

## Verbesserung von Grünzügen für mehr „Wege ohne Auto“ in Barmbek-Nord

Im Rahmen der regelmäßig in Barmbek-Nord stattfindenden Stadtteilgespräche<sup>1</sup> fand am 29.03.2023 eine Veranstaltung zum Thema „Wege ohne Auto“ in der Bücherhalle Barmbek statt. Ein Wunsch vieler Bürger\_innen war die Aufwertung der Grünzüge im Stadtteil für Zufußgehende und Radfahrende. Die Arbeitsgruppe Verkehr des Stadtteilrates Barmbek-Nord hat die Anregungen aus dem Gespräch aufgenommen.

Grünzüge in der Stadt stellen attraktive Wege ohne Autoverkehr dar. Man kann zu Fuß nebeneinander gehen, es stören keine parkenden Autos, Abgase oder Verkehrslärm. Kinder können auch mal ein paar Meter laufen oder spielen, ohne dass Gefahr durch Autoverkehr droht. Darüber hinaus machen Grünzüge das Leben im Stadtteil lebenswerter. Grünzüge können Orte der Begegnung für Menschen im Stadtteil sein und so zu einem engeren sozialen Netz beitragen. Darüber hinaus erlauben es Grünzüge, dass Bewohner\_innen ihren Stadtteil erleben und eine Bindung zu ihrem Wohnort aufbauen. Zudem ist ein Angebot attraktiver Gehwege, die Ziele im Stadtteil verbinden notwendig, um Hamburg klimafreundlicher zu machen. Der Verkehr trägt maßgeblich zu Hamburgs CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Besonders Kurzstrecken sollten möglichst zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt und nicht mit dem Auto gefahren werden. Attraktive Grünzüge können dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Aufenthaltsqualität in Grünzügen steigt, wenn diese Verbindungen wenig durch Straßen unterbrochen sind oder diese problemlos und sicher überquert werden können:

- An querenden Straßen sollte der Autoverkehr möglichst durch Modalfilter unterbrochen werden. Das hält auch reinen Durchgangsverkehr aus Wohngebieten heraus und erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet.
- Alternativ werden optimale Querungsbedingungen geschaffen, die sich dadurch auszeichnen, dass an den Übergängen freie Sicht besteht, die Querung barrierearm hergestellt ist und dass Falschparken dort wirksam verhindert ist.

Mit dieser Eingabe wollen wir konkrete und kostengünstige Vorschläge machen, wie der Grünzug nördlich der U3 und die Verbindung über den Schwalbenplatz, beide in Abb. 1 gelb hinterlegt, an Attraktivität für Menschen im Stadtteil gewinnen können.

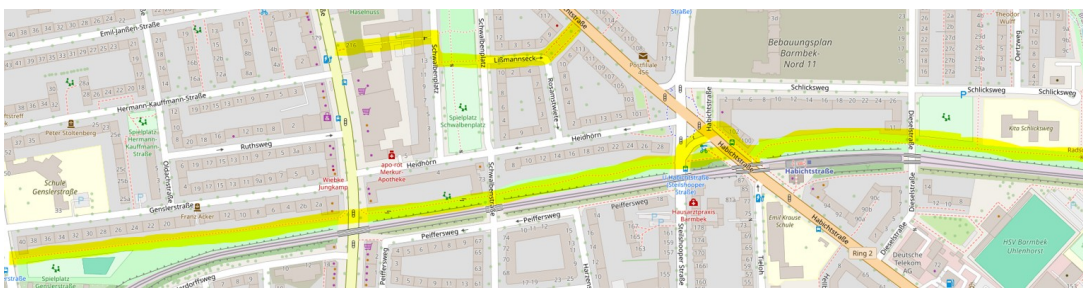


Abbildung 1: Übersicht Grünzüge

Die Mitglieder der AG Verkehr des Stadtteilrates stehen gerne für Ortstermine oder einen Austausch zu den Ideen zur Verfügung.

