



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Bezirksversammlung

Az. OA Bu

Drucksachen-Nr. 1547/07  
13.11.2007

**Antrag**

der GAL-Fraktion

| Beratungsfolge                   | Status     | am         | TOP |
|----------------------------------|------------|------------|-----|
| Ortsausschuss Barmbek-Uhlenhorst | öffentlich | 19.11.2007 | 4.2 |

**Erschließung AK Eilbek, zweiter Bauabschnitt  
hier: Verkehrsberuhigter Bereich; Fahrradbügel; Gehwegüberfahrt**

Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus der unten aufgeführten Antragsbegründung.

Der Ortsausschuss möge als Vorlage für die Bezirksversammlung beschließen:

Beschlussvorschlag:

Die Planungen für die Erschließung des 2. Bauabschnittes werden wie folgt geändert:

1. Die Mitte des Erika-Mann-Bogens (Planstraße 1) wird in Anlehnung an den ersten Bauabschnitt als Mischverkehrsfläche hergestellt, so dass dieser als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann. Dieser Bereich erstreckt sich von der nördlichen Kante der südlichen, 4 Meter breiten Zufahrt der östlich der Straße belegenen Grundstücke, bis zur südlichen Kante der nächsten nördlichen, 7 Meter breiten Zufahrt zu den östlich der Straße belegenen Grundstücken. Die Angaben beziehen sich auf die in dem Bebauungsplan Barmbek-Süd 12 ausgewiesenen Anschlüsse und die Grundstücke über die vorgesehene Oberflächenentwässerung in Entwässerungsgräben. Das vorsitzende Mitglied setzt sich dafür ein, dass eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) erfolgt.
2. Die Einmündung zur Friedrichsberger Straße wird als Gehwegüberfahrt hergestellt. Die Mündungsbereiche des ersten Bauabschnittes sollen ebenfalls derart hergestellt werden.
3. Die Zahl der Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum wird auf mind. 70 Stk (35 Fahrradbügel) erhöht.
4. Die überarbeitete Planung wird dem Ortsausschuss Barmbek-Uhlenhorst zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt.

Begründung:

zu 1.)

Die Vorteile eines verkehrsberuhigten Bereiches wurden im Bebauungsplanverfahren sowie bei der Planung der Erschließung des ersten Bauabschnittes intensiv diskutiert. Die Initiative entsprang aus der Mitte der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner und endete in dem

vorhandenen Kompromiss. Die gefundene Lösung des 1. Bauabschnittes ist auch im 2. Bauabschnitt zu übernehmen. Eine einheitliche Gestaltung verschafft dem Quartier eine wiederkehrende Identität und wird einem "Parkquartier" am besten gerecht. Entgegen dem Vortrag des Planungsbüros scheint es verkehrlich möglich: In dem Abschnitt befinden sich maximal zwei, ggf. nur eine Tiefgaragenausfahrt. In dem Gebiet ist mit Durchgangsverkehr nicht zu rechnen; somit werden lediglich Ziel- und Quellverkehr erwartet, deren Anzahl begrenzt ist. Den Erfordernissen für Ver- und Entsorgung (Feuerwehr, Müllabfuhr, Umzugswagen) steht die Verkehrsberuhigung nicht entgegen. Die im 1. Bauabschnitt diskutierten Vorteile gelten nach wie vor:

Die Planstraßen dienen ausschließlich der Erschließung der Wohnbebauung. Für die Wohnqualität ist die Gestaltung des Straßenraumes von entscheidender Bedeutung. In einem verkehrsberuhigten Bereich wird die Separation der Verkehrsteilnehmer aufgehoben. Damit ändert sich die Funktion des Straßenraumes. Neben der nur auf Fortbewegung ausgerichteten verkehrlichen Funktion kommt eine Aufenthaltsfunktion. Durch diese multifunktionale Nutzung des Straßenraumes und der gleichberechtigten Teilnahme aller VerkehrsteilnehmerInnen ist sowohl eine deutlich höhere Wohnqualität als auch viel mehr Sicherheit besonders für Kinder und Senioren gegeben. Die Straße wird nicht als Durchgangsstraße benutzt, den Kindern stehen Spielflächen zur Verfügung. Die zu fahrende Schrittgeschwindigkeit erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und reduziert Emissionen für die Wohnbevölkerung. Würde die Planungstrasse wie im Entwurf vorgesehen, als eine 12 m breite Tempo-30-Straße mit 2 Gehwegen gebaut, verlöre das sehr gut konzeptionierte westliche B-Plan-Gebiet den Charakter eines Wohnquartiers. Echte Verkehrsberuhigung in Tempo-30-Zonen entsteht nur durch den Bau von Akzeptanzelementen. Diese sind jedoch nicht nur sehr teuer, sie behindern überdies die Rettungsdienste. Das rechteckige blaue Verkehrszeichen mit den spielenden Kindern (Zeichen 325 / § 42 II. StVO "Verkehrsberuhigte Bereiche") wirkt im Hinblick auf Geschwindigkeitsüberschreitungen abschreckender als eine "normale" Tempo 30-Zone. Die vorgegebene Akzeptanz der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gibt mehr Sicherheit als "Nasen", Schwellen, Blumenkübel u.ä..

zu 2) Entgegen dem Vortrag des Planungsbüros sind Erschließungen als Gehwegüberfahrt in Hamburg gängige Praxis. Diese Erschließung von Wohngebieten hat folgende Vorteile: 1. Durch das Überfahren des Gehweges reduziert sich die Einfahrtsgeschwindigkeit in das Wohngebiet. 2. Fußgänger haben weiterhin Vorrang und können die Einmündung sicher und auf gleich bleibenden Niveau passieren 3. Die Regelung der Vorfahrt ist ohne Schilder möglich.

zu 3) Fahrradabstellbügel benötigen wenig Raum und haben eine große Wirkung. Die erwarteten BewohnerInnen haben mehrere Räder je Haushalt. Zum einen schätzen viele die Vorteile eines direkt vor der Tür abgestellten Rades, zum anderen sollen Besucher einen nahen Anstellplatz finden. Die vorgesehenen Bügel werden daher nicht auskömmlich sein. Die Erhöhung ist ein Signal einer ausgewogenen und modernen Verkehrspolitik.

Dr. Eva Gümbel  
Martin Bill

Anlage/n:

ohne Anlagen