

Tempo 20 in Ottensen

1. Tempo 20 im Kern von Ottensen
2. Geschwindigkeitskontrollen in drei Ost-West-Durchgangsstraßen durch Blitzer oder Geschwindigkeitsanzeiger
3. Umleitungsregelungen, um den Nord-Süd-Verkehr einzudämmen
4. Tempo 30 in den großen Durchgangsstraßen außen herum

1. Im Kernbereich von Ottensen gilt auf allen Straßen

Tempo 20 (siehe Karte)

historische Bemühungen zur Verkehrsberuhigung

Schon in den 80er Jahren gab es in Ottensen Bemühungen zur Verkehrsberuhigung. Die Bevölkerung hat erfolgreich die Pläne bekämpft, Trassen durch den Stadtteil zu schlagen, damit der PKW-Verkehr mehrspurig zur Autobahn rollen kann.

Ein tödlicher Unfall in der Holländischen Reihe und die Debatte darüber haben bewirkt, dass in mehreren Straßen Tempo 30 eingeführt wurde.

Es wurden Straßen umgestaltet mit der erklärten Absicht, den PKW-Verkehr zu verlangsamen (z.B. Bau der Kita Eule und Verschwenkung der Eulenstraße mit einem Belag aus grobem Pflaster)

Im Laufe der Zeit hat der Autoverkehr massiv zugenommen. Das gilt sowohl für den Ost-West-Verkehr, die Verbindung der westlichen Stadtteile einschließlich der Autobahn mit dem Zentrum , als auch für den Nord-Süd-Verkehr, bei der die kleinen, z.T. verwinkelten Straßen durch Ottensen als Abkürzung benutzt werden.

„Ottensen macht Platz“

hat zu einschneidenden Einschränkungen für den durchfahrenden und ruhenden Autoverkehr im Bereich Spritzenplatz geführt, das hat eine deutliche Entspannung bewirkt, was von vielen Menschen mit Erleichterung aufgenommen worden ist, bei manchen auch zu dem Gefühl, massiv benachteiligt zu sein, und das mündete in Streitigkeiten und wütenden Kontroversen. Auf jeden Fall hat die Veränderung bewirkt, dass viele Menschen sich aktiv an Diskussionen über den Verkehr beteiligen, speziell die unangenehmen Seiten des Autoverkehrs.

Dabei ist drum herum alles beim alten geblieben.

2. Ost-West

In jeder der drei Durchgangsstraßenzügen Klausstraße /

Eulenstraße, Keplerstraße / Arnoldstraße und in der

Holländischen Reihe / Bernadottestraße werden an

geeigneten Stellen dauerhaft Geschwindigkeitskontrollen

(Blitzer und/oder Anzeigegeräte: Sie fahren....km/h)

durchgeführt, die Anwohner werden bei der Frage nach den

Orten der Kontrollen einbezogen. Nachgewiesene

Zuwiderhandlungen werden zuverlässig behördlich

sanktioniert.

Dies Konzept geht von der Einschätzung aus, dass es gegenwärtig nicht möglich ist, den motorisierten Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung aus dem Stadtteil herauszuhalten. Viele Menschen wohnen außerhalb der Stadt und pendeln zum Arbeiten ins Zentrum. Im Laufe der Zeit haben sich Lebensstile und Angewohnheiten entwickelt, die sich durch alternative Angebote und durch behördliche Sanktionen erst allmählich ändern lassen.

In der Zeit des Berufsverkehrs, zur rush-hour, führt der Ost-West-Durchgangsverkehr häufig zu einer nahezu pausenlosen Belegung der Straßen, wie in einer Karawane reihen sich die Autos Stoßstange an Stoßstange. Durch die Fülle kommt es kaum zu Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit von 30 km/h.

Anders ist es außerhalb der rush-hour. Wenn die Straße etwas freier ist, wird häufig so schnell gefahren, wie es der freie Raum zum davor fahrenden Auto erlaubt, die vorgeschriebene Geschwindigkeit Tempo 30 wird größtenteils in etwa eingehalten, d.h. nur geringfügig überschritten, zum Teil aber auch völlig ignoriert.

Wenn nur noch einzelne Autos fahren, ist der Geschwindigkeit bei manchen Fahrern überhaupt keine Grenze gesetzt: manchmal wird so schnell gefahren, wie die leicht kurvige Straßenführung es gerade noch zulässt. Ein Großteil der Autofahrer scheint das Tempo-30-Schild als eine unverbindliche Empfehlung zu betrachten. In Hamburg hat sich herumgesprochen, dass man gerne knapp 20 km/h draufschlagen kann, so wird aus Tempo 30 Tempo 45, aus Tempo 50 wird an vielen Orten Tempo 65.

