

# Wellingsbütteler Landstraße

—

## Abwägung von Beiträgen und Kommentaren zur Online Beteiligung

(Juni 2021)

# INHALT

|  |          |
|--|----------|
| <b>RADVERKEHR</b> .....  | <b>3</b> |
| Fahrradstraße Stübeheide.....  | 4        |
| Sicherer Schulweg.....   | 4        |
| Zweirichtungsradweg.....   | 4        |
| Baulich abgetrennte Radwege / Radfahrstreifen / Radschutzstreifen..... | 4        |
| Radabstellplätze .....   | 5        |
| Dooring .....  | 5        |
| Kreuzungs- und Einmündungsgestaltung.....                              | 5        |
| <b>FUßVERKEHR</b> .....  | <b>6</b> |
| „Bettelampeln“ .....   | 7        |
| Wartezeiten an Ampeln .....  | 7        |
| Mehr Querungshilfen .....  | 7        |
| Gehwegüberfahrten.....   | 7        |
| <b>AUTOVERKEHR / PARKEN</b> .....                                      | <b>8</b> |
| Parkplatzsituation .....   | 9        |
| Breite der Fahrbahn.....   | 10       |
| Geschwindigkeit auf der Wellingsbütteler Landstraße .....              | 10       |
| „Drop off“- / „Kiss and Ride“- Zone .....                              | 10       |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>BAUZEIT</b> .....                                       | <b>11</b> |
| Länge der Bauzeit.....                                     | 12        |
| Verkehrsführung während der Bauzeit.....                   | 12        |
| Erreichbarkeit von Klein Borstel während der Bauzeit ..... | 12        |
| Durchfahrt Friedhof Ohlsdorf während der Bauzeit.....      | 12        |
| Baustelle Ohlsdorf 30 / Schulbau .....                     | 13        |
| <b>WEITERE THEMEN</b> .....                                | <b>14</b> |
| Baumerhalt / Alleecharakter .....                          | 15        |
| ÖPNV.....  | 15        |
| E-Ladesäulen.....  | 15        |
| Beleuchtung.....   | 15        |
| „Alibi-Beteiligung“ / Informationsmöglichkeiten .....      | 15        |
| Wellingsbüttler Weg.....                                   | 16        |

Weitere Informationen zu den rechtlichen Grundlagen für die Verkehrsplanung können Sie der [ReStra \(2017\)](#) und der [Straßenverkehrsordnung](#) entnehmen.



