



Endbericht

# Verkehrskonzept Schulcluster

## Gustav-Falke-Str./ Bundesstr.

---

## Impressum



### Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Sebastian Schröder-Dickreuter (Dipl.-Ing.)

Niklas Engelhardt (M.A.)

Ilka Bürling (M.Sc.)

Christina von Bergner (M.Sc.)

Carlotta Fenudi (B.Sc.)

Nathalie Rehbaum (B.A.)

### Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Endberichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Anlass und Aufgabenstellung</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Projekttablauf und Beteiligungsprozess</b>	<b>13</b>
2.1	Arbeitskreis	15
2.2	Handreichung	15
2.3	Online-Beteiligung	16
2.4	Wunschbriefkästen	22
2.5	Rallyes und Planungsspaziergang	23
2.6	Ideenwerkstatt	25
2.7	Feedbackwerkstatt	27
2.8	Ausstellung	28
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>29</b>
3.1	Vorliegende Konzepte und Planungsgrundlagen	29
3.2	Akteurs- und Stakeholderanalyse	33
3.3	Lage und statistische Eckdaten	36
3.4	Schulumfeldanalyse	37
3.4.1	Städtebauliche Struktur	38
3.4.2	Fußverkehr	41
3.4.3	Radverkehr	50
3.4.4	ÖPNV	55
3.4.5	Intermodalität & Sharing	61
3.4.6	Fließender Kfz-Verkehr	64
3.4.7	Ruhender Kfz-Verkehr	70
3.4.8	Unfallanalyse	77
3.4.9	Erreichbarkeitsanalyse	82
3.5	Zusammenführung	84
<b>4</b>	<b>Verkehrsführung</b>	<b>91</b>
4.1	Variante a	92
4.2	Variante b	93
4.3	Variante c	95
4.4	Zwischenfazit	97
<b>5</b>	<b>Maßnahmenvorschläge</b>	<b>99</b>
5.1	Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße (S1)	102
5.1.1	Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität (S1a)	105
5.1.2	Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße (S1b)	108
5.1.3	Querung der Bogenstraße erleichtern (S1c)	112

---

5.2	Superblock Kielortallee (S2)	113
5.3	Fahrradstraße Hohe Weide (S3)	119
5.4	Umgestaltung Heymannstraße (S4)	125
5.5	Umgestaltung Bundesstraße (S5)	131
5.6	Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen (S6)	136
5.7	Fahrradparken und -services stärken (S7)	141
5.8	Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken (S8)	145
5.9	Zusammenfassende Maßnahmenkarten	149
5.9.1	Handlungsfeld Fußverkehr	149
5.9.2	Handlungsfeld Radverkehr	150
5.9.3	Kfz-Verkehr	152
<b>6</b>	<b>Fazit</b>	<b>155</b>
<b>7</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>158</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Schulcluster in Eimsbüttel.....	11
Abbildung 2: Übersicht über den Projektablauf und Beteiligungsprozess.....	14
Abbildung 3: Eindrücke aus dem begleitenden Arbeitskreis .....	15
Abbildung 4: Ausschnitt der Karte aus der Online-Beteiligung mit verorteten Beiträgen.....	16
Abbildung 5: Darstellung der thematischen Zuordnung der Beiträge nach Verkehrsmittel (links) und nach Gruppenzugehörigkeit (rechts).....	17
Abbildung 6: Übersicht über häufig genannte Themen in den Beiträgen der Online-Beteiligung .....	17
Abbildung 7: Räumliche Schwerpunkte im Schulcluster, in denen viele Beiträge verortet wurden .....	21
Abbildung 8: Auswahl an Beiträgen aus den Wunschbriefkästen.....	22
Abbildung 9: Die Teilnehmenden der Jugend-Rallye fotografierten positive und negative Eindrücke und hielten zudem Ideen und Hinweise schriftlich fest .....	24
Abbildung 10: Eindrücke aus der ersten Workshop-Phase .....	25
Abbildung 11: Eindrücke aus der zweiten Workshop-Phase .....	25
Abbildung 12: Eindrücke aus der Feedbackwerkstatt.....	27
Abbildung 13: Plakate der Ausstellung in den Fenstern der Schule Kielortallee.....	28
Abbildung 14: Bauvorhaben und Planungen im Bereich des Schulclusters .....	33
Abbildung 15: Anordnung der einzelnen Elemente der Konstellationsanalyse.....	35
Abbildung 16: Lage und verkehrliche Anbindung des Schulclusters.....	37
Abbildung 17: Prägende Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet - denkmalgeschützter Bereich in der Hohe Weide (links) und Altbauten in der Kielortallee (rechts).....	38
Abbildung 18: Städtebauliche Struktur und wichtige Zielorte im Schulcluster .....	39
Abbildung 19: Der Grünzug Kaiser-Friedrich-Ufer (links) und der angrenzende Isebekkanal (rechts) prägen die Grünstrukturen im Schulcluster.....	40
Abbildung 20: Unzureichend dimensionierte Gehwege werden durch parkende Kfz in der Felix-Dahn-Str. (links) oder durch abgestellte Fahrräder in der Kielortallee (rechts) eingeschränkt.....	42
Abbildung 21: Gehwege entlang des Isebekkanals (links) und in der Bogenstraße (rechts).....	42
Abbildung 22: Unterschiede bei der visuellen Erkennbarkeit von getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum in der Bundesstraße (links) und am Grindelberg (rechts) .....	43
Abbildung 23: Fehlender barrierefreier Ausbau von Querungsstellen an der Kreuzung Bundesstr./ Garbestr. (links) und Schlankreye/ Gustav-Falke-Str. (rechts).....	44
Abbildung 24: Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Schulcluster .....	45
Abbildung 25: Barrierefrei ausgebaute Fußgängerampel in der Bogenstr. (links) und mit taktilen Elementen versehener FGÜ in der Hohe Weide (rechts).....	46
Abbildung 26: Sitz- und Ausruhmöglichkeiten in variierender Qualität entlang des Isebekkanals (links) und in der Koopstraße/ Bundesstr. (rechts).....	49
Abbildung 27: Führungsformen im Radverkehr .....	51
Abbildung 28: Variierende Qualität der Radwegefurt in der Bundesstraße (links) und Markierungen im Kreuzungsbereich Bundesstr./ Beim Schlump (rechts).....	52
Abbildung 29: Fahrzeuge parken auf dem Radfahrstreifen und Sicherheitstrennstreifen in der Schlankreye.....	52
Abbildung 30: Öffentlich zugängliche Radabstellanlagen im Schulcluster.....	54
Abbildung 31: Hinweisschild für die "Grüne Welle" für Radfahrende in der Bogenstr. (links) und Wegweisung der Velorouten in der Schlankreye (rechts).....	55
Abbildung 32: ÖPNV-Streckennetz und Haltestellen .....	57
Abbildung 33: Einzugsbereich Bus- und U-Bahn-Haltestellen .....	58
Abbildung 34: Bushaltestelle in der Bundesstr. ohne taktile Leitstreifen (links) und Bushaltestelle mit Leitstreifen und Busbord in der Schlankreye (rechts) .....	60
Abbildung 35: Ladesäulen in der Bogenstr. (links) und Hohe Weide (rechts).....	61
Abbildung 36: E-Scooter und Leihfahrräder in der Bogenstr. (links) und Hohe Weide (rechts).....	62
Abbildung 37: Sharing-Angebote und E-Ladeinfrastruktur.....	63
Abbildung 38: Mit der Schäferkampsallee (links) und dem Grindelberg (rechts) wird das Untersuchungsgebiet im Südwesten und Osten von stark Kfz-orientierten Hauptverkehrsstraßen begrenzt.....	64
Abbildung 39: Erschließung und Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet.....	66
Abbildung 40: Geschwindigkeitsregelungen im Untersuchungsgebiet.....	68
Abbildung 41: An vielen Stellen finden sich streckenbezogene Tempo-30-Regelungen, wie z.B. in der Bogenstr. (links) und der Schlankreye (rechts).....	69
Abbildung 42: Typische Situationen in Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Schulcluster: Querparkende Autos in der Schlankreye (links) und Moorkamp (rechts) .....	71
Abbildung 43: Kfz parken in der Gustav-Falke-Straße oft quer zur Fahrbahn (links) und sorgen für eingeschränkte Sichtbeziehungen (rechts).....	72