Die Polizei setzt keine Tempobegrenzung durch, hier ist ein Umdenken nötig und eine eindeutige behördliche Weisung.

Wenn die politischen Institutionen eine Verminderung der Geschwindigkeit für notwendig halten, muss dieser politische Wille durchgesetzt werden. Beim gegenwärtigen Zustand können Autofahrer davon ausgehen, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen kaum geahndet werden. Das muss ein Ende haben.

Wenn man sich das Leben auf diesen schmalen Straßen anschaut, fällt auf, dass Tempo 30 immer noch zu schnell ist. Die Straße bleibt auch bei Tempo 30 eine lebensgefährliche Schneise, die den Stadtteil zerschneidet mit Lärm, Gestank, mit Fahrzeugen, deren Fahrer im Innern eines nach außen fest abgeschlossenen Kastens durch die Straßen rollen.

Als eine der Maßnahmen, die für das Leben im Stadtteil essentiell ist, wird eine kontrollierte Verminderung der Geschwindigkeit auf 20 km/h in den drei Straßenzügen Eulenstraße, Keplerstraße und Holländische Reihe als möglich und notwendig angesehen.

Insgesamt ist dieser vorgestellte Vorschlag bemüht, die Interessen der Autofahrer und die Bedürfnisse aller anderen unter einen Hut zu bringen. Den Autofahrern wird abverlangt, dass sie sich für ein paar hundert Meter an eine für sie ungewohnte Geschwindigkeit halten müssen. Vielleicht kann dadurch bei den Durchfahrenden das Bewusstsein entstehen, dass hier Menschen wohnen und leben, dass es sich also nicht nur um einen notwendigen Weg handelt, den man nur möglichst schnell hinter sich bringen will, sondern um einen Teil der gemeinsamen Lebenswelt.

3. Süd-Nord und Nord-Süd

Umleitungsregelungen (siehe Karte)

Der Verkehr aus der Nöltingstraße nach Süden wird nach rechts westlich in die Ottenser Hauptstraße abgeleitet, keine Einfahrt in die Rothestraße.

Der Verkehr aus der Rothestraße und aus der Mottenburger Straße nach Norden wird nach links westlich in die Ottenser Hauptstraße geleitet, keine Einfahrt in die Nöltingstraße.

Von der Ottenser Hauptstraße ist kein Abbiegen nach rechts nördlich in die Große Brunnenstraße möglich.

Kein Einbiegen von der Eulenstraße nach rechts nördlich in die Große Brunnenstraße.

Für die Bleickenallee stadtauswärts an der Kreuzung Fischersallee gilt: nur geradeaus und nach rechts sind erlaubt. (siehe Karte)

Eventuell müssen Einsatzfahrzeuge, Müllautos usw von diesen Regelungen ausgenommen werden.

Schleichwege wurden Rennstrecken

In Ottensen führte lange Zeit ein Schleichweg in Süd-Nord-Richtung quer durch den Stadtteil: er begann am Ottenser Marktplatz, führte durch die Bahrenfelder Straße, teilte sich an der Kreuzung Eulenstraße, der eine Teil ging über den Spritzenplatz und durch die Ottenser Hauptstraße, der andere Teil durch Eulenstraße, Rothestraße oder Mottenburger Straße, dann mit beiden Strängen durch die Nöltingstraße, am Alma-Wartenberg-Platz entlang bis zur Kreuzung an der Fabrik. Der eine Teil ist heute durch „Ottensen macht Platz“ unterbrochen, dafür fließt ein großer Strom heute durch die Mottenburger Straße, über die Nöltingstraße usw.

Es gibt in dieser Richtung noch einen zweiten Schleichweg: aus der Eulenstraße oder der Ottenser Hauptstraße nördlich hinein in die Große Brunnenstraße, wodurch diese kleine und absichtlich verwinkelte Straße zu einer vielbefahrenen Durchgangsstraße wird, ganz besonders am Nachmittag in der rush-hour.

