ANMERKUNGEN AUS DEM ÖFFENTLICHEN WORKSHOP (FREITAG 08.11.19)

Autoverkehr

Allgemeine Anmerkungen:

- Anreize zum Umsteigen schaffen (P+R Anlage)
- Linksabbiegerschaltung Grün für die Autos aus dem Berner Heerweg Nord ist nicht vorhanden
- Fahrstühle zum U-Bahnhof auch im Norden vorsehen
- Sehr positiv: Berücksichtigung der Abbiegersituation August-Krogmann-Str. Richtung Am Luisenhof (Autoabbieger/Busabbieger) durch Neuorganisation des Verkehrsraums in allen Varianten
- Verbindung Ampelschaltung Farmsen/Rahl -stedter Weg
- Neuordnung funktioniert grundsätzlich gut für Autos
- Gegebenenfalls entsteht chaotische Situation, wenn Busse ausscheren
- August-Krogmann-Str./Berner Heerweg Ampelanlage ist automatisiert und funktioniert nur unbefriedigend
- Rückstau in die Kreuzung wird nicht verhindert, Linksabbieger Rahlstedter Weg – Berner Heerweg (West) Phase zu kurz

Variante 1a:

- Rückstau durch Fahrbahnwechsel wegen Bus

Variante 1b:

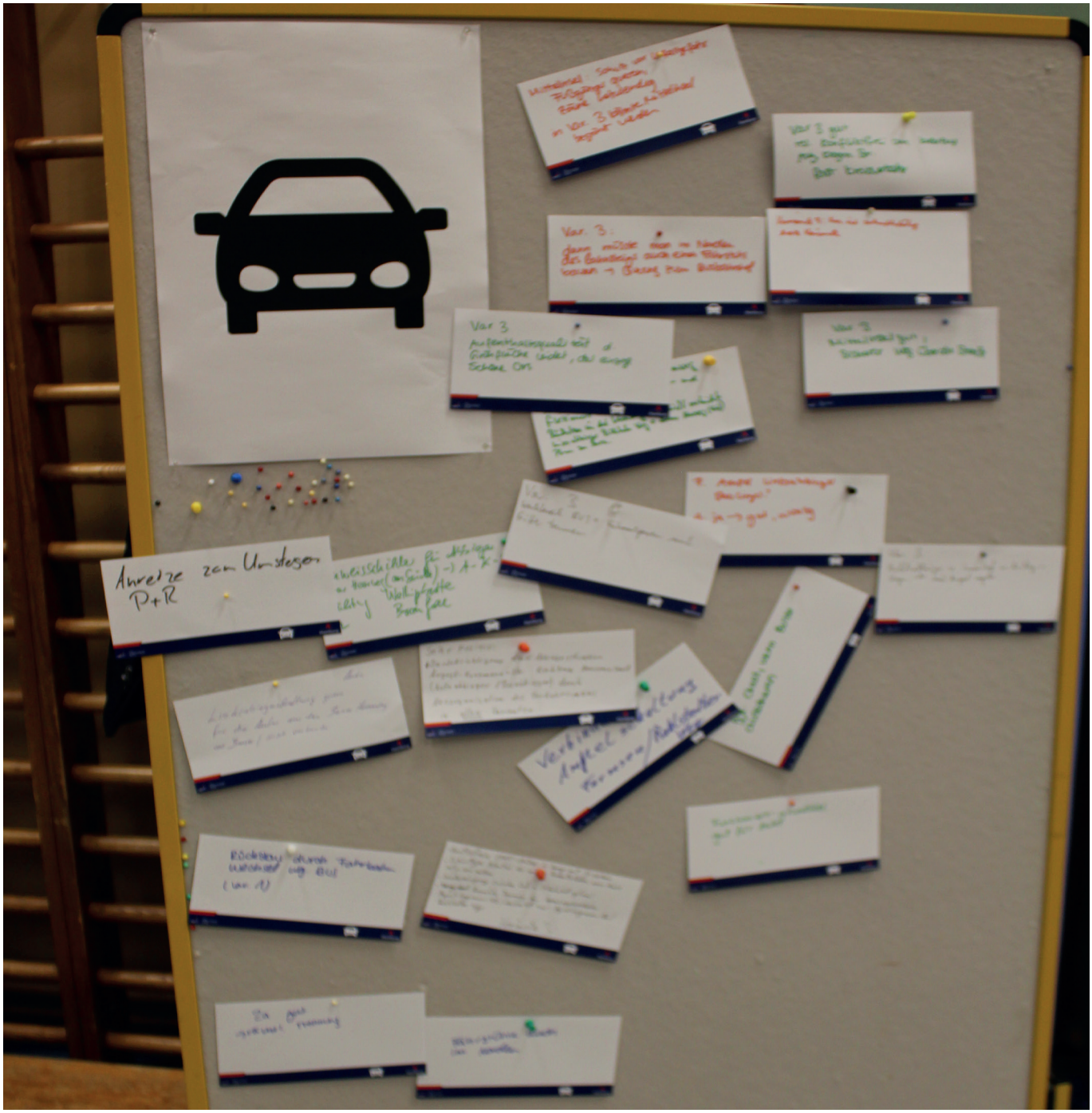
- Reihenfolge der Busse nicht festgelegt