Abbildung 44: Regelwidriges Parken im Bereich von Querungsstellen an der Ecke Hohe Weide/ Felix-Dahn-Straße (links) und Kielortallee/ Koopstraße (rechts).....	72
Abbildung 45: Fahrradweg in der Bogenstraße (links) zwischen Ida-Ehre-Schule und HLG sowie Bereich vor der Schule Kielortallee (rechts).....	73
Abbildung 46: Parkflächen und ihre Bewirtschaftung im Schulcluster.....	75
Abbildung 47: Maßnahmen zum Ordnen des Parkens - Markierungen in Kreuzungsbereichen (links) und Parkraumbewirtschaftung (rechts).....	76
Abbildung 48: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster.....	78
Abbildung 49: Schweregrad der Verkehrsunfälle von 2019-2021 im Schulcluster.....	78
Abbildung 50: Genutzte Verkehrsmittel der an Unfällen mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster beteiligten Unfallparteien.....	79
Abbildung 51: Unfalltypen der Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster.....	80
Abbildung 52: Unfälle mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster.....	81
Abbildung 53: Einzugsbereiche der Schulen im Schulcluster.....	83
Abbildung 54: Problembereiche im Schulcluster.....	86
Abbildung 55: Stärken im Schulcluster.....	89
Abbildung 56: vorgesehene Bereiche für den Einsatz modaler Filter in der Gustav-Falke-Straße: Bereich zwischen HLG und Ida-Ehre-Schule (links) und zwischen Heymannstraße und Kielortallee (rechts).....	91
Abbildung 57: Variante a der Kfz-Verkehrsführung.....	93
Abbildung 58: Variante b der Kfz-Verkehrsführung.....	95
Abbildung 59: Variante c der Kfz-Verkehrsführung.....	97
Abbildung 60: Beispielhafte Darstellung der Maßnahmen in Form eines Steckbriefs.....	100
Abbildung 61: Beispiel für eine Planungsskizze und einen Querschnitt eines umgestalteten Straßenraums.....	101
Abbildung 62: Konzeptskizze Mobilitätsband.....	102
Abbildung 63: schematische Darstellung Mobilitätsband südlicher Abschnitt.....	103
Abbildung 64: schematische Darstellung Mobilitätsband nördlicher Abschnitt.....	104
Abbildung 65: Steckbrief Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität (S1a).....	105
Abbildung 66: Steckbrief Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße (S1b).....	108
Abbildung 67: Querschnitte in der Gustav-Falke-Straße im Bestand (oben) und Vorschlag (unten).....	110
Abbildung 68: Steckbrief Superblock Kielortallee (S2).....	113
Abbildung 69: Querschnitte in der Kielortallee im Bestand (oben) und Vorschlag (unten).....	116
Abbildung 70: Schematische Darstellung Superblock Kielortallee.....	118
Abbildung 71: Steckbrief Fahrradstraße Hohe Weide (S3).....	119
Abbildung 72: Querschnitte in der Hohe Weide (Abschnitt zwischen Heymannstraße und Bogenstraße) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten).....	121
Abbildung 73: Schematische Darstellung Fahrradstraße Hohe Weide.....	124
Abbildung 74: Steckbrief Umgestaltung Heymannstraße (S4).....	125
Abbildung 75: Querschnitte in der Heymannstraße (Abschnitt zwischen Kaifu und Hohe Weide) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten).....	127
Abbildung 76: Schematische Darstellung Umgestaltung Heymannstraße.....	130
Abbildung 77: Steckbrief Umgestaltung Bundesstraße (S5).....	131
Abbildung 78: Querschnitte in der Bundesstraße (Abschnitt zwischen Kaifu und Hohe Weide) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten).....	133
Abbildung 79: Schematische Darstellung Umgestaltung Bundesstraße.....	135
Abbildung 80: Steckbrief Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen (S6).....	136
Abbildung 81: Steckbrief Fahrradparken und -services stärken (S7).....	141
Abbildung 82: Steckbrief Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken (S8).....	145
Abbildung 83: Handlungsfeld Fußverkehr.....	150
Abbildung 84: Handlungsfeld Radverkehr.....	152
Abbildung 85: Handlungsfeld Kfz-Verkehr.....	154

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Beiträge der Online-Beteiligung mit den meisten Bewertungen.....	19
Tabelle 2: Haltestellenbedienung im Schulcluster .....	59
Tabelle 3: Übersicht über die Maßnahmen .....	99
Tabelle 4: Bausteine der Maßnahme "Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße" (S1) .....	102
Tabelle 5: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße" (S1).....	102
Tabelle 6: Teilmaßnahmen der Maßnahme Superblock Kielortallee (S2) .....	114
Tabelle 7: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Fahrradstraße Hohe Weide" (S3).....	119
Tabelle 8: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Umgestaltung Heymannstraße" (S4) .....	125
Tabelle 9: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Umgestaltung Bundesstraße" (S5) .....	132
Tabelle 10: Teilmaßnahmen der Maßnahme " Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen " (S6)....	137
Tabelle 11: Teilmaßnahmen der Maßnahme „Fahrradparken und -services stärken“ (S7).....	141
Tabelle 12: Teilmaßnahmen der Maßnahme „Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken“ (S8) .....	145

## Abkürzungsverzeichnis

---

BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
BSB	Behörde für Schule und Berufsbildung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Regelwerk der FGSV)
ETV	Eimsbütteler Turnverband
EWG	Emilie-Wüstenfeld-Gymnasium
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
HLG	Helene-Lange-Gymnasium
HVS	Hauptverkehrsstraße
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
Kaifu	Kaiser-Friedrich-Ufer
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte
Km	Kilometer
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
LI	Landesinstitutes für Lehrerbildung und Schulentwicklung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PK	Polizeikommissariat
PUBL	Pop-up-Bike-Lane
ReStra	Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UKE	Universitätsklinikum Eppendorf

# 1 Anlass und Aufgabenstellung

Kinder und Jugendliche haben andere Mobilitätsbedürfnisse als Erwachsene. Ob auf dem Weg zur Schule, zu Freundinnen und Freunden oder zum Sport: Für eine gesunde Entwicklung ist es wichtig, dass sie ihre Wege selbständig und sicher zurücklegen können.<sup>1</sup> Eine selbständige Mobilität von Kindern erfüllt viele wichtige Funktionen: Zum einen hat die tägliche Bewegung durch die Bewältigung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Rad oder dem Roller einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und die körperliche Fitness der Kinder. Darüber hinaus fördert die alltägliche Bewegung auch die motorische und kognitive Entwicklung, bspw. durch das Erlernen eines räumlichen Vorstellungsvermögens sowie der Stärkung der Wahrnehmung von Zeit und Geschwindigkeiten. Nicht zuletzt verbessert sich auch die Konzentration im Unterricht nach morgendlicher Bewegung.

Zum anderen spielt die frühzeitige Entwicklung von Mobilitätskompetenzen im Kinder- und Jugendalter eine ganz maßgebliche Rolle für das Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter. Die frühzeitige Mobilitätsbildung fördert außerdem eine eigenständige Fortbewegungsweise und damit auch die Selbstständigkeit von Kindern im Allgemeinen. Durch das Bewältigen des Schulwegs wird ein verkehrssicheres Verhalten gefördert, indem Risiken und Gefahren besser abgeschätzt werden können. Gleichzeitig bietet der Schulweg auch eine wichtige soziale Funktion, indem mit gleichaltrigen Kindern, aber auch anderen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen interagiert und kommuniziert werden kann.<sup>2</sup>

Im Vergleich zu Erwachsenen unterscheiden sich die Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen von Kindern und Jugendlichen dahingehend, dass sie mehr Wege im nahen Umfeld des eigenen Zuhauses zurücklegen. Zudem besteht ein besonders hoher Bedarf an sicheren Überquerungsmöglichkeiten, da insbesondere Kinder Geschwindigkeiten schlechter einschätzen können als Erwachsene. Hinzu kommt, dass Kinder und Jugendliche für ein gesundes Aufwachsen Bewegung und Räume benötigen, die zu aktiver Mobilität, zum sich Treffen und zum Spielen einladen. Eine weitere Anforderung ergibt sich aus der i.d.R. geringeren Körpergröße, die dazu führt, dass Kinder von Autofahrenden beim Queren verzögert gesehen werden, insbesondere wenn parkende Kfz die Sicht versperren. Aus der geringeren Körpergröße ergibt sich darüber hinaus auch eine stärkere Exposition gegenüber Autoabgasen.<sup>3</sup>

Aufgrund seiner sehr hohen Schuldichte aus Grundschulen, weiterführenden Schulen und einer Berufsschule sowie diversen Freizeit- und Betreuungseinrichtungen, stellen sich an den Bereich rund um die Gustav-Falke-Straße und die Bundesstraße - das sogenannte Schulcluster - besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssituation vor Ort. Circa 6750 Schülerinnen und Schüler sind täglich im Bereich der Schulen unterwegs, was folglich zu einem besonders hohen Anteil an Hol- und Bringverkehren und generell zu einem hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Schulcluster führt. Die vielen Freizeiteinrichtungen und das Pendeln der Schülerinnen und Schüler zwischen verschiedenen Standorten im Untersuchungsgebiet führt zudem dazu, dass sich das