In Nord-Süd-Richtung ist besonders auffällig der Autoverkehr, der durch die Friedensallee über den Alma-Wartenberg-Platz, die Nöltingstraße und Rothestraße führt mit dem Ziel, westlich in die Arnoldstraße und Richtung Innenstadt einzumünden. Das führt zeitweise zu gegenseitiger Auto-Blockade in der Rothestraße, an der Kreuzung zur Eulenstraße und zu einem beträchtlichen Dauerstau mit Abgaswolke vor der Ampel am Café Olé.

Auch dieser Nord-Süd und Süd-Nord-Verkehr hat massiv zugenommen, früher galt Ottensen für viele Autofahrer als Ort, an dem man sich leicht verirren kann. Wahrscheinlich hat die weite Verbreitung von Navis diese Veränderung bewirkt.

Es muss selbstverständlich immer schnell gehen! Das Ergebnis sind Autofahrer, die an Kreuzungen und Abzweigungen sich durch die vielen anderen Fahrzeuge und Menschen zwängen, manchmal auch höflich warten, manchmal aber auch nicht, je nach Laune oder Ermessen, nach Zeitbudget oder Einsicht.

Man kann jede Minute mehrerer solcher Begegnungen, Behinderungen und sogar Beinahe-Unfälle erleben: Am Alma-Wartenberg-Platz an der Ecke zur Nöltingstraße, an der Ottenser Hauptstraße Kreuzung Nölting- bzw Rothestraße, an der Eulenstraße Kreuzung Rothestraße . Auffällig ist ferner, dass an diesen Stellen viele Fußgänger zur Vorsicht einen eilig heran fahrenden Autofahrer lieber vorlassen, als auf die Straße zu treten. Der Durchgangsverkehr in den kleinen und winkligen Nord-Süd-Verbindungen erzeugt eine unangenehme Hektik und ist völlig unnötig.

Die Zumutbarkeit

Wäre es nicht sinnvoll, den Durchgangsverkehr (und nur den) in Nord-Süd und Süd-Nord-Richtung durch die engen, verwinkelten Straßen vollständig zu unterbinden? Haben nicht die vielen Fußgänger und Radfahrer in diesem engen Stadtteil ein Recht darauf, sicher und in Ruhe ihren Weg zu machen, statt in diesen Straßen eiligen Autofahrern ausweichen zu müssen oder von ihnen bedrängt zu werden? Ist es nicht einem Autofahrer zuzumuten, statt den kürzesten Weg zu nehmen, außen herum, also über die größeren Straßen, die Behringstraße und den Hohenzollernring usw zu fahren?

Gleichzeitig sollen alle Punkte erreichbar bleiben, auch das Parkhaus in der Nöltingstraße, man muss sich allerdings ein wenig an ein paar neue Abbiegevorschriften und an die Vorschrift Tempo 20 gewöhnen.

Die Maßnahme, die das gewährleisten kann, ist einfach:

Unterbrechung des Nord-Süd-Querverkehrs in der Ottenser Hauptstraße und seine Ableitung Richtung Westen, über die Bleickenallee zum Hohenzollernring.

Der erwartete Lerneffekt: Nach wenigen erfolglosen Durchfahrtsversuchen wird in Zukunft auf weitere Versuche verzichtet. Die Navigationsgeräte werden an die neue Regelung angepasst.

Die Frage der Zumutbarkeit sieht unter diesem Aspekt noch einmal anders aus: Ist es den Menschen in der Stadt zuzumuten, dass motorisierte Mitmenschen mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Straßen brausen und so den Straßenraum für sich beanspruchen?

4. In den Straßen drumherum (Elbchaussee, Hohenzollernring, Behringstraße / Barnerstraße, Friedensallee) gilt Tempo 30

Allen diesen Straßen ist gemeinsam, dass sie in der rush-hour meistens so voll sind, dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit sowieso schon bei Tempo 30 liegt, wobei es durchaus üblich ist, die paar dutzend Meter bis zur nächsten roten Ampel mit Höchstgeschwindigkeit zurückzulegen. Es ist kaum Zeitverlust, auch diese paar Meter gemäßigt mit Tempo 30 zu fahren. Und außerhalb der rush-hour, wenn die Straßen relativ leer sind, kann auf diesen drei Straßen ebenfalls mit Tempo 30 gefahren werden. Dies macht deutlich: hier wohnen Menschen, hier wird zu Fuß gegangen, hier bewegen sich Radfahrer.