<sup>1</sup> <http://barmbek-nord.info/barmbek-nord/stadtteilgesprach-barmbek.htm>

## 1. Grünzug nördlich der U3

Der Grünzug parallel zur U3 vom Rübenkamp bis zur Bramfelder Chaussee ist eine wichtige Verbindung quer durch den Stadtteil. Über den Grünzug werden Spielplätze, Schulen, Kitas, Einkaufsbereiche, die U-Bahn Haltestelle Habichtstraße und Wohnviertel direkt miteinander verbunden. In Zukunft liegt auch die neu geplante U3-Haltestelle Fuhlsbüttler Straße direkt am Grünzug. Der Grünzug kreuzt die Fuhlsbüttler Straße, die Schwalbenstraße, die Steilshooper Straße, die Habichtstraße und die Dieselstraße. Die Querung der Fuhlsbüttler Straße wird beim Bau der neuen U3-Haltestelle neugestaltet werden und damit den Grünzug noch attraktiver machen.

Die Gestaltung der Querung der Steilshooper Straße nimmt aktuell keine Rücksicht auf die Bedürfnisse von Zufußgehenden und Radfahrenden, da sie direkt mit der Querung der Habichtstraße (Ring 2) zusammenhängt. Auf die Verbesserung dieser wichtigen Verbindung werden wir zu einem späteren Zeitpunkt drängen.

**Im Folgenden machen wir konkrete und kostengünstige Vorschläge, wie die Querungen der Schwalbenstraße und der Dieselstraße im Sinne des Fuß- und Radverkehrs verbessert werden können.**

### 1.1 Querung der Schwalbenstraße durch Modalfilter verbessern

Die Schwalbenstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Im Bereich des Grünzuges – roter Kreis in Abb. 2 - hat sie eine Oberfläche aus Kopfsteinpflaster. Eine Überquerungsmöglichkeit ist auf der Ostseite durch vorgezogene Bordsteine und die dadurch erzwungene Lücke in den Parkständen vorgesehen. Auf der Westseite befindet sich eine Einfahrt, deswegen wird auch dort nicht geparkt.

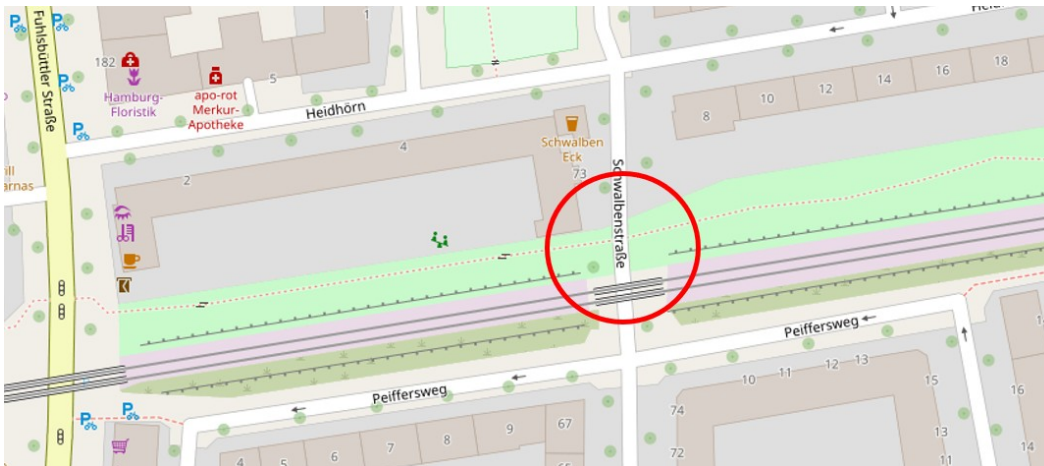


Abbildung 2: Grünzug an der Schwalbenstraße

Allerdings ist die Schwalbenstraße durch teilweise zügigen Durchgangsverkehr belastet, der stockenden Verkehr auf der Fuhlsbüttler Straße oder Wartezeiten an Ampeln umgehen will.

Wir schlagen vor, die Schwalbenstraße im Bereich des Grünzuges durch einen Modalfilter für den MIV zu sperren.