## RADVERKEHR

Stübbeheide zur  
Fahrradstraße umbauen

sichere  
Radverkehrsführung für  
Schulweg

Radentscheid berücksichtigen

**Aufstellfläche zum  
Abbiegen für Radverkehr**

### **Schutzstreifen nur bei Tempo 30**

**Radfahrstreifen statt  
Schutzstreifen?**

Zweirichtungradwege

Dooring  
vermeiden

Mehr Fahrradabstellplätze/-Bügel

abgesetzte  
Radfahrsteigen

**Sichere Querung auf  
Höhe kleine Horst**

- Fahrradstraße Stübeheide** Dieser Vorschlag wurde gemeinsam mit der Polizei und der Bezirksverwaltung geprüft und ist abzulehnen, weil nicht zu erwarten ist, dass Radverkehr in absehbarer Zeit die dominante Verkehrsart in der Stübeheide wird. Es bleibt hier bei einer Tempo 30 Zone mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.
- Sicherer Schulweg** Es ist Ziel der Planung, den Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad so sicher wie möglich zu gestalten. An der U-Bahn Klein Borstel gibt es eine Ampel-gesicherte Querung und einen Anschluss an den geplanten Radschnellweg, sowie Radfahrstreifen. Durch die breite neue Zweirichtungsfurt an der Fußgängerampel am U-Bahnhof Klein Borstel können Rad fahrende Schüler\*innen direkt und gesichert zur Schule gelangen ohne vorher die falsche Gehwegseite zu benutzen. Die Einrichtung von Tempo 30 ist auf dieser Hauptverkehrsstraße nicht möglich (siehe Abschnitt „Geschwindigkeit“).
- Zweirichtungsradweg** Dem Vorschlag, einen zwei Meter breiten Zweirichtungsradweg einzurichten, kann nicht entsprochen werden. Zwei Meter sind die Standardbreite für einen Einrichtungsradweg (auf Gehwegniveau). Ein Zweirichtungsradweg muss laut Regelwerk eine Breite von mindestens 3 m aufweisen. Zusätzlich wären 0,75 m Trennschutzstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn einzurichten. Diese Breiten stehen nicht zur Verfügung.
- Baulich abgetrennte Radwege / Radfahrstreifen / Radschutzstreifen** Eine reine Sanierung der Bestandsradwege ist in diesem Fall ausgeschlossen, da diese viel zu schmal sind und in vielen Teilen Unebenheiten an den Bäumen aufweisen. Die derzeitige schlechte Situation für den Radverkehr ist als einer der zentralen Gründe anzusehen, warum aktuell deutlich weniger Radverkehr als Autoverkehr auf der Wellingsbütteler Landstraße vorliegt. Die Überplanung der Wellingsbütteler Landstraße soll deshalb ein sicheres und attraktives Angebot für den Radverkehr schaffen (Angebotsplanung), damit zukünftig mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen. Für durchgängig baulich abgetrennte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist der Straßenquerschnitt in der Wellingsbütteler Landstraße zu schmal. Hierfür wären mindestens 11,6 Meter Fahrbahn erforderlich. Auch auf Gehwegniveau sind Radwege in regelkonformer Breite (mind. 2,0 m) nicht umsetzbar, da gleichzeitig ausreichend Platz für Fußgänger\*innen vorzusehen ist. Zwischen der Kreuzung Fuhlsbüttler Straße und der Einmündung Stübeheide sind in der aktuellen Planung Radfahrstreifen vorgesehen. Zwischen den Hausnummern 36 und 50 sowie der privat genutzten Vorgärten (öffentlicher Grund) ab Hausnummer 52 bis Stübeheide, wird der Straßenquerschnitt zu Lasten der vorhandenen Bäume auf der Südseite angepasst, sodass für den Radverkehr in diesem Abschnitt ebenfalls Radfahrstreifen von 1,85 m bzw. 2,25 m möglich werden. Eine rote Einfärbung der Radfahrstreifen ist nicht vorgesehen. Diese zusätzliche farbliche Markierung ist nur im Bereich von Überfahrten (Kleine Horst, Struckholtwiete) vorgesehen sowie bei der Radfurt für den Radschnellweg. Durchgängige Radfahrstreifen sind allerdings aufgrund des sich weiter verengenden Straßenquerschnitts nicht möglich. Ab Stübeheide wird der Radverkehr bis Borstels Ende im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Sicherheit der Schüler\*innen, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, ist hier besonders relevant. Es ist daher darauf hinzuweisen, dass Schüler\*innen bis zum achten Lebensjahr gemäß Straßenverkehrsordnung den Gehweg benutzen müssen und Schüler\*innen bis zum zehnten Lebensjahr den Gehweg benutzen dürfen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Alternativstrecke ist leider nicht umsetzbar (siehe Abschnitt „[Fahrradstraße Stübeheide](#)“).

**Radabstellplätze**

Die Stärkung des Radverkehrs ist ein wichtiger Teil der Mobilitätswende. Aus diesem Grund werden im Rahmen der Planung ganz bewusst mehr sichere Abstellplätze für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen. Baumschutzbügel sollen hingegen nicht als Fahrradbügel benutzt werden, da beim An- und Abschließvorgang die Baumquartiere betreten und damit verdichtet werden. Diese Verdichtung sollte nicht stattfinden.

**Dooring**

Zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen werden 65 cm breite Sicherheitstrennstreifen angeordnet, die einen sicheren Abstand der Radfahrenden zu parkenden Kfz ermöglichen.

