

Wer ist hier das Verkehrs-Hindernis?

Die Caspar-Voght-Straße in Hamm: Tempo 50 wider besseres Wissen



Auf den ersten Blick möchte man an dieser gut einen Kilometer langen Straße mit ihrem Kopfsteinpflaster, den Baumreihen an den Seiten und in der Mitte kaum etwas ändern.

Gesäumt von Klinkerbauten führt sie vom Horner Weg im Süden bis zur Bahnstation Hasselbrook im Norden, vorbei am Hammer Park, am Ballettzentrum, der Bugenhagenschule, der Kita der Pauluskirche, wenigen Geschäften und vielen Wohnungen.

Doch als sie in den 1920er Jahren angelegt und in den 1950er Jahren nach den Kriegszerstörungen wiederaufgebaut wurde, gab es deutlich weniger Autos dort. Sie stellen heute das Hauptproblem für Luft- und Lärmbelastung sowie Platzverbrauch dar – wie in vielen Durchgangs- und Wohnstraßen der dicht besiedelten Quartiere. Dies wird von den Betroffenen vor Ort schon seit Längerem angesprochen und eine Veränderung angemahnt. Dabei tun sich jedoch Stolperfallen auf. Zum einen verhindert Parteitaktik gelegentlich eine einheitliche Äußerung. Zum anderen fallen den Verkehrs-Verantwortlichen in der Verwaltung viele Gründe ein, um den Autoverkehr möglichst ungehindert „fließen“ zu lassen – zulasten der lärmgeplagten BewohnerInnen, auf Kosten der Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern.

Verbesserung der Verkehrssituation bereits 2013 gefordert

2013 hatten wir einen [Antrag <URL: http://www.linksfraktion-hamburg-mitte.de/politik/regionalausschuesse/hornhamborgfelderothernburgsort/antraege/detail/archiv/2013/august/zurueck/antraege-3/artikel/verkehrssicherheit-an-der-lichtzeichenanlage-sievekingsallee-caspar-voght-strasse-verbessern/>](http://www.linksfraktion-hamburg-mitte.de/politik/regionalausschuesse/hornhamborgfelderothernburgsort/antraege/detail/archiv/2013/august/zurueck/antraege-3/artikel/verkehrssicherheit-an-der-lichtzeichenanlage-sievekingsallee-caspar-voght-strasse-verbessern/) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung von Caspar-Voght-Straße und Sievekingsallee eingebracht, der im Regionalausschuss einstimmig beschlossen und in der Bezirksversammlung bestätigt worden war. Ziele waren eine fußgängerfreundlichere Ampelschaltung, Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung sowie das Verbot von Wendemanövern. Geändert wurde nichts, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ebenso wie die Polizei bewerteten die Gefahrensituation als „unauffällig“ (Drucksachen-Nr. XX/4275.2 vom 13.12.2013 <URL: <https://sitzungsdienst-hamburg-mitte.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1003129>>).

Im Juni 2016 gab es dann, angestoßen von BürgerInnen auf der Plattform nebenan.de, einen Anlauf zur Geschwindigkeitsbegrenzung in der Caspar-Voght-Straße. DIE LINKE nahm das Anliegen ernst und wollte den Antrag in Zusammenarbeit mit der Anwohnerinitiative einbringen. Vorherige Gespräche mit SPD und Grünen ergaben, dass eine Tempo-30-Zone keine Mehrheit im Ausschuss finden würde. Vor allem die SPD bremste: Die AnwohnerInnen sollten sich Schallschutzfenster

einbauen, zudem würde sich die 116er-Buslinie verzögern.

Kehrtwende – Tempo-30-Anordnung

Im Regionalausschuss am 14. Juni folgte die Kehrtwende: SPD und Grüne reichten einen Antrag für eine „Tempo-30-Anordnung“ ein – ohne DIE LINKE. Dass ein interfraktioneller Antrag mehr Gewicht gehabt hätte, zählte offenbar weniger als die eigene Profilierung. DIE LINKE brachte einen Ergänzungsantrag zur Errichtung eines Fahrradschutzstreifens ein, der wiederum von SPD und Grünen abgelehnt, von der CDU unterstützt wurde. Im September demonstrierten AnwohnerInnen und Kinder der Paulusschule mit vielen selbst gemalten Schildern für Tempo 30.