Diese Maßnahme würde die Grünzugnutzung aufwerten und gleichzeitig Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet heraushalten. Einsatzfahrzeuge und Stadtreinigung sollten selbstverständlich z. B. durch Klapp-Poller passieren können. Der Modalfilter sollte direkt nördlich der U-Bahn-Brücke sein, so dass gesichertes Queren im Verlauf des Grünzuges möglich ist.

#### Auswirkungen auf der Nordseite:

Die Zufahrt zum Hof hinter den Gebäuden Heidhorn 2 - 4 sowie zur Tiefgarage auf der Ostseite und den Parkständen wären weiterhin gegeben.

#### Auswirkungen auf der Südseite:

Nördlich des Peifferswegs wären es nur wenige Meter bis zum Modalfilter. Die Parkstände auf der Ostseite könnten weiterhin genutzt werden. Eine Wendemöglichkeit für Lkw wäre hier nicht gegeben, der Modalfilter aber in Sichtweite ab Peiffersweg.

## 1.2 Querung der Dieselstraße ermöglichen

Derzeit ist eine Querung der Dieselstraße (Abb. 3) im Verlauf des Grünzugs baulich nicht vorgesehen.



Abbildung 3: Grünzug an der Dieselstraße

Parkstände auf der Dieselstraße blockieren die direkte Überquerung: Auf westlicher Seite ist Schrägparken angeordnet, bei dem ein Parkstand direkt bei der Querung vorgesehen ist. Auf der östlichen Seite ist Längsparken angeordnet. Auf beiden Seiten enden die Parkbereiche nur wenige Meter vor bzw. hinter der notwendigen Querung für den Grünzug, weil ein Wechsel zwischen Quer- und Längsparken eine Sperrfläche erfordert. Lediglich ein Verlängern oder Verschieben der Sperrflächen auf der Ost- und Westseite der Dieselstraße würde für eine flüssige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr im Grünzug nördlich der U-Bahn sorgen. Aufgrund des regelhaften Falschparkens in der Dieselstraße ist das Freihalten der Sperrfläche – und damit auch der Querung - durch beispielsweise Brunnenringe sicherlich notwendig. Neben den Parkständen blockiert auf der Ostseite der Dieselstraße zudem ein Sperrgitter die direkte Querung. Das Gitter sollte so eingekürzt werden, dass es den Durchgang nicht beeinträchtigt und dieser auch mit Rollator und Kinderwagen und -anhänger passierbar ist.



Abbildung 4: Querung der Dieselstraße; Blick von Westen nach Osten. Hinweis: Aufgrund einer Baustelle ist derzeit das Parken auf westlicher Seite bis Ende des Jahres verboten.



*Abbildung 5: Parkanordnung westliche Seite der Dieselstraße. Die Sperrfläche endet genau dort, wo Zufußgehende, die den Grünzug nutzen, gerne queren würden. Hinweis: Aufgrund einer Baustelle ist derzeit das Parken auf westlicher Seite bis Ende des Jahres verboten.*



*Abbildung 6: Parksituation östliche Seite der Dieselstraße. Das Parken ist an dieser Stelle zurzeit erlaubt. (siehe auch Abb. 4). Ein Halteverbot und die Verkürzung des Fußgängerschutzgitters zwischen Fußweg und Straße würden den Weg freigeben.*



Abbildung 7: Gleiche Stelle wie Abb. 6. Durch Änderung der Parkanordnung und Freigabe der Sperrfläche könnte der Fuß-/Fahrradweg wahrscheinlich auch ohne Wegfall von Parkplätzen freigemacht werden.

Südlich der U-Bahn gibt es einen Fußgängerüberweg (Abb. 8). Diesen zu nutzen stellt im Verlauf des Grünzugs nördlich der Bahn einen erheblichen Umweg dar. Um den Fußverkehr im Viertel zu fördern, müssen Fußwege bequem und direkt sein. Wir sehen diese bestehende Querungsmöglichkeit daher nicht als Alternative zu der notwendigen Querung nördlich der U-Bahn.