**Kreuzungs- und Einmündungsgestaltung**

Eigene Abbiegespuren für den Radverkehr sind aus Platzgründen nicht möglich. Untergeordnete Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet.



## FUßVERKEHR

Gehweg auf südliche  
Seite verbreitern

Wartezeiten an  
Ampeln verkürzen

**„Bettelampeln“ entfernen**

Mehr Querungs-  
möglichkeiten

Gemeinsame  
Nutzung von Geh-  
und Radweg

Zuweg zum Alstertal am  
Schluchtweg erhalten und  
verbessern

Schulweg

**“Bettelampeln“** An der Kreuzung Fuhlsbüttler Straße wird eine Grünphase für Fußgänger\*innen mit maximaler Grünzeit vorgesehen. Am Kornweg erhalten Fußgänger\*innen ebenfalls „Grün“ zusammen mit dem Kfz-Verkehr in gleicher Richtung. Die bestehenden Fußgängerampeln verbleiben auf Anforderung.

**Wartezeiten an Ampeln** Die Grünzeiten werden im weiteren Planungsverlauf überprüft, um ein Optimum für alle Verkehrsteilnehmer\*innen zu erreichen. Dies schließt auch ein, dass die Wartezeiten für Fußgänger\*innen soweit möglich reduziert werden.

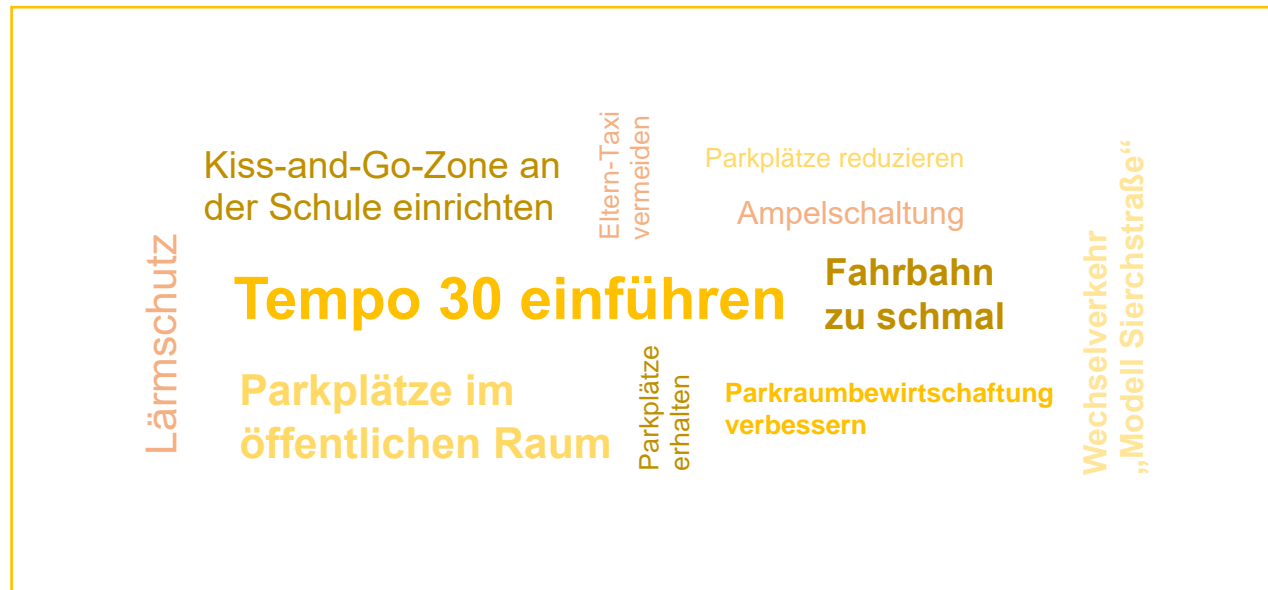
**Mehr Querungshilfen** Neue Querungsmöglichkeiten für Fußgänger\*innen sind vorgesehen: an der U-Bahn Klein Borstel (Ampel); Höhe Stübeheide (Ampel); Höhe „Kleine Horst (abgesenkte Bordsteine); Höhe der Hausnummer 142 (abgesenkte Bordsteine zum Alsterwanderweg); Höhe Schluchtweg (Ampel); Am Kornweg (Ampel); Höhe Stübenredder (abgesenkte Bordsteine); an Borstels Ende (Ampel).