---

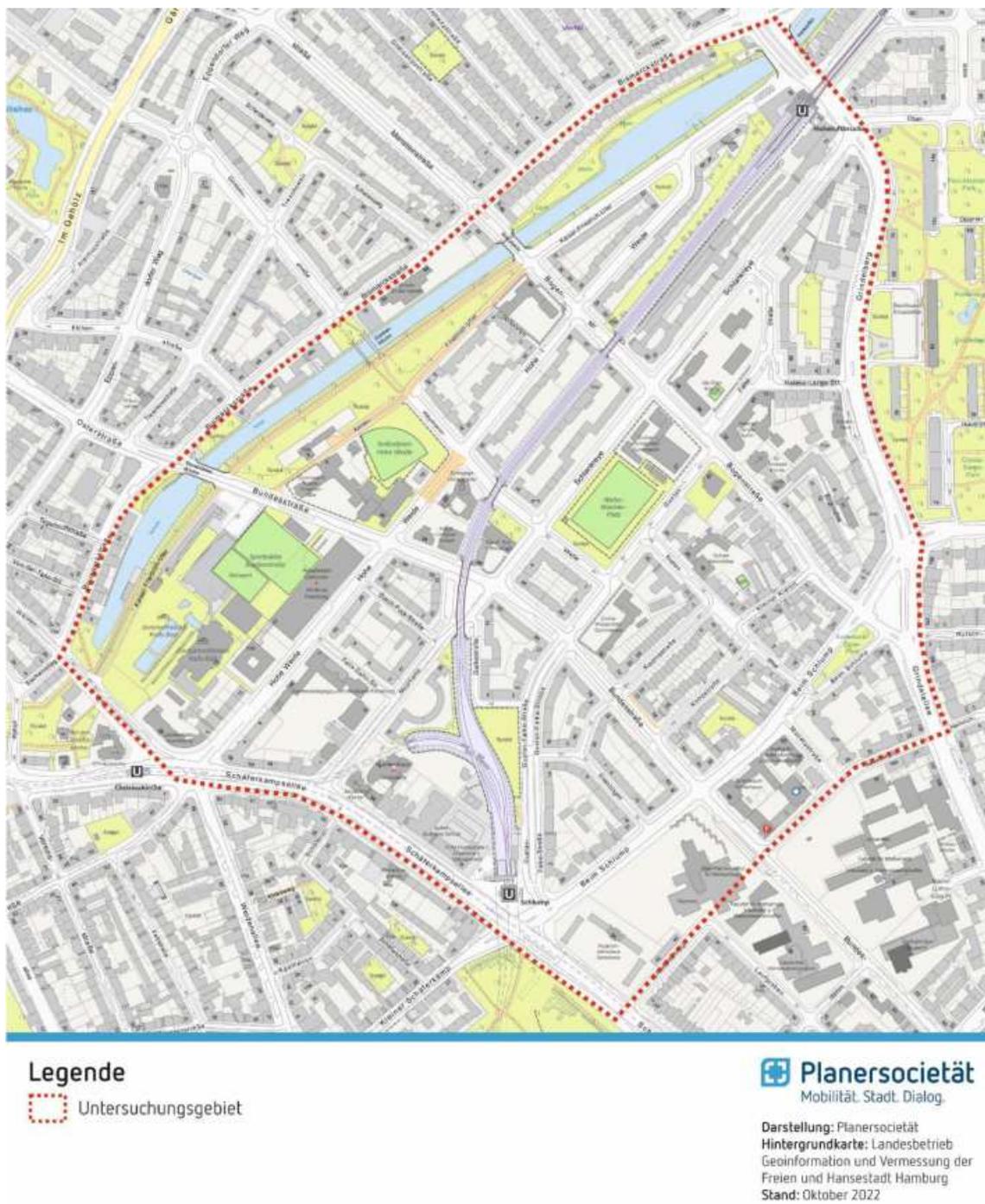
<sup>1</sup> VCD 2024

<sup>2</sup> Vgl. Blees et al. 2018.

<sup>3</sup> Global Designing Cities Initiative 2020; Unfallforschung der Versicherer 2021

hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen nicht nur auf Schulbeginn und -schluss beschränkt, sondern über den ganzen Tag bis in die späten Nachmittags- und frühen Abendstunden reicht. Die gegenwärtige Aufteilung des Straßenraums an vielen Stellen wird diesen Ansprüchen jedoch in keiner Weise gerecht; auch die spezifischen Belange von Kindern und Jugendlichen finden folglich keine ausreichende Berücksichtigung. Stattdessen kommt es zu zahlreichen Konfliktsituationen, Engpässen und unsicheren Stellen im Gebiet. Vor diesem Hintergrund ist für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts somit einerseits eine verträgliche Abwicklung der genannten Verkehre unter besonderer Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen von Relevanz, andererseits aber auch die Förderung der eigenständigen Mobilität der Schüler und Schülerinnen durch flankierende Maßnahmen.

Abbildung 1: Das Schulcluster in Eimsbüttel



Der politische Anlass für die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für das Schulcluster Gustav-Falke-Straße/ Bundesstr. ergibt sich aus einem gemeinsamen Antrag von der GRÜNE-Fraktion und der CDU-Fraktion in der Eimsbütteler Bezirksversammlung, der in der 2021 verabschiedeten Drucksache 21-2285 *Verkehrssicherheit im Schulcluster erhöhen* mündete. Im Rahmen dieses Antrags wird die Bezirksverwaltung aufgefordert, ein Verkehrsführungskonzept für den Bereich zu entwickeln. In diesem Kontext werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung von Durchgangsverkehren, die Einrichtung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten, die Gewährleistung von Sichtbeziehungen, die Nutzung der Gehwege, neue Radinfrastrukturen sowie weitere Ziele benannt. Ein räumlicher Schwerpunkt stellt dabei die Gustav-Falke-Straße dar.

Anstoßgeber für den politischen Beschluss waren schulische Initiativen, Eltern und engagierter Schülerinnen und Schüler, die bereits Vorschläge zur Verbesserung der verkehrlichen Situation gemacht haben. Dabei wurden etwa Problembereiche identifiziert und Vorschläge erarbeitet, darunter die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 7 km/h, die Umgestaltung des Oberflächenbelags in der Kielortallee sowie die Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Die Vorschläge der Schülerinnen und Schüler sowie der Eltern stellen eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit dar.

Unter Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage im Untersuchungsgebiet sowie den vielfältigen Ansprüchen von Kindern und Jugendlichen an den Straßenraum sollte deshalb ein Konzept zur Verkehrsführung und zur Verbesserung der Schulmobilität im Schulcluster mit konkreten Maßnahmen entwickelt werden. Dabei sieht die Drucksache zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulcluster außerdem einen umfassenden Beteiligungsprozess der Schulen und der Schülerinnen und Schüler vor. Ziel dieser Beteiligung ist es, sowohl die Alltagsexpertise als auch die Bedarfe von Kindern und Jugendlichen einzubinden.

Dabei dienen die Erfahrungen aus einem früheren Projekt des Bezirksamtes, eine Schüler- und Schülerinnenbefragung mit anschließender Maßnahmenentwicklung (2018/2019), sowie weitere Projekte im Bereich der Schulwegesicherung als Anknüpfungspunkt. Übergeordnet findet sich das Thema der Schulmobilität auch im Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) des Bezirks Eimsbüttel als wichtige Maßnahme im Handlungsfeld Mobilität sowie in weiteren Klimaschutzmaßnahmen, wie der Förderung des Rad- und Fußverkehrs und des Straßenraummanagements, wieder.

Der vorliegende Bericht gliedert sich dabei wie folgt: Im zweiten Kapitel erfolgt eine Darstellung des Projektablaufs mit einem Fokus auf den sehr umfangreichen Beteiligungsprozess. Daran anschließend folgt im dritten Kapitel die gutachterliche Bestandsanalyse der Situation vor Ort, die sich aus einer Betrachtung bestehender Konzepte und Planungsgrundlagen, einer Akteurs- und Stakeholderanalyse, einem Überblick über die übergeordnete Lage des Untersuchungsgebiets sowie der Schulumfeldanalyse zusammensetzt. Das Kapitel endet mit einer Zusammenführung und Ableitung erster Handlungsbedarfe. Im darauffolgenden vierten Kapitel werden auf Grundlage der vorangegangenen Kapitel Vorschläge für die Kfz-Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet gemacht, die sich in ihrem Eingriffsgrad unterscheiden und aufeinander aufbauen. Die einzelnen entwickelten Maßnahmen mit Beschreibungstexten, Steckbriefen und ergänzenden Karten und Querschnittsdarstellungen finden sich im fünften Kapitel wieder. Der Bericht endet schließlich mit einem Fazit im sechsten Kapitel.

## 2 Projektablauf und Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung des wurde von einem umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet, um insbesondere die Perspektive der vielen Schülerinnen und Schüler sowie Sichtweisen von Eltern, pädagogischem Personal und weiteren Personengruppen im Untersuchungsgebiet miteinzubeziehen. Dabei wurden je nach Bearbeitungsbaustein verschiedene Beteiligungsformate integriert (vgl. Abbildung 2). Im Rahmen einer umfangreichen Bestandsanalyse wurden zunächst Datengrundlagen, wie zum Beispiel bestehende Konzepte und Planungen, ausgewertet und um eigene Erhebungen ergänzt. Dabei handelte es sich um fotografisch dokumentierte Begehungen sowie Beobachtungen im Untersuchungsgebiet. Darauf aufbauend wurde eine Schulumfeldanalyse durchgeführt, die nach verschiedenen Themenfeldern gegliedert ist und mit einer Zusammenführung der verschiedenen Themen sowie einer kartographischen Darstellung von Problemen und Potenzialen abgeschlossen wurde. In diesem Kontext wurden außerdem die Ergebnisse der Beteiligung in die planerische Analyse und in die Bewertung der Situation einbezogen. Darauf aufbauend wurden im Rahmen der Konzeption konkrete Maßnahmen erarbeitet und verschiedene Varianten der Kfz-Verkehrsführung entwickelt. Die Maßnahmen wurden in Steckbriefen aufbereitet, die als Grundlage für die Priorisierung, Feinplanung und Umsetzung der Maßnahmen nach Fertigstellung des Verkehrskonzeptes dienen. Die verschiedenen Beteiligungsformate werden nachfolgend vorgestellt.