Abbildung 8: Fußgängerüberweg Dieselstraße südlich der U-Bahn

Die Maßnahmen, die ergriffen werden müssten, um die Situation für Fuß- und Radverkehr an der Dieselstraße zu verbessern, sind einfach umzusetzen und erfordern nur geringe Investitionen:

Kurzfristig:

- Halteverbot auf westlicher und östlicher Seite der Dieselstraße, um eine direkte Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr im Grünzug nördlich der U-Bahn zu ermöglichen
- Durchsetzung des Halteverbots durch geschickte Aufstellung von Brunnenringen, ähnlich wie beim FGÜ südlich der Bahnbrücke
- Rückbau eines Abschnitts des Sperrgitters zwischen Gehweg und Fahrbahn

Mittelfristig:

- Umgestaltung der Fahrbahnabsenkungen an beiden Querungen, um die Passierbarkeit auch mit Rollator und Kinderwagen und insbesondere im Herbst und Winter sicherzustellen.

## 2. Verbindung über den Schwalbenplatz

Die Verbindung von der Fuhle aus durch die Gebäude, die sich momentan im Bau befinden und über Schwalbenplatz und Lißmannseck bis zur Habichtstraße stellt eine attraktive Gehverbindung jenseits der Hauptverkehrsstraßen dar.

Für Zufußgehende gibt es mehrere Verbindungen rund um und quer über den Schwalbenplatz nördlich des Spielplatzes. Diese sind leider nur teilweise erreichbar und stehen besonders mobilitätseingeschränkten Personen oder z. B. Menschen mit Kinderwagen nicht zur Verfügung. Problematisch sind dabei die Querungen der Fahrbahn, die jeweils auf der Höhe der Park-Eingänge nötig sind, weil die Gehwege zwischen dem Park und der Fahrbahn jeweils nicht befestigt sind und zumindest teilweise zum Parken freigegeben wurden.

Für die in Abb. 9 markierten Stellen und Situationen folgt jeweils eine kurze Beschreibung und Vorschläge. Die markierten Stellen 3 und 4 sind wegen der momentanen Baustelle wichtig, aber auch eine wichtige Gehbeziehung in den nördlichen Parkbereich und zur Einrichtung der AWO.

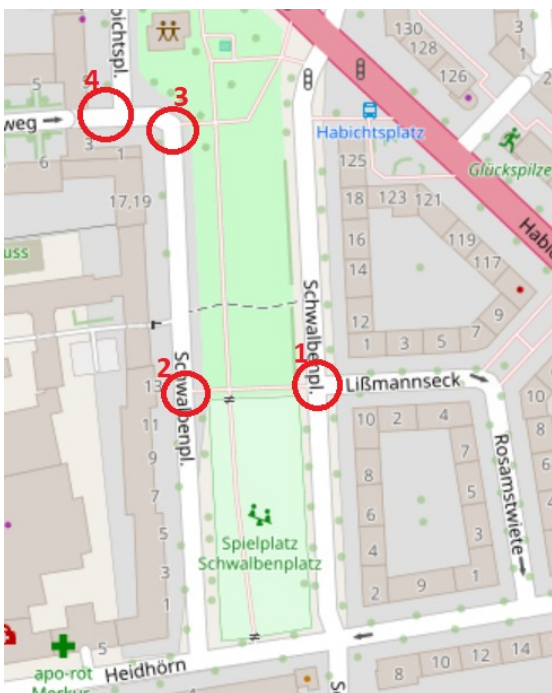


Abbildung 9: Problemstellen rund um den Schwalbenplatz

### 2.1 Querung Schwalbenplatz (Ost) Höhe Lißmannseck

Nördlich und südlich der Einmündung Lißmannseck in den Schwalbenplatz (Ost) gibt es in Lißmannseck Gehwege, die bis an die Fahrbahn Schwalbenplatz (Ost) herangeführt werden. Es wird durch Absperrelemente verhindert, dass dort parkende Autos die Sicht und den Durchgang versperren, zu Fuß kommt man also bis an die Fahrbahn heran. Auf der Westseite des Schwalbenplatzes (Ost) gibt es einen dazu passenden Eingang in den Park, der mit einer Umlaufsperrung gesichert ist. Allerdings wird direkt vor dem Eingang in durchgehender Reihe längs hochbord auf dem Gehweg geparkt. Den Eingang kann man nur erreichen, wenn man Lücken zwischen den Autos findet und den durch das Befahren matschig gewordenen Gehweg-Streifen überquert. Abb. 10 zeigt den "Übergang" aus dem Park heraus betrachtet.