Variante 2a:

- Ist gut, da räumliche Trennung vorhanden

Variante 3:

- Konfliktfreie ÖPNV-Nutzung in Bezug auf Fahrzeugverkehr
- Zukünftiges Ausbaupotential für weitere Bushaltestellen vorsehen, wenn diese nötig sein sollten
- Winterreinigung zwischen ZOB und U-Bahnhof optimal
- Räumliche Trennung der Kreuzungsverkehre August-Krogmann-Str./Luisenhof zur August-Krogmann-Str./Rahlstedter Weg
- Hinweisschilder für Abbieger Berner Heerweg, August-Krogmann Str. Richtung Wellingsbüttel/Bramfeld
- Wartebereich der Busse mit Gitter von Fahrradspuren trennen
- Rechtsabbieger vom Luisenhof in die August-Krogmann-Str. mit Ampeln regeln
- Aufenthaltsqualität der Grünfläche leidet, der einzig schöne Ort hier!
- Mittelinsel schaffen, um sicheren Weg über die Straße zu gewährleisten
- im Norden des Bahnsteigs auch einen Fahrstuhl bauen – Querung zum Busbahnhof
- Mittelinsel: Schutz vor Unfallgefahr, Fußgänger queren, Zäune notwendig. Mittelinsel könnte begrünt werden.
- Variante wirkt relativ konfliktfrei an der Kreuzung August-Krogmann-Str. – fast wie ein Kreisverkehr
- Variante ist zukunftsfähig und die beste Variante



Anmerkungen aus Sicht „Autoverkehr“

Fußverkehr

Allgemeine Anmerkungen:

- Positiv: Fußweg auf Südseite unter der Brücke in allen Varianten breiter
- Kurze Wege zwischen EKT-Bus-Bahn
- Intelligente Steuerung des Radverkehrs wie in Zürich auf der Hardbrücke
- Fußgängerinseln stellen ein Risiko dar, da Fußgänger einfach so die Straße queren, um nicht zwei Ampelphasen warten zu müssen
- In allen Varianten breitere Fußgängerflächen positiv, da Nebenfahrbahn reduziert wird
- Vor der Haspa den Radweg besser auf die Straße verlegen, um Fußweg konfliktfreier für Fußgänger zu gestalten
- Überliegervariante gut gelöst für Fußgänger mit den Übergängen
- Ampelschaltung (Grünphasen) länger gestalten, aktuell zu kurz
- Barrierefreiheit mitbedenken (Verbindung zu Ampelschaltung)
- Beleuchtung unter der Brücke verbessern
- Automatische Grünphasen für Fußgänger anstatt „Bettelampeln“
- Konflikt für Fußgänger & Busse unter Brücke aufgelöst durch Verlegung der Überlieger – dennoch Konfliktpotential unter Brücke vorhanden
- Abstand vom Bus zu Fußweg muss geringer werden
- Gehweg aktuell zu eng und Konfliktpotential mit Radfahrern
- Gehwege breiter gestalten
- Vor- und hinter der Brücke mehr Querungsmöglichkeiten schaffen
- Intelligente Fußgängerampel einrichten zwischen U-Bahn (ankommend) & Bussen (abfahrend)