**Gehwegüberfahrten** Um die Sicherheit bei der Überquerung der Straße „Borstels Ende“ zu erhöhen, ist geplant, diese als Gehwegüberfahrt auszubilden. Dadurch wird der Gehweg baulich „durchgezogen“ und somit die Vorfahrt der Fußgänger\*innen verdeutlicht. Ähnliches ist für den Schluchtweg vorgesehen. Ein temporäres Einfahrtsverbot bzw. eine Fußgängerampel am Schluchtweg sieht die aktuelle Planung nicht vor. Auch die Einmündung Stübeheide wird als Gehwegüberfahrt ausgestaltet. Die Gehwegüberfahrten werden grundsätzlich mit leichten Anrampungen geplant, wenn keine Ampel vorgesehen ist.





## AUTOVERKEHR / PARKEN



### Parkplatzsituation

Die Parkplätze im öffentlichen Raum sollen soweit möglich in ihrer heutigen Breite erhalten bleiben. Heute bestehen im Planungsgebiet ca. 220 Stellplätze, zukünftig werden es ca. 190 sein. Gemäß der geltenden Richtlinie ist für diese Stellplätze eine Breite von 2,10 m notwendig, plus mindestens 0,65 m Sicherheitstrennstreifen zu den Fahrstreifen. Ungeregeltes Parken (Wildes Parken) wird zukünftig weitgehend unterbunden, um insbesondere die Verkehrssicherheit und den Schutz des Baumbestandes zu gewährleisten.

Die beidseitig geplanten Radfahrstreifen in der Wellingsbütteler Landstraße zwischen Fuhlsbüttler Straße und Stübeheide sowie der geplante Linienbusverkehr (20-Minuten-Takt) werden das verkehrsbehindernde Parken am rechten Fahrstreifen reduzieren. Sollte hier trotz der neuen Rad- und Businfrastruktur weiterhin ein Fehlverhalten zu erkennen sein, kann dieses Problem über den [Meldemichel](#) an das örtliche Polizeikommissariat gemeldet werden, wodurch ggf. intensivere Kontrollen stattfinden. Infrastruktur allein kann vorsätzliches Fehlverhalten, wie Falschparken, nicht gänzlich verhindern.

Die Bestandsparkplätze zur Frank'schen Siedlung werden weitestgehend beibehalten. Für die Einrichtung neuer Fahrradabstellplätze entfallen in der Siedlung allerdings einige wenige Parkplätze. Gleiches gilt für den Bereich zwischen den Häusern 198-202 in der Wellingsbütteler Landstraße, in den Haupteingangsbereichen (vor 202b und zwischen 198l und 200a).

Zur Vermeidung von Unfällen entfallen darüber hinaus die Parkplätze zwischen Struckholt und der Ampel in der Wellingsbütteler Landstrasse auf Höhe Hausnr. 9. Auf Höhe von Hausnr. 5 wird ein Fußgängerschutzgitter aufgestellt, um das Parken dort zu verhindern. Im Gegensatz dazu besteht im Bereich des Recyclinghofs keine auffällige Unfalllage und die Parkplätze bleiben erhalten. Westlich der Zufahrt zum Recyclinghof werden die Parkplätze aber wegen der neuen Bushaltestelle entfallen. Um Haltemöglichkeiten für den Schienenersatzverkehr und die neu geplante Buslinie der HOCHBAHN zu schaffen, werden Bushaltestellen vor der Hausnummer 213 und vor den Hausnummern 228a-228d geplant. Die Parkplätze in dem Bereich entfallen.

