

MI, 29. MRZ: Wege ohne Auto in Barmbek

Neue Verbindungen und (fehlende) Anschlüsse

Wie kommen wir von A nach B? Was geht ohne Auto besser? Was muss für Fuß und Fahrrad noch besser werden?

ACHTUNG: Dieses Stadtteilgespräch findet in der Bücherhalle Barmbek, Poppenhusenstr. 12 statt!

1. Zusammenfassg. Impulsvortrag Dr. Philine Gaffron MLA Bsc, Techn. Universität Hamburg, Inst. f. Verkehrsplanung u. Logistik W8

Was braucht verträgliche Stadt(teil)mobilität?

- **öffentlicher Raum:** Fokus auf Begegnungs- und Verbindungsfunktion für Menschen, Barrierefreiheit, Attraktivität, Resilienz, ökologische Funktionen
- **Fußverkehr:** attraktive, sichere, direkte Verbindungen („healthy streets“); Orte zum Verweilen; öffentliche Toiletten
- **Radverkehr:** hochwertige, sichere Infrastruktur; direkte Routen mit klarer Kennzeichnung; ausreichend sichere Abstellplätze; ergänzende Dienstleistungen
- **ÖPNV:** gut erreichbare, attraktive Haltestellen; ausreichende Takt- und Liniendichte (inkl. der Randzeiten); leistbare Tarife
- **Sharing-Angebote:** intelligente Ergänzung des ÖV (mit integrierten Tarifen), reservierte Abstellflächen
- **Kraftfahrzeuge:** verträgliche Geschwindigkeit, sichere Abstellplätze in angemessener Anzahl zu angemessenen Preisen an angemessenen Orten

Philine Gaffron, März 2023

2. Ergebnisse der Gesprächsgruppen zu vorgegebenen Themen

Gruppe Wegeverbindungen: Optimierung der Wege für Fuß+Rad, damit es sich nicht lohnt, das Auto zu nehmen



1. Grünzug entlang (nördlich) der U3:

- Querung Ring 2, Steilshooper Straße: Umwege, lange Wartezeiten; Kreuzung muss fuß- und radfreundlicher werden; genannter Wunsch: weitere Quermöglichkeit direkt westlich der U-Bahnbrücke
- Querung Bramfelder Straße: sehr großer Umweg bis Fabriciusstraße, Wartezeiten; Vorschlag: zumindest eine Mittelinsel, die als Sprunginsel genutzt werden kann
- Querung Schwalbenstraße ist zwar unproblematisch, hier wäre aber eine Sperrung der Straße im Sinne einer Verkehrsberuhigung sinnvoll (Stichwort Superblock); es gibt einigen Durchgangsverkehr, der Ampeln an der Fuhle spart und im Wohngebiet rechts-vor-links missachtet

2. Lauensteinstraße unterbricht 3 Straßenverläufe und zerschneidet damit den Stadtteil. Vorschlag (weil weitere Querungen eher aussichtslos erscheinen): Rampen-Unterquerung der Ring-Brücke ausbauen/ freihalten, so weit westlich wie möglich

3. Alter Güterbahnhof: Die Straße bietet sich eigentlich ideal als Ausweichstrecke fürs Rad für den unbefahrbaren Rübenkamp (Radwege indiskutabel, auf Fahrbahn machen Autofahrer Stress) und die Saarlandstraße (laut, Abgase, Radweg mäßig) an. Hier wird allerdings kreuz und quer geparkt, es ist unübersichtlich, Autos warten auf Gegenverkehr und blockieren damit Radverkehr.

Angeblich sei hier das Eckenparken erlaubt?

4. Schwalbenplatz: Es fehlt eine gangbare Verbindung Höhe Lißmannseck über den Schwalbenplatz. Zur Fuhle kommt man (jetzt wegen Baustelle gerade nicht) durch einen Durchgang, hier sollte es im Park einen Weg geben und Lücken durch die

geparkten Autos freigehalten werden (z. B. durch Fahrradbügel, die am Schwalbenplatz grundsätzlich fehlen)

5. Hellbrookstraße: Lückenschluss Ring2 - Tieloh fehlt, der Radweg auf der Südseite ist im Dooringbereich und von Baumwurzeln zerstört, auf der Nordseite wurde er stillschweigend zum Parkstreifen

6. Fuhle: bei/unter der Ringbrücke müssen auf der Ostseite 3 Ampeln überquert werden, um dort der Fuhle zu folgen, zu Fuß kaum schaffbar, unschöne Situation

7. Ampeln:

- Grundsätzlich wird die Grünzeit über den Ring 2 als zu kurz benannt. Räumzeiten sind verstanden, es fühlt sich einfach nicht gut an (als Zufußgehende unerwünscht), wenn man auch zügig gehend eine Straße nicht bei grün überqueren kann.
- An der Fuhle gefühlte zu lange Wartezeiten, Busse am Hartloh kommen und fahren wieder, während man auf Grün wartet... (nicht gemessen, ob > 90 s)