Variante 1a:

- ungünstig für gehbehinderte Menschen, da Reihung der Buslinien nicht selbsterklärend
- praktisch zum Umstieg

Variante 1b:

- bezüglich Fußgängerführung durch Bahnhofsgebäude: Thema Sicherheit des Fußgängers. Wenn der Fußgänger bei Dunkelheit, sobald keine Geschäfte mehr geöffnet haben, durch das Gebäude geht und etwas passiert, bekommt es keiner mit. Wenn es weiterhin einen Weg entlang der Straße gäbe, würde man gesehen. Es wurde Wellingsbüttel als Beispiel angeführt. Dort ist es allerdings so, dass spätestens der Busfahrer etwas mitbekommen würde
- Sicherheit bei Tunnel mitbedenken (nachts schwierig)
- Durchgang durch Bahnhof propagieren und gut gestalten, um Fläche unter der Brücke zu entlasten
- Nordseite Rad- und Fußverkehr: Konflikt vor allem bei Zwei-Richtungs-Radweg
- Durchgang Bahnhof: Breite beachten, je nach Fußgängeraufkommen
- Im Bahnhof zwei weitere Aufzüge auf Nord seite nötig, um Barrierefreiheit zu verbessern

Variante 2a:

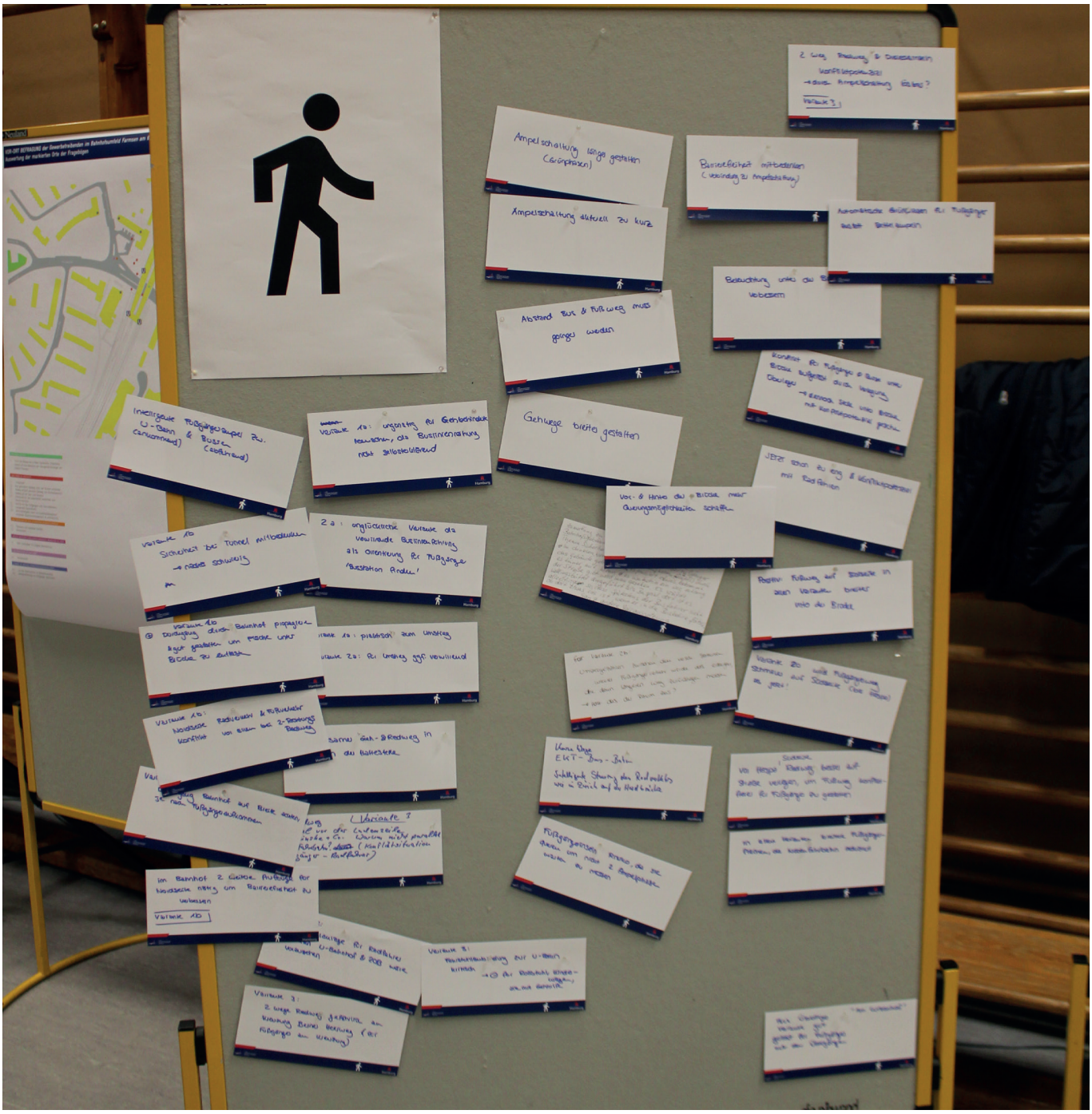
- unglückliche Variante, da verwirrende Bus linienführung und keine Orientierung für Fuß gänger im „Busstation finden“
- für den Umstieg ggf. verwirrend