Die Straßenverkehrsbehörde beschied jedoch im Regionalausschuss im Oktober den Antrag ablehnend (Drucksachen-Nr. 21-2333.2 <URL: <https://sitzungsdienst-hamburg-mitte.hamburg.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1008046>>):

- Bestehende Fußgängerüberwege müssten in einer Tempo-30-Zone „weggeordnet“ werden.
- Die Straße sei von stadtteilverbindender und übergeordneter Bedeutung.
- Die Buslinie 116 mache die Straße zum Teil des „Vorbehaltsstraßennetzes“.
- Der Eingang der Bugenhagenschule befinde sich in der Nebenstraße, was die Kita betreffe, so müsse die Ausgestaltung des Bundesrechts abgewartet werden (s.u.).
- Es komme nur vereinzelt zur Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern.
- Die Lärmbelastung könne nur durch das Überbauen des Kopfsteinpflasters reduziert werden.

Berlin beschließt Novelle der Straßenverkehrsordnung

Dabei hätte der Ausschuss auf Rückendeckung aus Berlin hoffen können. Das Bundesverkehrsministerium hat eine Novelle der Straßenverkehrsordnung beschlossen. Diese soll es künftig einfacher machen, vor Grundschulen, Kindergärten und Altenheimen die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h anzuordnen – auch an Hauptverkehrsstraßen. Dabei sollte die Vorschrift entfallen, dass dort ein Unfallschwerpunkt nachgewiesen werden muss. Die Polizei nahm zunächst aufgrund eines Personalwechsels keine Stellung. In ihrer späteren Stellungnahme teilte sie mit, dass man erst einmal abwarten wolle, wie das Bundesrecht ausgestaltet werde.

Radverkehr bleibt holperig

Auch die Regelung des Fahrradverkehrs ist hindernisreich. Ein Radweg existiert nicht, das Fahren auf dem weniger als zwei Meter breiten Fußweg ist untersagt, es soll die holperige Fahrbahn benutzt werden. Ein Radfahrstreifen wird bei Beibehaltung von Tempo 50 empfohlen, bei Tempo 30 sei er nicht vorgesehen.

Auf Begeisterung stieß die Stellungnahme der Behörde selbstredend nicht. Sie unterlässt die Unterscheidung zwischen Tempo-30-Zone und -Anordnung (bei letzterer sind Zebrastreifen durchaus möglich) und ist den BürgerInnen kaum begreiflich zu machen. Auf eine kurzfristige Entlastung werden sie nicht hoffen können.

Dabei ist festzuhalten: So sehr ein Umbau ebenfalls wieder eine (zeitweise) Lärmbelastung für die AnwohnerInnen (und durch Umwegeverkehr für die umgebenden Straßen) bedeutet, so stellt sich doch auch hier die Frage: Wie wollen wir in der verdichteten Stadt einen möglichst umwelt- und gesundheitsverträglichen Nah- und Durchgangsverkehr gestalten? Hierzu erscheint eine – mit Bürgerbeteiligung durchgeführte – Überplanung und Neugestaltung unabdingbar: der Ersatz des Kopfsteinpflasters durch leiseren Asphalt – und eine Tempo-30-Beschränkung. Und insgesamt die Einbettung in eine Verkehrspolitik, die jeden Schritt weg vom eigenen Auto mit positiven Anreizen belohnt – dazu gehört letztlich auch ein fahrscheinfreier öffentlicher Nahverkehr. Im Umfeld der Caspar-Voght-Straße (mit S- und U-Bahn- sowie Busverbindung) bestehen dafür vergleichsweise gute Voraussetzungen. All dies wären Beiträge, die Infrastruktur und damit den Alltag ganz „normaler“ Menschen zu verbessern – sollte das in Zeiten der „Politikverdrossenheit“ so eine abwegige Idee sein?

Marion Fisch, Mitglied für DIE LINKE im Regionalausschuss Hamm/Horn/Borgfeld/Rothenburgsort

QUELLE: [HTTP://WWW.LINKSFRAKTION-HAMBURG-MITTE.DE/BEZIRKSVERSAMMLUNG/MITTLINKS DEZEMBER 2016/WER IST HIER DAS VERKEHRS HINDERNIS/](http://www.linksfraktion-hamburg-mitte.de/bezirksversammlung/mittlinks_dezember_2016/wer_ist_hier_das_verkehrs_hindernis/)