8. Fußverbindungen durch/innerhalb von Wohnbebauung

Es gibt einige Wege zwischen Häusern, die mehr und mehr verschwinden oder durch Zäune gesperrt werden, Beispiele:

- rund um Detmerstraße (Areal zwischen Hellbrookstraße, Hufnerstraße, Rübenkamp)
- lange Gebäude mit Lücken zwischen den parallelen Straßen Lorichsstr. und Otto-Speckter-Str.
- Verbindung Elligersweg zur Richeystraße

9. Maurienbrücke: Anbindung für Rad fehlt

- nördlich schlecht befahrbare Kopfsteinpflaster
- südlich ist zunächst eine kaum sichtbare Umlaufsperrung, dann landet man auf einem Gehweg und muss absteigen, die Fahrbahn kann wegen parkender Autos kaum erreicht werden

Gruppe Qualität der Wege und Straßen: Anpassungen für Sicherheit und Aufenthaltsqualität

Aufenthaltsqualität

- Unterführung am Barmbeker Bahnhof (Fuhle vom Wiesendamm zur Pestalozzistraße) ist dreckig und ein Angstraum
- Zu wenig Grün in der Massaquoipassage
- Zu viele parkende Autos im öffentlichen Raum. Besonderes Ärgernis: Wohnmobile – Vorschlag: Nur Kurzzeitparken für Wohnmobile (einige Stunden)
- Herumliegende E-Roller
- Die neu gestaltete Fuhlsbüttler Straße ist an vielen Stellen inzwischen sehr verdreckt: dreckige Bänke und herumliegender Müll
- Das Angebot an Geschäften ist enttäuschend.
- Der Fußweg mit zwischen Fuhle und Schwalbenstraße (neben ehem. McDonald's) und die Sitzgelegenheiten sind in schlechtem Zustand. Keinerlei Aktivitäten, die McDonald's-Ruine neu zu bebauen.
- Osterbekkanal am Museumshof ist vermüllt und eine Toilette fehlt.
- Toiletten fehlen auch an den Spielplätzen.
- Straßenraum „Alter Güterbahnhof“ leblos und deprimierend.
- Positiv: Grünzug Langenfort gelungen!

Wegequalität

- Straßenbelag auf Fuß- und Radwegen an vielen Orte in Barmbek-Nord in sehr schlechtem Zustand
- Starkes Unsicherheitsgefühl auf den auf der Straße geführten Radwegen der Fuhlsbüttler Straße (Bahnhof bis zur Hebebrandstraße/ Nordheimstraße). Immer wieder gefährliche Situationen.
- Die Breite des Fußweges in der Unterführung Alte Wöhr ist viel zu eng. Vorschlag: das Parken auf dem Fußwegrand unter der Unterführung verbieten (zurzeit zulässig).
- Die Wegeführungen an der Kreuzung unter der Ringbrücke ist weder für Fußgänger noch für Fahrradfahrer akzeptabel.
- Die Ampelschaltungen bremsen den Fahrradverkehr aus. Man steht z.B. an der Fuhle als Fahrradfahrende fast an jeder Ampel.
- Steilshooper Straße (zwischen Drosselstraße und Habichtstraße) desolater Fahrradweg: z.T. kaputt (teils gefährlich!), endet abrupt, Wechsel von Straße auf Fahrradweg und zurück, auch dadurch Nutzung des Fußwegs durch Fahrradfahrende.
- Schlechte Führung des Fahrradverkehrs Kreuzung Hellbrookstraße/Saarlandstraße von oder zum Stadtpark. Zu wenig Raum.
-

Gruppe Konfliktsituationen: Das Miteinander erleichtern, um "Raum" für Begegnung zu erhalten

Konfliktpunkte Fußverkehr

- Rad + Fußwege nebeneinander
- Ampelschaltungen zu kurz
- Bushaltestellen zu nah am Radweg gebaut

Konfliktpunkte Radverkehr

- Rad + Fußwege nebeneinander
- Bushaltestellen zu nah am Radweg gebaut
- Radstreifen auf Straße und ausparkende Autos

Gehört eher zu Qualität

- Schlechte Beleuchtung von Fußwegen – Straßenbeleuchtung bevorzugt die Auto-Fahrbahn
- Unebene Wege, Hindernisse durch Fahrbahnbaustellen auf Fußwegen

Lösungsvorschläge

- Harte bauliche Grenzen zwischen Fuß- und Radwegen
- Für Ampelschaltungen die Rad-Geschwindigkeiten priorisieren gegenüber motorisiertem Verkehr
- Generell mehr Platz für Fuß u Rad vorsehen, weniger Fahrbahn für motorisierten Verkehr
- Für weniger (Fahrrad)Diebstähle und weniger Regelverstöße gegen die StVO mehr Kontrollen durchführen
- Straßenbeleuchtungen nach Bedarf schaltbar machen (Bewegungsmelder, Zeitschalter direkt am Leuchtenmast)
- Großflächige Kampagnen für Rücksichtnahme im Verkehr
- Reform der StVO voranbringen, damit Priorisierung des motorisierten Verkehrs überarbeitet wird >> Adressat ist Bundespolitik