Variante 2b:

- Umsteigezahlen zwischen den verschiedenen Stationen beachten: wie viel Fußgängerverkehr würde das erzeugen, die dann einen längeren Weg zurücklegen müssen – hält das der Raum aus?
- Hier wird der Fußgängerweg schmaler auf der Südseite (bei der Haspa) als jetzt schon!

Variante 3:

- Fahrstuhlanbindung zur U-Bahn kritisch – Nachteil für Rollstuhl, Kinderwagen, alle mit Gehhilfe
- Zwei-Wege-Radweg und Dreiecksinseln stellen Konfliktpotential dar – durch Ampelschaltung lösbar?
- Fuß- und Radweg parallel vor der Ladenzeile Schweinske und Co. Warum nicht parallel zur Fahrbahn? (Konfliktsituation Fußgänger – Radfahrer)
- Lichtsignalanlage für Radfahrer zwischen U-Bahnhof und ZOB vorsehen
- Zwei-Wege-Radweg gefährlich an Kreuzung Berner Heerweg (für Fußgänger an Kreuzung)



Anmerkungen aus Sicht „Fußgängerverkehr“

Busverkehr

Allgemeine Anmerkungen:

- Wichtig ist, dass die Busse nah an die Haltestelle heranfahren
- Keine Anforderungsampeln – Ampelschaltung steuern
- Alternative zu Bus als Pausenraum für Fahrer/in schaffen, z.B. einen extra Raum anmieten und dadurch Busse einsparen
- Zusätzliche Linie Berner Heerweg, Friedrich-Ebert-Damm nach Barmbek anbieten
- Bei engem Verkehrsraum generell an Bushaltestelle eine Verkehrsmischfläche einrichten, sodass der höher frequentierte Fußgänger- und Fahrgastverkehr gleichberechtigt zum Radverkehr Beachtung findet §1 StVO; und nicht der Radfahrer wie wild durch die Haltestellen fahren darf