Ein Absenken der Bordsteine in den Parkplatzbereichen ist aufgrund der Wurzelräume des Baumbestandes nicht möglich.

Eine Parkraumbewirtschaftung ist nicht vorgesehen (bzgl. Fragen zum Bewohner\*innenparken wenden Sie sich bitte an den [Landesbetrieb für Verkehr \(LBV\)](#) ([BewohnerBesucherparken@lbv.hamburg.de](mailto:BewohnerBesucherparken@lbv.hamburg.de)))

Ein generelles Verbot von Parkplätzen im öffentlichen Raum ist nicht sinnvoll und nicht geplant.

**Breite der Fahrbahn**

Bei der Planung der Fahrstreifenbreite ist grundsätzlich ausreichend Sicherheitsabstand zum Radverkehr und parkenden Fahrzeugen zu gewährleisten.

Die bestehenden Bordkanten sollen zum Schutz der Bäume grundsätzlich nicht weiter nach außen versetzt werden. Auf der Südseite zwischen Hausnummer 36 und 50 sowie der privat genutzten Vorgärten (öffentlicher Grund) ab Hausnummer 52 bis Stübeheide wurde sich im Planungsprozess zu einer Ausnahme entschieden. Die Breite der Fahrstreifen erhöht sich hier von 3,10 m auf 3,25 m. Zwischen der Einmündung Stübeheide und Borstels Ende besteht eine Fahrbahnbreite von ca. 6,5 Metern. Zwischen der Fuhsbüttler Straße und der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel stehen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zukünftig Fahrstreifenbreiten von 3,00 m bis 3,15 m zur Verfügung. Mittelstreifen / Fahrbahnmarkierungen sind auf ganzer Länge vorgesehen.

**Geschwindigkeit auf der Wellingsbütteler Landstraße**

Es wird weiterhin Tempo 50 auf dieser Hauptverkehrsstraße gelten. Die Einrichtung von Tempo 30, auch abschnittsweise (z.B. im Bereich der Schule), wurde mit der Polizei diskutiert. Die Einrichtung von Tempo 30-Strecken wäre nur dort möglich, wo schützenswerte Einrichtungen ihren Zugang direkt zur Wellingsbütteler Landstraße hätten. Verschwenkungen oder Verkehrsinseln können aufgrund des geringen Querschnitts der Straße nicht zur Reduzierung der Geschwindigkeit eingebaut werden. Die geplante Buslinie (20-Minuten-Takt) könnte aber zu einer gewissen Geschwindigkeitsreduzierung beitragen.

Eine Reduzierung der Lärmbelastung durch die Verwendung von sog. „Flüsterasphalt“ ist nicht vorgesehen, da dieser erst ab einer höheren Fahrgeschwindigkeit wirksam wird.

**„Drop off“- / „Kiss and Ride“- Zone**

Es sind zwei sogenannte Kiss and Ride-Zonen im Bereich der U-Bahnhaltestelle Klein Borstel vorgesehen – eine vor Hausnummer 37 und eine gegenüber von Hausnummer 41. Vor der Hausnummer 41 wird eine Bushaltestelle eingeplant. Weitere Kiss and Ride-Zonen sollen auf Höhe des Schluchtweges umgesetzt werden.



**BAUZEIT**

Durchgangsverkehr in Wohngebieten vermeiden Baustelle Ohlsdorf 30

Bauzeit zu lang Verkehrsführung unklar **Keine Vollsperrung** Gewerbe Kundschaft Lieferverkehr

**Durchfahrt Friedhof Ohlsdorf**

Erreichbarkeit von **Klein Borstel sicherstellen** ÖPNV ? Wechselverkehrsführung während der Bauzeit

**Länge der Bauzeit**

Die längste Bauzeit innerhalb der geplanten Sanierungsarbeiten ist für den Neubau des Mischwassersiels erforderlich. Diese Arbeiten bestimmen im Wesentlichen die Länge der Gesamtbauzeit. Die übrigen Leitungsarbeiten und der Straßenbau werden dazu koordiniert und eingepasst.