An einigen Straßen, z.B. der Barnerstraße / Behringstraße und an der Friedensallee fällt auf, dass es neben Autos in dafür vorgesehenen Parkbuchten auch eine ganze Reihe von Autos gibt, die auf der Fahrbahn abgestellt werden. Diese Straßen sind dafür zu schmal. Auf diese Weise werden die Radfahrer gefährdet. In diesen Straßen sollten Radfahrer die Möglichkeit haben, ungefährdet auf der Straße zu fahren. Das Parken auf der Straße wird unterbunden.

Es geht bei den vorgelegten Vorschlägen nicht darum, „DIE AUTOFAHRER“ pauschal anzuklagen und ihnen grundsätzlich eine besondere Rücksichtslosigkeit zu unterstellen. Es geht darum, dass die politisch Verantwortlichen eine Struktur bereitstellen, die es allgemein und flächendeckend ermöglicht und verlangt, sich zivilisiert im Straßenverkehr zu bewegen und dem berühmten Paragraphen eins der Straßenverkehrsordnung Anerkennung und Geltung zu verschaffen und somit einen Beitrag zum Zusammenleben auf den Straßen zu leisten.

Von allen Problemen, die heutzutage durch den Autoverkehr entstehen, behandelt dieses Konzept nur die Frage der Geschwindigkeit in einem kleinen Stadtteilbereich.

Alle anderen Probleme brauchen ihre eigene Lösung:

Die Luftverschmutzung durch Feinstaub, Stickoxide und Dieselaabgase, der Klimawandel durch Verbrennung von Kohlenwasserstoffen, der Lärm, der Parksuchverkehr, die erstickende Fülle der geparkten Autos, die Massen von Autos, die sich täglich in die Stadt ergießen.

Viel wäre gewonnen, wenn der **Öffentliche Nahverkehr** so attraktiv wäre (zeitlich, von der Bequemlichkeit und finanziell), dass viele Autofahrer umsteigen, weil sie das eigene Fahrzeug für die entsprechende Fahrt als überflüssig ansehen. Wenn die Stadt ihr vorgetragenes Ziel ernst nimmt, den Öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, müsste sich das auch in Taten niederschlagen. Eine geeignete Richtschnur bietet dazu

das ÖPNV - Konzept des VCD für die Metropolregion Hamburg

Die Absicht „Hamburg zur Fahrradstadt zu machen“ ist so lange ein frommer Wunsch, wie potentielle Radfahrer Angst haben müssen, sich in einen Verkehr zu stürzen, so wie er heute üblich ist: zu schnell und zu hektisch .

Somit ist das vorgeschlagene Konzept gekennzeichnet durch einen deutlichen Widerspruch.

Auf der einen Seite gibt es eine Fülle zu bewältigender Probleme in der Gesellschaft. Stichworte Klimawandel, Gesundheit und Autoabgase, Verkehrswende, lebenswerte Stadt.....auf der anderen Seite sind die vorgeschlagenen Maßnahmen leicht umsetzbar und fordern nur kleine Zugeständnisse von Seiten der Stadt und der Autofahrer. Es ist zu hoffen, dass die politisch Verantwortlichen sich dieser Situation bewusst sind.

Es ist bei nüchterner Betrachtung untragbar, dass sich Menschen mit panzerartigen Fahrzeugen, die bei ihrem Betrieb giftige Abgase und klimaschädliche Gase ausstoßen, inmitten einer Stadt durch Menschenmengen hindurch bewegen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, und dass den Fahrern solcher Fahrzeuge erlaubt ist, die Busse, in denen eine große Anzahl von Menschen unterwegs sind, durch ihre schiere Anzahl und den dadurch verursachten Stau am Vorwärtskommen zu behindern. Die angebliche Lösung Elektromobilität ist nur im Öffentlichen Verkehr sinnvoll.

Ein ungelöstes Problem wird noch lange Zeit die Anbindung weit außerhalb des Öffentlichen Verkehrs wohnender Menschen bleiben.

Neben der Geschwindigkeit erscheint die Luftbelastung durch gesundheitsgefährliche Schadstoffe als ein Problem, das dringend einer baldigen Lösung bedarf. Beim gegenwärtigen Stand der Technik ist es noch nicht möglich, eine individuelle Zuordnung von Schadstoff-Emittenden vorzunehmen, um sie zu einer Beseitigung der Schadstoffquellen anzuhalten. Das wäre allerdings wünschenswert.

Das gleiche gilt für die Lärmbelastung.

Für die Zukunft müssen im Interesse der Menschen noch ganz andere Lösungen gefunden werden.