- Buslinien 168/26/27: Umsteigebeziehungen schaffen
- Wie viele zusätzlichen Busse möglich? Wachstumspotenziale berücksichtigen?!
- REWE-Gelände aufkaufen: für Busbahnhof nutzen vs. gut genutzter Markt und sehr wertvoll im Stadtteil
- Autonomes Busfahren: wer hilft dann mobilitätseingeschränkten Personen?
- Zuverlässigen ÖPNV garantieren
- Wartebereiche der Busse, Überlieger aus dem Zentrum ziehen
- Direkter Weg von Bahnsteig zum EKT schaffen (Brücke)
- U-Bahn/Busfahrpläne besser aufeinander abstimmen: 171/U-Bahn (insbesondere nach 20h)
- Kurze Wege von Haltestelle zu EKT, Bahnhof U-Bahn
- Konflikt/Risiko bei Busausstieg und Kreuzung des Radwegs
- Umsteigebeziehungen beachten
- Busfahrer bekommen oft nicht mit, dass noch Umsteiger kommen

Variante 1a:

- kompakte Lösung scheint sinnvoll
- Haltestellen sehr lang, dadurch weite Wege (Problem für mobilitätseingeschränkte Personen)
- Übersichtlichkeit an Haltestellen schaffen (welcher Bus fährt wo ab?)
- Ist die Kreuzung Berner/Rahlstedter Str. wirklich ein Problem? Leistung Linksabbieger

Variante 2a:

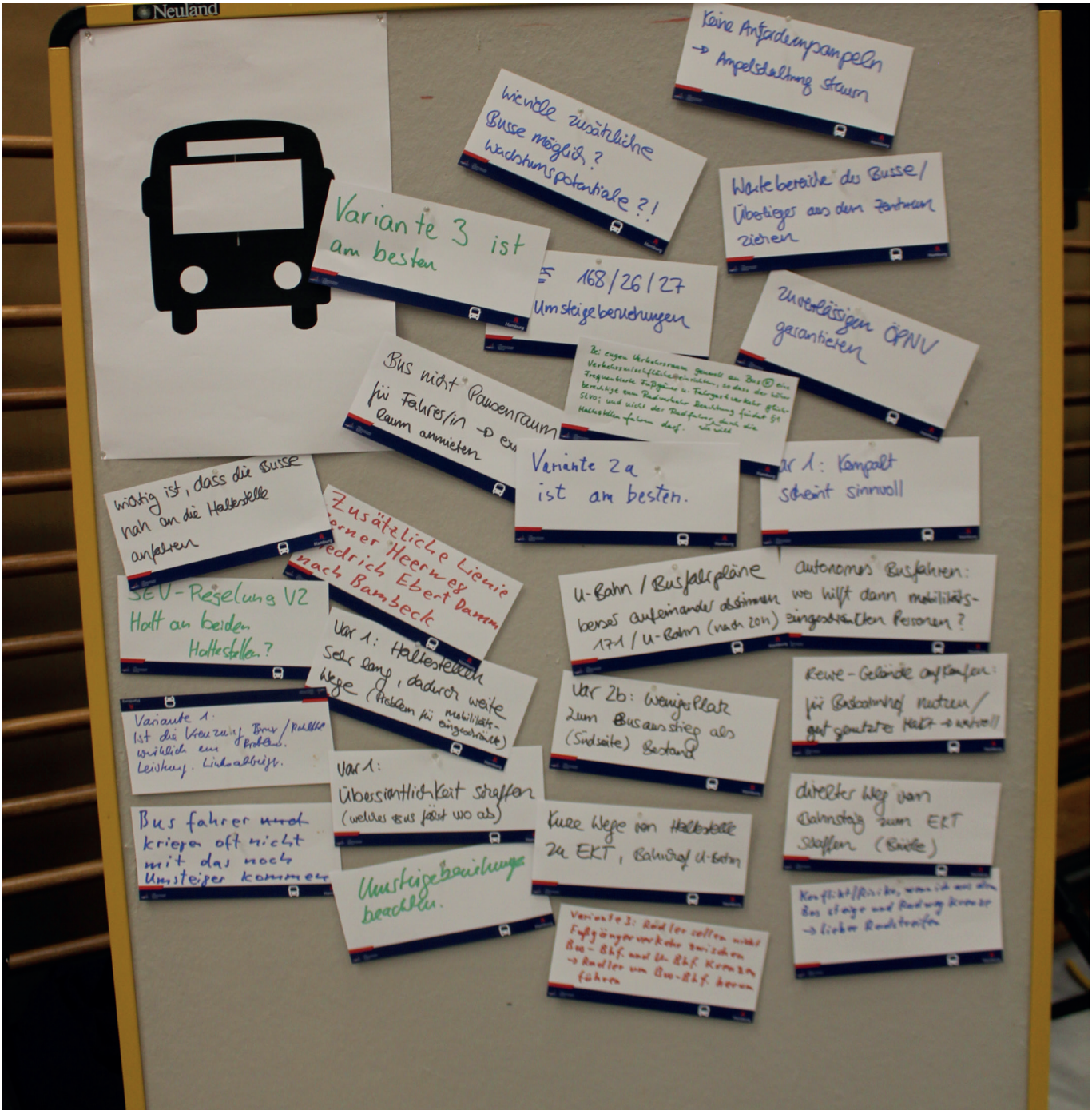
- Bei Schienenersatzverkehr: Halt an beiden Haltestellen möglich?
- gefällt am besten