Abbildung 2: Übersicht über den Projektablauf und Beteiligungsprozess



Quelle: Planersocietät.

## 2.1 Arbeitskreis

Der Arbeitskreis begleitete die Erarbeitung des Verkehrskonzepts und traf sich während des Projektverlaufs insgesamt vier Mal an wechselnden Standorten im Untersuchungsgebiet. Neben Schülerinnen und Schülern waren auch Vertreterinnen bzw. Vertreter aus der Eltern- und Lehrerschaft, Schulleitungen, die Schulbehörde sowie die Polizei im Arbeitskreis vertreten. Während der einzelnen Sitzungen wurden den Teilnehmenden Zwischenstände des Verkehrskonzepts präsentiert und mit ihnen diskutiert. Zudem wurden in den gemeinsamen Sitzungen Beteiligungsbau- steine vorbereitet, wie beispielsweise die Rallyes und der Planungsspaziergang. Dabei brachten der Arbeitskreis Ideen, Hinweise und Feedback bei der Konzeption der einzelnen Maßnahmen ein und bildete außerdem eine Schnittstelle zwischen dem Planungsteam und den vielen unterschiedlichen Akteuren im Schulcluster.

Abbildung 3: Eindrücke aus dem begleitenden Arbeitskreis



Quelle: Planersocietät.

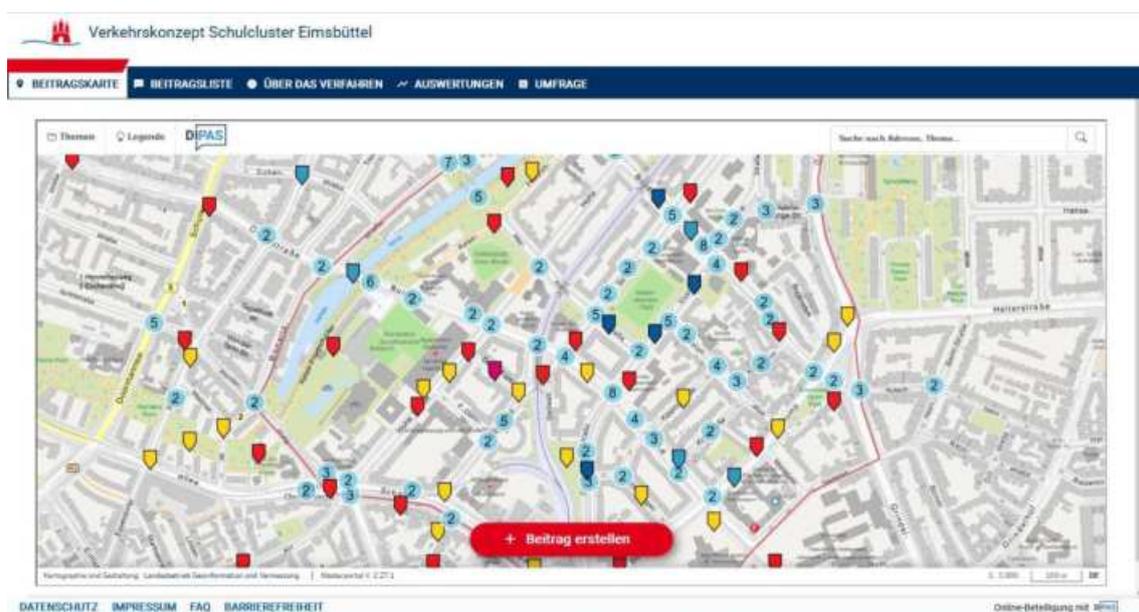
## 2.2 Handreichung

Mit einer Handreichung wurde zu Projektbeginn interessierten Personen in kompakter und übersichtlicher Form der Inhalt der geplanten Beteiligungsbau- steine und des Untersuchungsgebiets gezeigt. Zudem wurden Informationen zur parallellaufenden Online-Beteiligung und den Wunsch- briefkästen bereitgestellt. Weiterhin beinhaltete die Handreichung Materialien für Lehrkräfte und pädagogisches Personal, um im Rahmen des Unterrichts oder anderen Betreuungsangeboten mit den Kindern und Jugendlichen zu Themen des eigenen Schulwegs und Mobilität im Allgemeinen zu arbeiten.

## 2.3 Online-Beteiligung

Von Mitte November 2022 bis Ende Januar 2023 konnten Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte, weiteres pädagogisches Personal sowie die allgemeine Öffentlichkeit an einer Online-Beteiligung<sup>4</sup> teilnehmen: Auf einer Online-Karte konnten die Teilnehmenden Beiträge verfassen und verorten, um auf Probleme hinzuweisen und/oder Ideen zu formulieren. Die Beiträge wurden jeweils einem Verkehrsmittel zugeordnet. Zudem wurde abgefragt, in welcher Rolle die Teilnehmenden den Beitrag verfasst haben (z.B. als Schülerinnen und Schüler oder als Elternteil), um so Rückschlüsse auf ggf. unterschiedliche Wahrnehmungen der Verkehrssituationen vor Ort schließen zu können. Weiterhin gab es die Option, die Beiträge anderer Personen zu bewerten und zu kommentieren. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind weiterhin [abrufbar](#).

Abbildung 4: Ausschnitt der Karte aus der Online-Beteiligung mit verorteten Beiträgen



Quelle: Planersocietät.

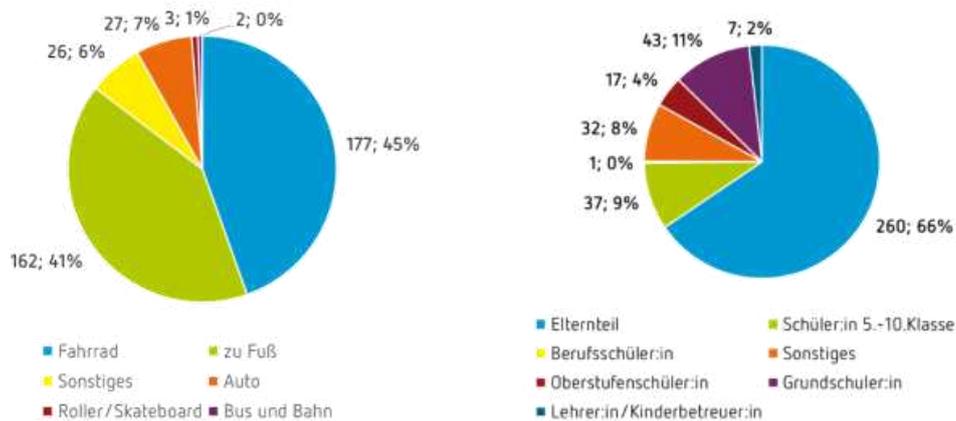
Insgesamt wurden 397 Beiträge und 581 Kommentare verfasst, von denen sich ein Großteil auf den Fuß- und Radverkehr bezog, nämlich etwa 86 %.<sup>5</sup> Die verbleibenden 14 % teilten sich auf die Themen Auto, Roller/ Skateboard, Bus und Bahn sowie Sonstiges auf (vgl. Abbildung 5, links). Hinsichtlich der Rolle der Teilnehmenden zeigte sich, dass mit etwa 66 % eine Mehrzahl der Beiträge von Eltern verfasst wurde. Schülerinnen und Schüler machten ca. 24 % der Beiträge aus (vgl. Abbildung 5, rechts). Obwohl Erwachsene damit bei den verfassten Beiträgen überwiegen, fällt auf, dass in vielen dieser Beiträge die Mobilitätsbelange von (den eigenen) Kindern angesprochen wurden. In diesem Kontext ist allerdings zu beachten, dass die Zugehörigkeit der verfassenden Person zu einer bestimmten Personengruppe lediglich bei den Beiträgen, nicht aber bei den

<sup>4</sup> Für die Online-Beteiligung wurde auf das Beteiligungs-Tool DIPAS („Digitales Partizipationssystem“) der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zurückgegriffen.

<sup>5</sup> Von den 397 Beiträgen wurden 75 Beiträge deutlich außerhalb des Untersuchungsgebiets verortet und konnten deshalb im Rahmen des Verkehrskonzepts nicht berücksichtigt werden. Viele dieser Beiträge wurden nordwestlich des Schulclusters, im Bereich zwischen der Bismarckstraße und dem Ring 2, verortet.

Kommentaren erhoben wurde. Die Zuordnung zu einer bestimmten Personengruppe repräsentiert also nur den Bereich der Beiträge, gibt jedoch keine Auskunft darüber, wer kommentiert und geliked hat. Es lässt sich dennoch vermuten, dass die Perspektive von Kindern in der Online-Beteiligung stärker zur Geltung kommt, als es die bloße Verteilung der Beiträge nach Personengruppen annehmen ließe.

