friedrich-Ebert-Damm soll im Rahmen des bezirklichen Radverkehrskonzeptes die Verbindung S Friedrichsberge-Farmsen stärken. Durch seine räumliche Nähe zur Veloroute 6 (Tilsiter-/Pilauer Straße) bringt der Friedrich-Ebert-Damm jedoch nicht gehoffte Verstärkung der Verkehrsbeziehung.
- Auf dem Friedrich-Ebert-Damm sind derzeit viele Falschfahrer („Geisterfahrer“) unterwegs, die entgegen der Fahrrichtung fahren. Dieses Problem muss bei baulichen Veränderungen entsprechend berücksichtigt werden.
- Die Schadstoffbelastung ist durch den motorisierten Verkehr sehr hoch. Als Radfahrer/in fühlt man sich dort gesundheitlichen Gefahren ausgesetzt.

- Die Einschätzung des Gutachters, dass man am Friedrich-Ebert-Damm „sicher“ fahren kann, teilt die Mehrzahl der Anwesenden nicht. Durch das hohe Verkehrsaufkommen bestehe zudem grundsätzlich ein höheres Unfallrisiko.
Der Gutachter und das Bezirksamt erwarten in diesem Zusammenhang durch den möglichen Umbau allerdings deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit.
- Die Zuhörer äußern die Befürchtung, dass sich daran auch durch den Umbau wenig ändert. Das Bezirksamt ergänzt, dass es unstrittig ist, dass bei Entscheidung zugunsten der Variante 2 Friedrich-Ebert-Damm im Zuge der weiteren Planungen und der Ausführung auch Ampelschaltungen an betroffenen Knotenpunkten überplant werden müssen, um den Radverkehrsfluss sicher und optimal zu gestalten.
- Es wurde die Frage diskutiert, ob Radfahrer/innen bei einer Radwegbreite von 1,75 m überholen können. Das vorgeschriebene Minimum beträgt laut Gutachter bei Radwegen 1,60 m, das Optimum zum Überholen wären tatsächlich 2 m.
- Der Übergang von der Stormarner Straße auf den Friedrich-Ebert-Damm soll über den Eulenkamp erfolgen.

Variante 3: Wandsewanderweg

- Das Bezirksamt berichtete, dass es am Wandsewanderweg bestimmte Bereiche gibt, die über keine ausreichenden Platzverhältnisse verfügen, um hier eine durchgängige Radwegeverbindung herstellen zu können (z.B. einige verengte Brückenbauwerke). So müsse auch unausweichlich Grunderwerb getätigt und einzelne Kleingärten gekündigt werden. Hier sei mit langwierigen Verfahren zu rechnen.
- Das sehr positiv bewertete Kriterium Nr. 4 (Geschwindigkeit/Vorankommen) wurde von einigen Teilnehmer/innen nicht mitgetragen.
Nachtrag Bezirksamt: Hier wird von einem Asphaltbelag als Oberflächenbefestigung ausgegangen, der für den Radfahrenden die bestmögliche Befahrbarkeit ermöglicht.
- Die Befürworter dieser Route betonen, dass man hier flüssig fahren kann, es keine querenden Straßen mit Staufaktor gibt und die Route sehr kinderfreundlich ist.

4.2 Grundsätzliche Anmerkungen / Fragen

- Auf Nachfrage berichtet das Bezirksamt, dass die Planungen zur Ertüchtigung der der Veloroute 7 in Kürze beauftragt werden. Die Route wird derzeit vermessen, spätestens 2020 soll sie fertiggestellt sein.
- Es wurde mehrfach aus dem Plenum betont, dass es um ein Gesamtkonzept geht und keine „Flickschusterei“ betrieben werden soll. Grundsätzlich sollte auch darüber nachgedacht werden, nicht nur eine Trasse umzusetzen, vielmehr müsse der gesamte Bezirk Wandsbek fahrradfreundlicher werden. Die übergeordnete Politik verhindere aber oft solche Entscheidungen zugunsten der Fahrradfreundlichkeit.
- Es wird gefragt, ob das Gutachterbüro eigene Verkehrszählungen durchgeführt hat. Herr Gündel weist darauf hin, dass keine eigenen Erhebungen durchgeführt wurden, die verwendeten Verkehrszahlen stammen aus dem Jahr 2014.

- Die Einstellung der Hamburger Hochbahn zu Tempo 30-Zonen stelle grundsätzlich ein Problem dar, sie sei da wenig innovativ.
- Wenn die Entscheidung für eine Trassenführung gefallen ist, wird sich seitens des Plenums eine weitere Beteiligung gewünscht, um die Trasse im Detail mitzugestalten. Herr Baumgarten kündigt an, dass es im weiteren Planungsprozess – variantenunabhängig - weitere Beteiligung geben wird. Er weist zudem daraufhin, dass auch alle Ausschüsse öffentlich tagen.
- Es wird der Hinweis gegeben, dass die Belange von Kindern, Familien und Senioren bei den Planungen und Konzepten beachtet werden müssen, um den Anteil des Radverkehrs in Wandsbek zu erhöhen (Ziel: 25%).

5 Zusammenfassung

Frau Bonacker fasst die Diskussionsergebnisse aus ihrer Sicht zusammen. Es bestehe bei allen Beteiligten Einigkeit darüber, dass die Bedingungen für den Fahrradverkehr im Bezirk grundsätzlich verbessert werden sollen. Nach der heutigen Diskussion habe es jedoch den Anschein, dass viele der heutigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, mit Ausnahme der Gewerbetreibenden entlang der Walddörferstraße, die Variante 2 Friedrich-Ebert-Damm sehr kritisch betrachten, eine einhellige Zustimmung dazu schein es zumindest nicht zu geben. Sie weist noch einmal daraufhin, dass die Ergebnisse der heutigen Diskussion in einem Protokoll zusammengefasst und auf der Internetseite des Bezirks veröffentlicht werden.

6 Ausblick

Bernd Baumgarten, Leiter Management des öffentlichen Raumes, bedankt sich bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die rege Diskussion und die Vielzahl an Hinweisen. Das heutige Meinungsbild wird an die Politik weitergegeben. Anschließend wird das Thema nach den Sommerferien 2017 im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr auf die Tagesordnung kommen und das weitere Vorgehen beschlossen. Auch hier könne die Öffentlichkeit teilnehmen.

7 Fotodokumentation