Variante 2b:

- Weniger Platz für Busausstieg als im Bestand (Südseite)?

Variante 3:

- gefällt am besten
- Radfahrer sollen nicht Fußgängerverkehr zwischen Bus-Bahnhof und U-Bahnhof kreuzen, Radfahrer um Busbahnhof herumführen



Anmerkungen aus Sicht „Busverkehr“

Fahrradverkehr

Allgemeine Anmerkungen:

- Mehr dezentrale Fahrradstellplätze schaffen -> Entzerrung
- Konfliktpotential Rad/Fuß beim Radweg hinter dem Ausstiegsbereich viel größer als Rad/Bus bei Radstreifen
- Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen zu gefährlich
- Zaun, Abtrennung zwischen Fuß- und Radweg -> Signalwirkung
- Zwischenlösung für den Konflikt Rad-, Fußverkehr überlegen (im Bereich des Überliegers)
- Zwischenlösung für Überlieger kurzfristig angehen (Verlagerung der Überlieger)
- B + R Station umgestalten
- Durchbruch für Fuß- und Radverkehr im südlichen Bereich der U-Bahnüberführung
- Radweg 1 Richtung > 2m, Radweg 2 Richtung > 4m (V3 hat 3m)
- Intelligente Steuerung des Radverkehrs wie in Zürich auf der Hardbrücke
- Die Fußgängerampel auf die andere Seite der Brücke verlagern
- Radfahrer unbedingt auf die Straße führen
- Barrierefreier Zugang zum EKT Farmsen (südliche August-Krogmann Str.)
- Eindeutige Markierungen und Symbole verwenden
- Beleuchtung für Fahrradstreifen (Radverkehr)
- Zwei-Richtungs-Radweg ist schlecht!

Variante 1a:

- Radfahrstreifen sind zu gefährlich
- Radfahrstreifen zu gefährlich für Radfahrer (Busse scheren aus oder schwenken ein)

Variante 1b:

- Fahrradstreifen sind zu gefährlich
- Breitere Radwege, Fahr- und Überholspur

Variante 2a:

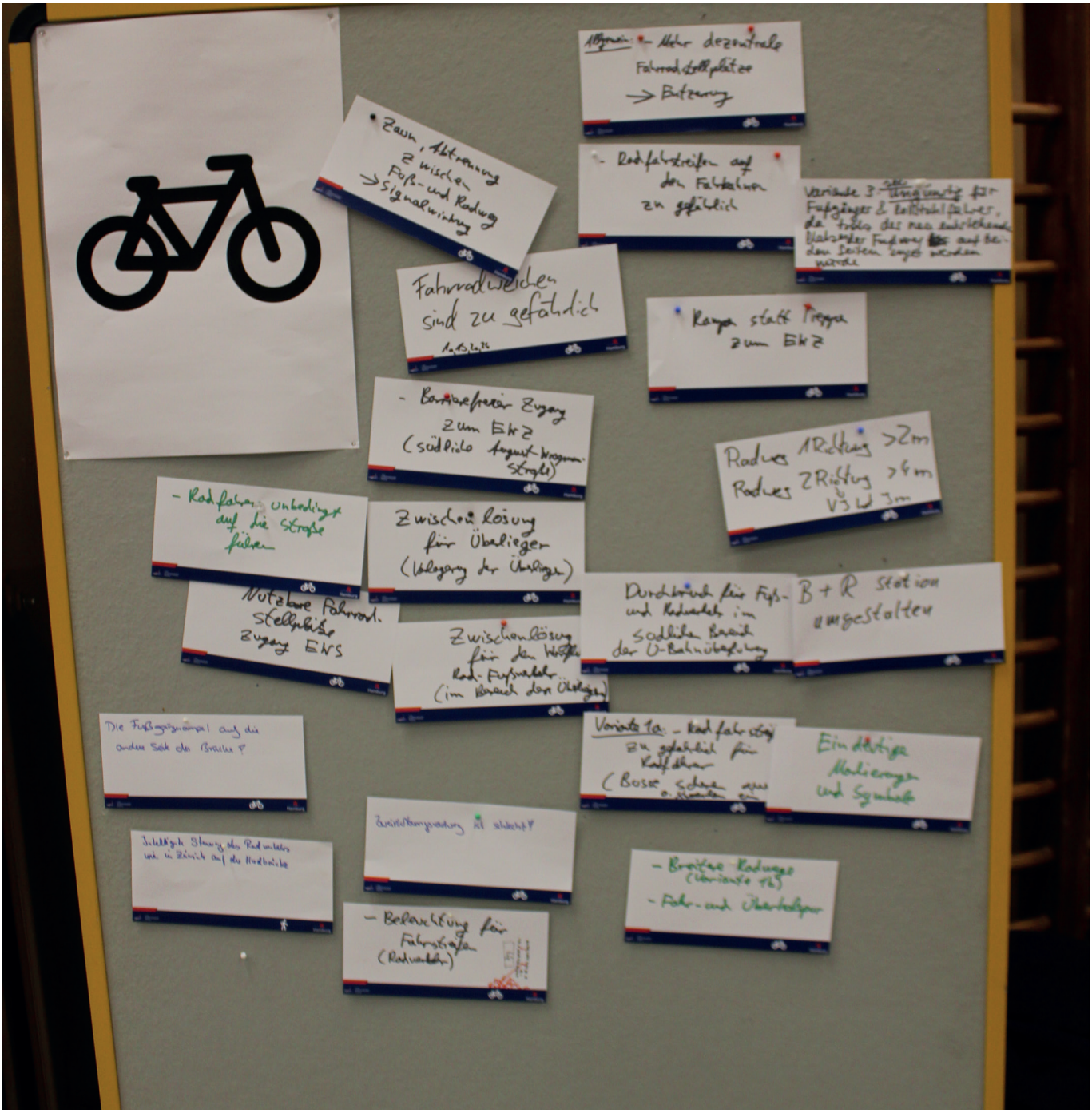
- Fahrradstreifen sind zu gefährlich

Variante 2b:

- Fahrradstreifen sind zu gefährlich

Variante 3:

- Sehr ungünstig für Fußgänger und Rollstuhlfahrer, da trotz des neu entstehenden Platzes der Fußweg auf beiden Seiten enger werden würde



Anmerkungen aus Sicht „Fahrradverkehr“