

Verkehr in Barmbek-Süd – Probleme und Lösungen

Erinnern Sie sich: Der Stadtteilrat hat im Herbst 2014 eine ehrenamtliche Arbeitsgruppe beauftragt, die Verkehrssituation im Quartier unter die Lupe zu nehmen, Probleme zu identifizieren und auch Lösungsvorschläge zu erarbeiten. 2015 wurden die Ergebnisse der Analyse in einer tabellarischen **Übersicht mit 31 Einzelpunkten zusammengetragen**, vom Stadtteilrat einstimmig befürwortet und anschließend der Öffentlichkeit sowie Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung präsentiert.

In den darauf folgenden sieben Jahren konnten zwar vereinzelt Problemlagen entschärft werden, in der Summe hat es aber keine durchgreifenden Fortschritte gegeben.

Vor diesem Hintergrund hat die AG Verkehr des Stadtteilrats die Übersicht zu den Verkehrsproblemlagen im Stadtteil Barmbek-Süd nun aktualisiert. Zur Vorbereitung diente auch eine Fahrradtour, die Ende Februar 2022 zu verkehrlichen Hotspots in Barmbek-Süd führte. Die **aktualisierte Liste, beschlossen vom Stadtteilrat im Juni 2022, umfasst nunmehr rund 40 Verkehrsproblematiken mit Problembeschreibungen und Lösungsvorschlägen**. Die Zusammenstellung wird an politische und behördliche Entscheidungsträger sowie Verbände, Institutionen im Stadtteil und weitere Interessierte verschickt – alles **mit dem Ziel, Diskussionen anzustoßen und die identifizierten Probleme möglichst zeitnah zu lösen**.

Die AG Verkehr hat die Verkehrssituation aus der **Perspektive unterschiedlicher Teilnehmer und Betroffenen** analysiert: **Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, Anwohner**. Besonderen Wert haben wir auf **Sicherheit** gelegt, es geht aber auch darum, **Verkehrsflüsse effizienter** zu machen und die **Lebensqualität im Wohnumfeld zu verbessern**. Viele Lösungsvorschläge sind **preiswert umzusetzen** (Anordnung von Tempolimits, Parkverbote, konsequentes Einschreiten gegen StVO-widriges Parken, Änderungen von Vorfahrtsregelungen auf der Veloroute); sie erfordern seitens der Verantwortlichen vor allem: guten Willen und Problembewusstsein, vielleicht auch eine Portion Mut. Soweit an einigen Stellen gefordert wird, Bodenbeläge (Fußwege, Radwege) zu sanieren oder Radbügel zu installieren (insbesondere mit dem Ziel, Einmündungsbereiche übersichtlicher zu machen und dort sichtbehinderndes Parken zu verhindern), dürfte der **finanzielle Aufwand ebenfalls überschaubar** sein. Kostengünstig, aber politisch komplexer dürfte die Einführung von Einbahnstraßenregelungen in einigen Gebieten sein; unsere Vorschläge zeigen, wie dies praktisch zu bewerkstelligen und dabei sogar teilweise zusätzlicher Parkraum mobilisierbar wäre.

Wir hoffen, dass die Skizzierungen von Problemen und Lösungsmöglichkeiten eine **intensive Diskussion anstoßen** und **zeitnah zu praktischen Verbesserungen führen** werden – und möglicherweise auch anregend wirken für benachbarte Stadtteile, um Probleme aus Sicht der Betroffenen bewusst zu identifizieren und öffentlich zu benennen.

AG Verkehr des Stadtteilrats Barmbek-Süd – Stand: Mai 2022

André Bigalke, Klaus-Peter Görlitzer, Andrea Kupke, Arno Siebert

Grundsätzliche und übergreifende Probleme und Lösungen

> **Geschwindigkeitsbegrenzungen** auf Tempo 30 sind in **Wohngebieten** grundsätzlich gewünscht und für mehr Sicherheit unbedingt notwendig – vor allem, wenn Straßen an **Gemeinschaftseinrichtungen** (Kitas, Schulen, Seniorenheime, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen) angrenzen.

> **Unnötige Sichtbehinderungen und Hindernisse beseitigen:** Wo Straßen in Barmbek-Süd zusammentreffen, wird häufig die Sicht für alle Verkehrsteilnehmer durch zugelassene Parkmöglichkeiten für Pkw im Einmündungsbereich riskant eingeschränkt. Dies ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer gefährlich. Das Problem könnte man kostengünstig beseitigen, indem in den **Einmündungs-/Kreuzungsbereichen** jeweils Fahrradbügel fest installiert werden, über die ja alle drüber gucken können, auch Kinder. An vielen Stellen gibt es **riskante Barrieren, z.B. für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen**. Hier muss systematisch geprüft und nachgebessert werden, insbesondere müssen **Bordsteine** auf Fußwegen, die Fahrbahnen kreuzen, **abgesenkt** werden.

> **Velorouten** so regeln, dass sie vor allem im Berufsverkehr tatsächlich als ernsthafte Alternative zum Pkw-Verkehr konkurrieren können – das bedeutet praktisch: **grundsätzlich Vorfahrt für Radfahrer**. **Veloroute 6:** Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für Autofahrer auf den Straßen, welche die Route queren. Zurzeit ist es meist so, dass Radfahrer während des Berufsverkehrs regelrecht blockiert werden – und zwar durch Pkw, die auf den Tempo-50-Straßen wegen des hohen Autoaufkommens tatsächlich „Stop and Go“ fahren – Ergebnis oft: riskantes Verhalten von Radfahrern, die versuchen, sich zwischen Autos hindurch zu schlängeln. Oder resignieren und minutenlang warten, bis sie die Straße queren können. Die **Veloroute 13** ist vielen unbekannt und als solche erkennbar zu machen.

> Der **Zustand** der **Radwege**, zum Teil auch der **Fußwege** ist im Stadtteil vielfach miserabel. Das verführt dazu, dass insbesondere Radfahrer auf die Straßenfahrbahn ausweichen. Gibt es kopfsteingepflasterte Straßen ohne Radweg, sehen sich Radfahrer gezwungen, auf den Bürgersteig auszuweichen – was nicht in Ordnung und für Fußgänger nervig und riskant ist.

> Durch Barmbek-Süd führen mehrere **Hauptverkehrsstraßen** in die Innenstadt hinein bzw. heraus. Dadurch ist der Stadtteil deutlich mit **Durchgangsverkehr** belastet. Für die Wohngebiete ist eine Verkehrssteuerung wichtig, die **ausweichenden Durchgangsverkehr verhindert**. Das **Überqueren** der Hauptverkehrsstraßen ist für Fußgänger **schwierig** und stellenweise auch **gefährlich**, es gibt nicht genug ausgewiesene Querungshilfen wie Zebrastreifen, Ampeln, Sprunginseln.

> **Einbahnstraßenregelungen** in mehreren Gebieten einführen, um unerwünschten Abkürzungs- und Parkplatzsuchverkehr möglichst zu unterbinden und gleichzeitig Geschwindigkeit zu reduzieren.

> **Zusätzliche PKW-Stellplätze** können zumindest zeitweilig mobilisiert werden, wenn neue Wege beschritten werden – z.B. durch Vereinbarungen, die private Nutzung gewerblicher Parkplätze und Parkhäuser (Supermärkte/Hamburger Meile) außerhalb der Geschäftszeiten (abends, über Nacht) auf Nachfrage ermöglichen.