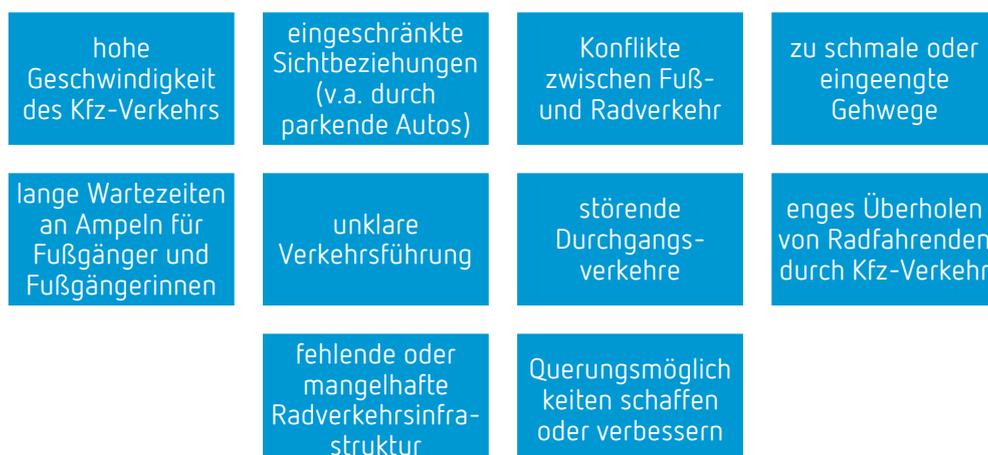
Abbildung 5: Darstellung der thematischen Zuordnung der Beiträge nach Verkehrsmittel (links) und nach Gruppenzugehörigkeit (rechts)



Darstellung: Planersocietät.

Im Zuge der Auswertung wurden die Beiträge und Kommentare geprüft und sortiert. Die Ergebnisse fanden Eingang in die Analyse der Bestandssituation vor Ort und gaben Impulse für die spätere Maßnahmenentwicklung. Konkret wurden zunächst die einzelnen Beiträge nach bestimmten Themen verschlagwortet, um einen besseren Überblick über den Inhalt der einzelnen Beiträge zu erhalten. Da in vielen Beiträgen mehrere thematische Aspekte angesprochen wurden, wurden die Beiträge entsprechend häufig mehreren Schlagworten zugeordnet.

Abbildung 6: Übersicht über häufig genannte Themen in den Beiträgen der Online-Beteiligung



Darstellung: Planersocietät.

Die Verschlagwortung der Beiträge zeigte detaillierter auf, welche Themen und Problemlagen im Schulcluster in Bezug auf die Mobilität vorherrschen. Eine Rolle spielen dabei Konfliktsituationen

zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Rad- und Fußverkehr, etwa aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Eine weitere Problemlage in diesem Zusammenhang ist das (zu) enge Überholen von Radfahrenden durch den Kfz-Verkehr, wodurch es zu Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit kommt, wie dieser Beitrag exemplarisch zeigt: „Meine Kinder berichten regelmäßig über rücksichtslose Autofahrer die zu eng überholen, rasen oder hupen.“

Ein weiteres Thema sind Probleme beim Überqueren der Fahrbahn. Als Grund wird zum einen der ruhende Kfz-Verkehr angeführt, der die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmenden untereinander einschränkt und insbesondere Kindern aufgrund ihrer Körpergröße das Einsehen der Fahrbahn erschwert, etwa in der Gustav-Falke-Straße: „Hier herrscht totales Parkchaos. Besonders große Autos (Wohnmobile, Campingbusse) parken hier gerne dauerhaft und versperren jegliche Sicht auf die Strasse. Diese von Schülern sehr frequentierte Strasse muss unbedingt übersichtlicher werden, größere Autos sollten hier Parkverbot haben.“ Zum anderen wird in vielen Beiträgen auf fehlende Querungsmöglichkeiten oder lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) hingewiesen. Davon sind nicht nur die Straßenräume innerhalb des Schulclusters betroffen, sondern auch die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen (HVS), wie beispielsweise die Schäferkampsallee auf Höhe der Straße Hohe Weide, welche aufgrund der breiten Fahrbahn für den Fuß- und Radverkehr sehr unständig zu queren sind.

Viele Beiträge sprechen zudem Konfliktsituationen zwischen dem Fußverkehr auf der einen und dem Radverkehr auf der anderen Seite an. Grund hierfür sind unter anderem Radfahrende, die aufgrund einer mangelhaften Radinfrastruktur (zum Beispiel durch unebenes Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn) die an vielen Stellen ohnehin schon zu schmalen Gehwege befahren und folglich Nutzungskonkurrenzen mit zu Fuß Gehenden entstehen. Exemplarisch dafür ist dieser Beitrag zu nennen: „An der Grundschule Kielortallee gibt es keinen Fahrradweg und auf der holprigen Straße kann und möchte kein Fahrradfahrer fahren! Daher fahren Kinder und Eltern auf dem schmalen Fußweg zwischen vielen Schulkindern. Die Anwohner haben bereits ein Schild aufgehängt, dass man nicht auf dem Gehweg fahren soll.“ Der Beitrag zeigt auch, dass jüngere Kinder besonders von diesen Konfliktsituationen im Seitenraum betroffen sind, da Kinder bis zum Alter von acht Jahren laut Straßenverkehrsordnung (StVO) die Fahrbahn nicht benutzen dürfen, sofern kein baulich getrennter Radweg vorhanden ist. Weitere Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen im Schulcluster in Querungsbereichen, etwa aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten und Rotlichtverstöße durch den Radverkehr, sowie im Bereich der Goebenbrücke.

Die zuvor genannten Themen und Problembereiche finden sich auch in den zehn Beiträgen der Online-Beteiligung mit den besten Bewertungen wieder, in denen oft bereits Verbesserungsvorschläge genannt wurden, die auf eine Verkehrsberuhigung und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs abzielen: So wird neben der Schaffung von Radwegen und einer Fahrradstraße auch für Straßensperrungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität plädiert (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Beiträge der Online-Beteiligung mit den meisten Bewertungen

Beitrag	positiv bewertet	negativ bewertet
Radweg für den Moorkamp	48	1
Längs- statt Querparken	50	4
Durchgangssperre für den Kfz-Verkehr in der Bogenstraße	40	0
Gustav-Falke-Straße für Autos sperren	40	2
durchgehend Tempo 30 in den Straßen Schlankreye und Moorkamp	37	1
Gehwegparken abschaffen	39	3
Durchfahrtsverkehre durch Schaffung eines Superblocks verhindern	35	1
Hohe Weide zu einer Fahrradstraße machen	34	1
Bereich zwischen Ida-Ehre-Schule und HLG in Aufenthaltsfläche umwandeln	28	1
Gehwege von parkenden Autos befreien <sup>6</sup>	26	0

Darstellung: Planersocietät.

Neben der themenspezifischen Analyse der Beiträge aus der Online-Beteiligung wurde auch die räumliche Verteilung der Beiträge im Untersuchungsgebiet näher betrachtet (s. Abbildung 7). Die Beiträge wurden hierzu orts- beziehungsweise abschnittsbezogen entsprechend ihrer Häufungen geclustert:

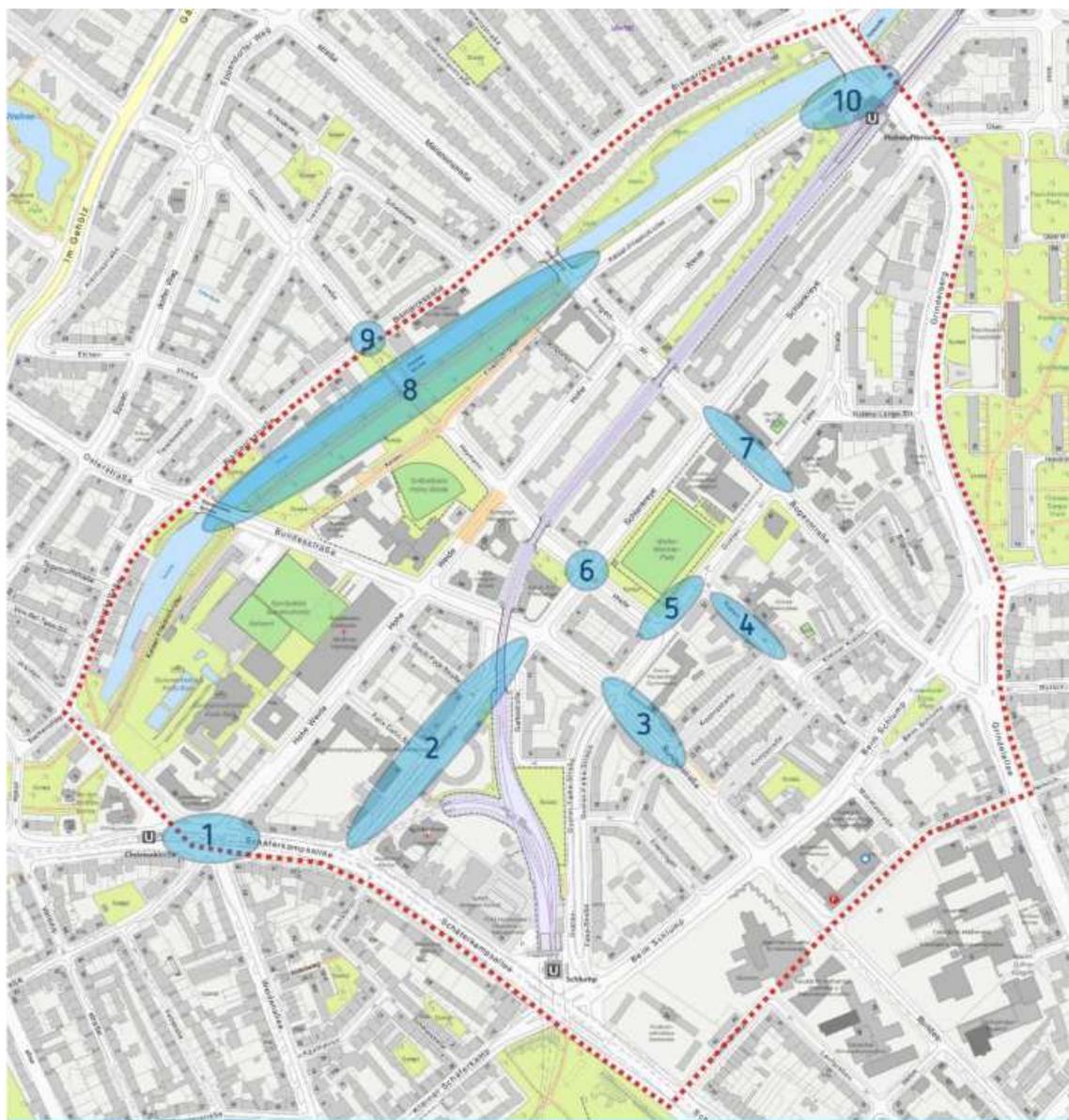
- Ein räumlicher Schwerpunkt ergab sich dabei im Kreuzungsbereich der **Schäferkampsallee auf Höhe der U-Bahn-Station Christuskirche (1)**: Dort wurde in vielen Beiträgen die schwierige Querungssituation für diejenigen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden bemängelt, die die Schäferkampsallee aus oder in Richtung Schulcluster queren wollen.
- Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Straße **Moorkamp (2)** dar: Neben dem zu engen Überholen von Radfahrenden durch den Kfz-Verkehr wurden dort die generell hohen Kfz-Geschwindigkeiten und die verengten Gehwege durch den ruhenden Kfz-Verkehr bemängelt.
- Entlang der Bundesstraße wurde an vielen Stellen die Querungssituation für zu Fuß Gehende bemängelt, insbesondere in den Kreuzungsbereichen mit der **Gustav-Falke-Straße** und der **Kippingstraße (3)**: Dabei wurden lange Rotphasen bzw. fehlende Querungshilfen kritisiert.
- Die **Kielortallee (4)** stellt einen weiteren räumlichen Schwerpunkt dar, bei dem vor allem