**Verkehrsführung während der Bauzeit**

Es wird aufgrund der notwendigen Sielerneuerung unter Vollsperrung gebaut werden müssen und das über die gesamte Bauzeit. Durchgangsverkehr wird zwischen Fuhlsbüttler Straße und Rolfinckstraße (in beide Richtungen) nicht möglich sein. Die Umleitungen laufen über Alte Landstraße / Brombeerweg / Fuhlsbüttler Straße. Die Baustelle selbst befindet sich jedoch immer nur auf einem kürzeren Abschnitt. Die Zufahrten bis zur Baustelle sind frei für jeden Verkehr (Sackgasse). Im jeweils betroffenen Baustellenabschnitt können nur Anlieger\*innen (Anwohner\*innen, Besucher\*innen, Lieferant\*innen, Rettungsfahrzeuge etc.) die Grundstücke, Betriebe und Geschäfte erreichen. Da diese Baustellenabschnitte sich im Verlauf der fünfjährigen Bauzeit verschieben, quasi „wandern“, wird eine entsprechend detaillierte und stets zu aktualisierende Beschilderung erforderlich. Um Verdrängungen und Schleichverkehre in und durch Wohngebiete zu verhindern, werden in Abstimmung mit der Polizei entsprechende Konzepte erarbeitet, die ggf. zum Beispiel auch Durchfahrtsverbote und Einbahnstraßenregelungen beinhalten werden. Darüber hinaus wird während der Bauzeit das aktuelle Verkehrsgeschehen beobachtet, so dass kurzfristig auf Probleme reagiert und die Verkehrsführung angepasst werden kann. Radfahrende und Fußgänger\*innen können auch die Baustellenbereiche jederzeit passieren. Die Parkplätze außerhalb der Baustrecke bleiben erhalten. Der Straßenausbau erfolgt abschnittsweise nach dem Leitungsbau. Wie die Verkehrsführung während der Bauzeit im Detail aussieht, ist momentan in der Klärung, insbesondere mit Polizei und Feuerwehr. Den Verantwortlichen ist bewusst, dass die Einschränkungen während der Bauzeit groß sind, insbesondere für Bürger\*innen vor Ort. Daher werden selbstverständlich auch weiterhin regelmäßig und kontinuierlich weiterführende Informationen zur Baumaßnahme herausgegeben. Sie werden dazu rechtzeitig informiert

**Erreichbarkeit von Klein Borstel während der Bauzeit**

Die Wohnquartiere von Klein Borstel können jederzeit über die Wellingsbütteler Landstraße (außerhalb der Baustrecke) und über die ausgeschilderten Umleitungstrecken erreicht werden.

**Durchfahrt Friedhof Ohlsdorf während der Bauzeit**

Eine Öffnung der Durchfahrt über den Ohlsdorfer Friedhof für Anlieger ist nicht geplant. Dies würde zusätzlichen Verkehr auf den Friedhof ziehen, was nicht gewünscht ist.

**Baustelle Ohlsdorf 30 /  
Schulbau**

Die Straßenbaumaßnahmen und die Umbaumaßnahmen am Alber-Schweitzer-Gymnasium werden aufeinander abgestimmt, so dass beide Baustellen zeitgleich abgewickelt werden können.