Abbildung 10: Schwalbenplatz Ost, "Übergang" aus dem Park heraus betrachtet.

Vorschläge:

- Der Gehweg sollte auf Höhe der Umlaufsperrre freigehalten werden. Es sollten nördlich und südlich des Durchganges Bügel oder Betonringe das Parken physisch unterbinden.
- Mittig sollte ein einzelner Poller verhindern, dass noch ein Kleinwagen quer dort einparkt. Die Umlaufsperrre, die für mobilitätseingeschränkte Personen kaum passierbar ist, ist damit überflüssig und sollte entfernt werden.



Abbildung 11: Grünstreifen Schwalbenplatz Ost, westlich der Fahrbahn

Des Weiteren befinden sich zwischen dieser Stelle und Heidhörn auf dem Grünstreifen bzw. Gehweg fünf Bäume. Diese sind nicht durch Baumschutzbügel geschützt. Es gibt kein Schild, dass das Parken dort hochbord gestatten würde. In dem Bereich werden trotzdem Autos regelmäßig sehr dicht an die Bäume herangefahren, teilweise schräg hinter den Bäumen geparkt. Zusätzlich werden Autos auf der Fahrbahn abgestellt.

- Hier sollte das Parken im Baumstreifen komplett unterbunden werden, damit die Wurzeln und Stämme nicht weiter geschädigt werden.

## **2.2 Querung Schwalbenplatz (West) auf derselben Höhe**

Auf der Ostseite des Schwalbenplatzes (West) ist am Park-Ausgang eine Querung vorgesehen. Zufußgehende können dort sicher die Fahrbahn erreichen. Hier fehlt wiederum auf der Westseite der Straße das Gegenstück dazu, also mindestens eine Lücke zwischen den parkenden Autos.



*Abbildung 12: Parkausgang Schwalbenplatz West*

Vorschlag:

- Auf der Westseite könnte über zwei aufgeklebte Inseln mit Absperrerelementen darauf am Fahrbahnrand eine Lücke zwischen den parkenden Autos geschaffen werden, die ein Überqueren der Fahrbahn ermöglicht. (In dem Bereich wird quer geparkt, die entsprechende Beschilderung konnten wir allerdings nicht finden.)

## **2.3 Querung Schwalbenplatz (West) Höhe Habichtsweg**

Am Habichtsweg befindet sich durch die Verschwenkung des Schwalbenplatzes eine Fahrbahnfläche, die auch in den Kurvenbereichen sehr kreativ zum Parken genutzt wird, siehe Abb. 13. Die Situation ist unübersichtlich und besonders für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen und im Dunkeln ist die Straße nicht sicher zu Fuß in Richtung des Parkeinganges und zum Seniorentreff zu überqueren.

Vorschlag:

- Beidseitig der Zugänge zur Fahrbahn sollten Sperrmarkierungen aufgebracht werden, die ein Parken direkt neben dem Durchgang und direkt vor der Kurve verhindern, so dass ausreichend Sichtbeziehungen entstehen. Das Freihalten sollte z. B. durch Brunnenringe oder Absperrerelemente sichergestellt werden.





Abbildung 13: Schwalbenplatz West, Übergang in den Park Höhe Habichtsweg

#### **2.4 Querung Habichtsweg bei Einmündung Schwalbenplatz (West)**

Zufußgehende entlang Schwalbenplatz (West) auf der Westseite müssen hier den Habichtsweg überqueren. Auf der Nordseite ist diese Stelle meist frei, auf der Südseite Habichtsweg parken Autos am Fahrbahnrand.



Abbildung 14: Schwalbenplatz West, Einmündung Habichtsweg

Vorschlag:

- Aufbringen einer Sperrmarkierung, die einen Durchgang freihält. Das Freihalten sollte z. B. durch Brunnenringe oder Absperrelemente sichergestellt werden.

---

Alle Karten: © OpenStreetMap Mitwirkende (<https://www.openstreetmap.org/copyright>)