<sup>6</sup> Beitrag bezieht sich auf Bereich außerhalb des Schulclusters (Goebenstraße)

Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr aufgrund schmaler Gehwege und unkomfortabler Oberflächenbeläge auf der Fahrbahn bemängelt wurden.

- In dem in unmittelbar daran angrenzenden Abschnitt der **Gustav-Falke-Straße zwischen Heymannstraße und Kielortallee (5)** werden eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Autos (zum Teil auch Wohnmobile) und fehlende Querungsmöglichkeiten kritisiert und zugleich für eine Umverteilung der Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs plädiert.
- An einem weiteren räumlichen Schwerpunkt im **Kreuzungsbereich Schlankreye/ Heymannstraße (6)** wird die schwierige Querungssituation vor allem für zu Fuß Gehende angesprochen und die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs über die Schlankreye vorgeschlagen.
- Auch die **Bogenstraße zwischen Schlankreye und Gustav-Falke-Straße (7)** stellt einen räumlichen Schwerpunkt dar: Vorherrschende Themen innerhalb der dort verorteten Beiträge sind die Kritik an den vielen Kfz-Durchgangsverkehren und die darin anknüpfende Forderung, die Bogenstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr zu sperren und stattdessen auf den freiwerdenden Flächen die Aufenthaltsqualität zu stärken. Zudem wird kritisiert, dass die Radfahrstreifen für die vielen Radfahrenden zu wenig Platz bieten und Hol- und Bringverkehre zu Schulbeginn und -schluss für mitunter gefährliche Situationen sorgen.
- Im Bereich des **Kaiser-Friedrich-Ufers zwischen Bogenstraße und Bundesstraße (8)** werden vor allem Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr angesprochen und dabei insbesondere auf Höhe der Goebenbrücken. Hier kommt es regelmäßig zu gefährlichen Situationen, da Radfahrende mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs und die Sichtbeziehungen zum Teil schlecht sind.
- In unmittelbarer Nähe nördlich des Isebekkanals im Bereich **Bismarckstraße/ Goebenstraße (9)** werden sowohl Probleme für zu Fuß Gehende beim Überqueren der Bismarckstraße als auch die als unklar empfundene Vorfahrtsregelung in diesem Bereich angesprochen.
- Am **Kaiser-Friedrich-Ufer auf Höhe der U-Bahn-Station Hoheluftbrücke (10)** wird die unklare Aufteilung der Verkehrsflächen zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr thematisiert, die mitunter zu Konfliktsituationen führt.

Abbildung 7: Räumliche Schwerpunkte im Schulcluster, in denen viele Beiträge verortet wurden



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  Häufung von Beiträgen

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: September 2024

Neben dem Verfassen von Beiträgen bestand zudem die Möglichkeit, an einer Umfrage teilzunehmen. Abgefragt wurden dabei unter anderem die allgemeine Wahrnehmung und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation vor Ort sowie die Verkehrsmittelwahl. Ähnlich wie bei der Online-Beteiligung bilden die Eltern mit etwa 65 % die größte Gruppe der insgesamt 271 Befragten. Im Vergleich fällt allerdings auf, dass Schülerinnen und Schüler der 5.-10.-Klasse deutlich häufiger an der Umfrage teilgenommen haben (35 %) und somit die zweitgrößte Gruppe der Befragten darstellen. Die Umfrage zeigt, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowohl im Sommer als auch im Winter mit durchschnittlich etwa 90 % im Gegensatz zum Auto (4 %) bereits viel auf dem Schulweg genutzt werden. Zudem wird aus der Umfrage der Wunsch nach besseren und sicheren Radwegen,

breiteren Gehwegen, sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Roller in ausreichender Anzahl sowie eine Verkehrsberuhigung im Bereich von Schulen und Kitas deutlich.

## 2.4 Wunschbriefkästen

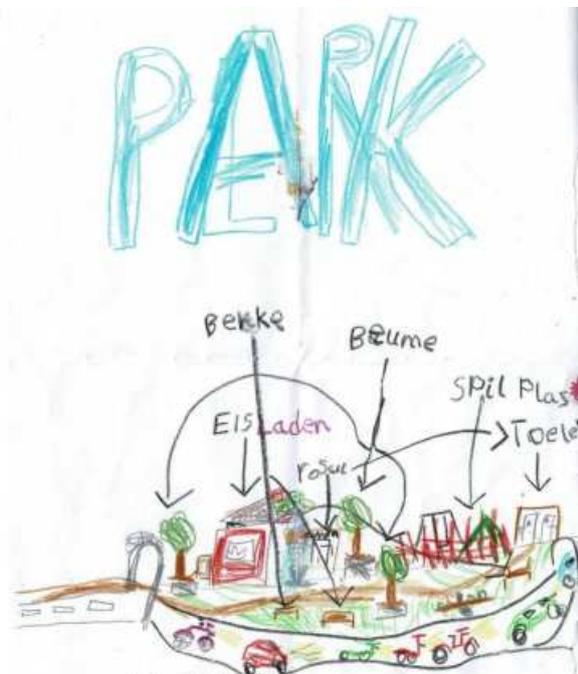
Um Wünsche und Anregungen der Grundschülerinnen und Grundschüler bezüglich der verkehrlichen Situation ihrer Schulwege zu erfahren, konnten die Schülerinnen und Schüler diese im Zeitraum von Mitte November 2022 bis Ende Januar 2023 in sogenannten Wunschbriefkästen im Schulbüro hinterlassen. Im Vordergrund standen dabei unter anderem folgende Fragen:

- Was magst du auf deinem Weg zur Schule?
- Was stört dich?
- An welchen Stellen fühlst du dich unsicher?
- Welche Ideen und Wünsche hast du für deinen Weg zur Schule?

Die Auswertung der insgesamt 18 eingeworfenen Beiträge zeigt, dass sich viele Schülerinnen und Schüler einen kurzen und sauberen Schulweg mit viel Begrünung wünschen. Zudem wurden lange Grünphasen an Ampeln, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten sowie Geschwindigkeitskontrollen und ausreichend sichere Querungsmöglichkeiten genannt.

Abbildung 8: Auswahl an Beiträgen aus den Wunschbriefkästen

Ich wünsche mir  
das es so bleibt  
nur das die  
Autos langsamer  
fahren damit es  
ruiger wird. Und  
das die Fußgänger  
vor fahren haben.  
  
Für die  
Gustafalke str...