## WEITERE THEMEN

**Bäume erhalten**

**Bessere Beleuchtung**

**Verzicht von Baumschutzbügeln**

**„Alibi-Beteiligung“**

**ÖPNV**

**Zustand der Bäume?**

**Switch-Station einrichten**

**E-Ladesäulen einplanen**

**Beteiligungsmöglichkeit**

**Anschlussplanung Wellingsbüttler Weg**

**Baumerhalt /  
Alleecharakter**

Baumfällungen (32) sind für die Neugestaltung der Wellingsbütteler Landstraße nicht zu vermeiden. Für die zu fällenden Bäume werden 34 Ersatzpflanzungen vorgenommen.  
Die vorhandenen und geplanten Baumstandorte in der Wellingsbütteler Landstraße werden verbessert. Die neuen Bäume werden zum Schutz mit Baumschutzbügeln versehen.  
Während der Bauzeit werden die Bestandsbäume durch Bretter und Drainagerohre geschützt. Ein/e Baumgutachter\*in und ein Baumschutzkonzept werden den Schutz der Bäume während der Bauzeit unterstützen. Eine Bewertung des aktuellen Zustandes der Linden und Kastanien in der Wellingsbütteler Landstraße ist ebenfalls durch Fachpersonal erfolgt.

**ÖPNV**

Seitens der [HOCHBAHN](#) ist für die Wellingsbütteler Landstraße im Rahmen des Hamburg-Takts eine Buslinie im 20-Minuten-Takt geplant. Die barrierefreien Bushaltestellen sind vor der Fußgängerampel an der U-Bahnstation Klein Borstel zum Umstieg zur U1 sowie auf Höhe Stübeheide, Schluchtweg, Kornweg und Borstels Ende vorgesehen. Auch der Schienenersatzverkehr soll über diese Haltestellen abgewickelt werden.

**E-Ladesäulen**

In der Wellingsbütteler Landstraße sind aktuell seitens der Stadt Hamburg keine weiteren Säulen geplant. Für andere Anbieter, die hier ggf. etwas planen könnten, können keine Aussagen getroffen werden. Mit den Säulen im Sodenkamp 8 und der Wellingsbütteler Landstraße gegenüber Hausnummer 64 (gepl. Position gegenüber Hausnummer 106 aufgrund von Leitungskonflikten) sowie weiterer Säulen im Umkreis von 2,5 km gibt es hier im Vergleich zu anderen Stadtteilen schon eine gute Versorgung mit E-Ladeinfrastruktur.

**Beleuchtung**

[Hamburg Verkehrsanlagen \(HHVA\)](#) hat bereits ein Beleuchtungskonzept entwickelt, welches unter anderem neue LED-Technik zur besseren Ausleuchtung des Straßenraumes enthält

**„Alibi-Beteiligung“ /  
Informationsmöglichkeiten**

Im Rahmen der öffentlichen Online-Beteiligung konnte Feedback zu der zu dem Zeitpunkt aktuellen Planung gegeben werden. Die zugrundeliegende Vorzugsvariante ist nach Prüfung verschiedener Varianten als die beste Kompromisslösung angesehen worden. Diese Variante wurde auch in die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) gegeben.

Es sind insgesamt gut 1000 Anregungen im Zeitraum der Online-Beteiligung eingegangen, die das Planungsteam des LSBG mit in den Abwägungsprozess aufgenommen hat.

Die Planung wurde auf Grundlage des Online-Feedbacks und vor dem Hintergrund der Stellungnahmen der TÖB umfassend überarbeitet und Anfang Juni 2021 erneut verschickt (so genannte zweite Verschickung). Es kann also nicht von einer „Alibi-Beteiligung“ gesprochen werden.

Im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen ab März 2022 ist eine umfassende und fortlaufende Information vorgesehen, um die Betroffenen gut über die Baumaßnahme zu informieren.



**Wellingsbüttler Weg**

Der Wellingsbüttler Weg zwischen Borstels Ende und Rolfinckstraße wird ebenfalls aktuell überplant und soll ab 2023 saniert werden. Die Verschickung dazu wird voraussichtlich im Sommer 2021 erfolgen. Für diese Planung ist ebenfalls eine Möglichkeit zum Online-Feedback vorgesehen. Die Bautätigkeiten werden eng aufeinander abgestimmt, um die Belastungen während der Bauzeit weitestgehend zu reduzieren.