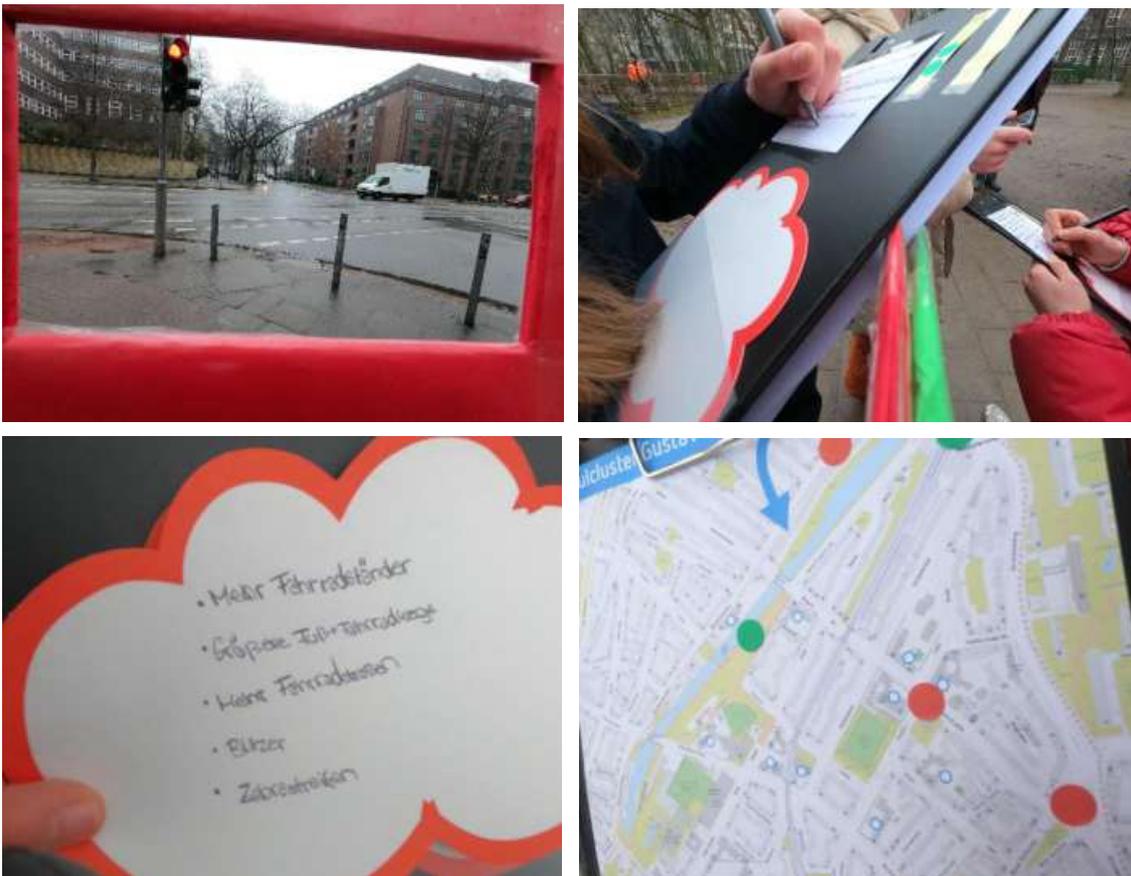


Quelle: Grundschülerinnen und Grundschüler aus dem Schulcluster

## 2.5 Rallyes und Planungsspaziergang

Um die Sichtweisen der Schülerinnen und Schüler auf die Verkehrssituation im Schulcluster und die angesprochenen Problembereiche besser zu verstehen und erste Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren, fanden im Zeitraum vom 23.02.2023 bis zum 28.02.2023 zwei Rallyes statt. Damit neben den Wünschen und Ideen der Teilnehmenden auch Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen Kindern und Jugendlichen identifiziert werden können, wurde eine Kinder-Rallye mit 24 Grundschülerinnen und Grundschülern sowie eine Jugend-Rallye mit 19 Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen durchgeführt. Zusätzlich begleitet wurden die Rallyes durch pädagogisches Personal, den Cop4U und die Behörde für Schule und Berufsbildung. Ergänzend zu den beiden Rallyes fand ein öffentlicher Planungsspaziergang im Schulcluster statt. An mehreren Stationen diskutierten die Teilnehmenden über die Situation vor Ort, darunter die Themen Querungsanlagen sowie Hol- und Bringverkehre

Abbildung 9: Die Teilnehmenden der Jugend-Rallye fotografierten positive und negative Eindrücke und hielten zudem Ideen und Hinweise schriftlich fest



Quelle: Planersocietät.

An die Grundschülerinnen und Grundschüler wurden zu Beginn der Rallye verschiedene Aufgaben verteilt. In Kleingruppen wurden sie zu Gestaltungsbeauftragten, Sehbeauftragten, Lärmbeauftragten, Messbeauftragten oder Protokollbeauftragten. Entlang der Route waren die Teilnehmenden aufgefordert, Situationen im Straßenraum zu bewerten, in dem sie diese entweder durch einen grünen (positiv) oder einen roten (negativ) Rahmen fotografierten. Die Jugendlichen erhielten ergänzend zum Rahmen in Kleingruppen jeweils ein Klemmbrett mit einem ausgedruckten Plan des Schulclusters. Neben dem Fotografieren konnten sie so auch durch das Kleben von grünen bzw. roten Punkten Situationen kartografisch bewerten. An Haltepunkten wurden Themen wie Barrierefreiheit und Flächenverfügbarkeit angesprochen. Zur Veranschaulichung der Themen konnten die Schülerinnen und Schüler mithilfe von Maßbändern und Zählgeräten Messungen vor Ort durchführen. Es wurden außerdem Brillen bereitgestellt, die eine eingeschränkte Sicht vermitteln, um sich dem Thema der Barrierefreiheit zu nähern. Ziel war es, dass sich die Kinder und Jugendlichen besser in die Perspektive sehbehinderter Personen hineinversetzen können. Ihre Eindrücke sammelten die Teilnehmenden am Ende der Rallye auf Karteikarten, die im Nachgang zu einer Wortwolke zusammengefügt werden.

## 2.6 Ideenwerkstatt

Im Rahmen einer Ideenwerkstatt kamen 23 Schülerinnen und Schüler von unterschiedlichen Schulen im Schulcluster zusammen; beteiligt waren das EWG, das HLG, das Kaifu-Gymnasium, die Ida-Ehre-Schule, die Schule an der Isebek, die Schule Kielortallee und die Monaddrei-Schule. Somit waren bei der Ideenwerkstatt Schülerinnen und Schüler von fast allen Schulen im Schulcluster anwesend. Gemeinsam mit Elternvertretenden, Lehrkräften, Schulleitungen, Polizei sowie einer Vertreterin der Schulbehörde wurden sowohl Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit als auch zur Gestaltung der Mobilität im Schulcluster diskutiert. Bei einem Ideen-Brainstorming hatten die Schülerinnen und Schüler zunächst die Aufgabe, ihren „perfekten Schulweg“ auf einem Plakat mithilfe von Karteikarten, Fotos und weiteren Materialien als Collage zu gestalten. Dabei zeigten sich viele Gemeinsamkeiten zwischen den Ideen der einzelnen Kleingruppen, die von Begrünung über das Aufstellen von Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten bis hin zu sicheren Querungen für zu Fuß Gehende und der Einrichtung von Fahrradstraßen reichten (vgl. Abbildung 10, links).

Abbildung 10: Eindrücke aus der ersten Workshop-Phase



Abbildung 11: Eindrücke aus der zweiten Workshop-Phase



Quelle: Planersocietät.

In der anschließenden zweiten Workshop-Phase entwickelten die Kinder und Jugendlichen in Kleingruppen gemeinsam mit den erwachsenen Teilnehmenden mithilfe von Piktogrammen und Karteikarten konkrete Verbesserungsvorschläge und Ideen für einzelne Teilräume des Untersuchungsgebiets. Zu den Fokusräumen zählten die Bogenstraße, die Bundesstraße, der Bereich Gustav-Falke-Straße/ Kielortallee, das Kaiser-Friedrich-Ufer sowie die Straßen Moorkamp und Schlankreye. Grundlage für die Auswahl dieser Fokusräume waren die vorangegangenen Beteiligungsergebnisse sowie die gutachterlichen Betrachtungen im Rahmen der Schulumfeldanalyse. Ausgedruckte Pläne der ausgewählten Fokusräume dienten dabei als Grundlage. Zu den entwickelten Ideen zählen unter anderem Tempolimits von 30 km/h, Maßnahmen zur Begrünung, verbesserte Überquerungsmöglichkeiten, längere Grünphasen sowie Elterntaxi-Haltestellen. Es kamen folgende Vorschläge zu den einzelnen Fokusräumen zusammen:

- Für den Fokusraum **Bogenstraße** äußern die Schülerinnen und Schüler den Wunsch nach einem Tempolimit von entweder 20 oder 30 km/h. Zudem wünschen sie sich Sitzmöglichkeiten, Begrünung und einen Radweg zwischen dem HLG und der Ida-Ehre-Schule. Zur besseren Überquerung der Bogenstraße für Radfahrende bedarf es außerdem an der Gustav-Falke-Straße einen Radweg. An dieser Stelle wird auch eine Elterntaxi-Haltestelle vorgeschlagen, ebenso wie Radabstellanlagen am EWG-Standort in der Bogenstraße.
- Die Kleingruppe, die sich mit dem Fokusraum **Bundesstraße** beschäftigt, schlug ebenfalls vor, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für den Kfz-Verkehr einzuführen. Ein weiterer Vorschlag war es, mehr Begrünung entlang der Straße sowie Radabstellanlagen an der Garbestraße einzurichten. Insbesondere vor dem ETV sollen mehr Sitzmöglichkeiten entstehen und längere Ampelphasen das Überqueren dort erleichtern. Für mehr Sicherheit soll ein Radfahrstreifen vor dem zweiten Schulstandort der Schule an der Isebek sorgen.
- Die Kleingruppe schlägt vor, den Bereich der **Gustav-Falke-Straße/ Kielortallee** zu erneuern. Dazu soll entweder ein Radfahrstreifen eingerichtet oder die gesamte Straße zu einer Fahrradstraße umgebaut werden. Zum Ausbau der Barrierefreiheit im Fokusraum sollen Gehwege von parkenden Autos freigehalten werden und Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, insbesondere auf Höhe des EWG. Auch der Wunsch nach bunteren Straßen wird geäußert.
- Das **Kaiser-Friedrich-Ufer** stellt aus Sicht der Schülerinnen und Schüler einen Konfliktbereich zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden dar. Es wird ein Fahrrad-Kreisverkehr sowie Rüttelstreifen für Radfahrende vorgeschlagen. Auch die Idee einer Fairness-Zone oder die Umleitung des schnelleren Radverkehrs über die Hohe Weide werden genannt. Eine Elterntaxi-Haltestelle an der Goebenstraße soll für mehr Platz vor der Schule an der Isebek sorgen. Der Umbau der Bismarckstraße zu einer Fahrradstraße wird als möglicher Anreiz für mehr Radverkehr genannt.
- Im Fokusraum **Moorkamp** entsteht insbesondere durch parkende Autos eine Gefahr für Radfahrende. Es wird die Idee geäußert, die Straße zu einer Fahrradstraße umzubauen. So soll ein besseres Sicherheitsgefühl entstehen. Auch eine Querungsmöglichkeit auf Höhe Felix-Dahn-Straße wird sich gewünscht.

- Für die **Schlankreye** wird vorgeschlagen, Tempo 30 einzuführen und die Straße mit mehr Radabstellanlagen auszustatten. An der Bushaltestelle Schlankreye/ Bogenstraße wünschen sich die Schülerinnen und Schüler einen barrierefreien Zugang sowie eine Anzeigetafel der Busse. Die Gruppe des Fokusraums Schlankreye äußert zudem die Idee, Eltern-taxi-Haltestellen am Rand des Schulclusters in regelmäßigen Abständen einzurichten.

## 2.7 Feedbackwerkstatt

Die Feedbackwerkstatt diente zur Diskussion erster Maßnahmenvorschläge mit den Schülerinnen und Schülern auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der Vorschläge aus der Ideenwerkstatt und anderen Beteiligungsformaten. Neben Elternvertretenden, Lehrkräften und Schulleitungen nahmen Vertreterinnen der Schulbehörde, des Projektteams aus dem Bezirksamt und der Planersocietät sowie 24 Schülerinnen und Schüler des EWG, des HLG, des Kaifu-Gymnasiums, der Ida-Ehre-Schule, der Schule an der Isebek, der Schule Kielortallee und der Monaddrei Schule an der Feedbackwerkstatt teil. Viele der teilnehmenden Schülerinnen und Schüler waren bereits bei der Ideenwerkstatt mit dabei. In der ersten Workshop-Phase wurden Kleingruppen gebildet, die jeweils einem Schwerpunktraum (Teilgebiet des Schulclusters) zugeordnet wurden. Anhand von Plänen, Skizzen und Fotos erklärte die jeweilige Moderation der Kleingruppe die geplanten Maßnahmen. Mit Hilfe von farbigen Karteikarten konnte aufgeschrieben werden, was an den Maßnahmen als gut (grüne Karteikarten) und was als schlecht (rote Karteikarten) empfunden wurden. Zudem konnten weitere Ideen und Vorschläge zu den Maßnahmen, aber auch ergänzende Ideen zu den Maßnahmen, eingebracht werden (jeweils gelbe Karteikarten).

Abbildung 12: Eindrücke aus der Feedbackwerkstatt



Quelle: Planersocietät.

Es kommen viel Feedback sowie weitere Vorschläge zusammen (Auswahl):

- Positive Bewertung des vorgeschlagenen Kfz-freien Bereichs in der Kielortallee und des Kfz-freien Bereichs in der Gustav-Falke-Straße zwischen Heymannstraße und Kielortallee
- Positive Bewertung der vorgeschlagenen Rüttelstreifen im Bereich der Goebenbrücke (Schwerpunktraum Kaiser-Friedrich-Ufer/ Heymannstraße). Alternativvorschlag: Fahrradkreisverkehr
- Plädoyer für eine Verbesserung des Radverkehrs in der Heymannstraße
- Schwerpunktraum Bundesstraße: Begrüßung des Vorschlags, den Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen. Als positiv wird der vorgeschlagene Mehrzweckstreifen (ruhender Kfz-Verkehr, Fahrradparkplätze, Begrünung) wahrgenommen

Nachdem die Kleingruppen ihre Ergebnisse vorstellten, gab es anschließend in der zweiten Phase die Möglichkeit, mithilfe von Klebepunkten die wichtigsten Maßnahmen zu priorisieren. Dabei handelte es sich um die barrierefreie Umgestaltung von Querungen, die Errichtung eines Kfz-freien Bereichs in der Gustav-Falke-Straße sowie das Schaffen von Grün, Sitzgelegenheiten und mehr Farbe im Raum.

## 2.8 Ausstellung

Mit einer Ausstellung der Ergebnisse für die Öffentlichkeit endete der Beteiligungsprozess für das Verkehrskonzept Schulcluster. Im Rahmen einer Einführung in die Ausstellung in der Aula der Schule Kielortallee stellte das Planungsteam die Inhalte vor. Im Anschluss hatten sowohl die anwesende Bezirkspolitik als auch Akteure aus den Schulgemeinschaften die Gelegenheit, mit dem Planungsteam für Rückfragen und weitere Anmerkungen ins Gespräch zu kommen. Die Plakate wurden dann in den Fenstern der Schule Kielortallee aufgehängt, sodass es in den drei Wochen danach Gelegenheit gab, sich die Plakate selbstständig anzusehen. Parallel dazu wurden die Plakate online auf der [Projektwebsite](#) gezeigt.

Abbildung 13: Plakate der Ausstellung in den Fenstern der Schule Kielortallee



Quelle: Planersocietät.

## 3 Bestandsanalyse

Die fachliche Bestandsanalyse stellt in Kernstück des Verkehrskonzepts dar. In Zusammenführung mit den Hinweisen aus dem Beteiligungsprozess bildet sie die Grundlage für die spätere Maßnahmenentwicklung. Hierzu werden zunächst bereits vorliegende Konzepte und Planungsgrundlagen ausgewertet, um ggf. auch für das Schulcluster relevante Informationen zu gewinnen. Weiterhin werden die Akteursstrukturen im Untersuchungsgebiet in den Blick genommen, indem eine Konstellationsanalyse durchgeführt wird. Im Rahmen der darauffolgenden Schulumfeldanalyse werden die Ausgangsbedingungen im Schulcluster untersucht, sowohl in Hinblick auf die einzelnen Verkehrsträger als auch hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen und weiterer Querschnittsthemen.

### 3.1 Vorliegende Konzepte und Planungsgrundlagen

Für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts für das Schulcluster Gustav-Falke-Straße/ Bundesstr. in Hamburg Eimsbüttel kann auf einige Planwerke und in der Vergangenheit durchgeführte Befragungen zurückgegriffen werden, aus denen relevante Erkenntnisse für das Untersuchungsgebiet gewonnen werden können. Zudem gibt es bereits bestehende Planungen, die es zu berücksichtigen gilt.

#### Schüler- und Schülerinnenbefragung 2018/2019

Mit den Pilotprojekten an der Grundschule Am Turmweg sowie dem Albrecht-Thaer-Gymnasium wurde die Bezirksverwaltung Eimsbüttel beauftragt, in den Jahren 2018 und 2019 eine Schüler- und Schülerinnenbefragung durchzuführen. Ziel war es, die Probleme und Wünsche der Schülerinnen und Schüler in Hinblick auf den Schulweg zu erfragen, um so mithilfe verschiedener Maßnahmen die Mobilität der Schülerinnen und Schüler verbessern zu können.

Die Grundschule am Turmweg befindet sich im Stadtteil Rotherbaum in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet des Schulclusters Gustav-Falke-Straße/ Bundesstr. Das Albrecht-Thaer-Gymnasium liegt ebenfalls im Bezirk Eimsbüttel in rund fünf Kilometern fußläufiger Entfernung zum Schulcluster im Stadtteil Stellingen. Wenngleich sich beide Schulen nicht im direkten Untersuchungsgebiet des Schulclusters befinden, sind die Ergebnisse der Befragung für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts des Schulclusters interessant, da im Untersuchungsgebiet des Schulclusters ebenfalls sowohl Grund- als auch weiterführende Schulen liegen.

Für die Befragung wurden zwei schulspezifische Fragebögen für die Schülerinnen und Schüler entwickelt. Darüber hinaus wurde ein Fragebogen für die Eltern entwickelt, welcher für das Verkehrskonzept des Schulclusters allerdings von untergeordneter Bedeutung ist. An der Schülerinnen- und Schülerbefragung haben insgesamt mit mehr als 650 Rückmeldungen etwa die Hälfte aller Schülerinnen und Schüler beider Schulen teilgenommen. Die Ergebnisse der Befragung zeigen, dass viele Schülerinnen und Schüler ihre Schulwege bereits eigenständig bestreiten. In den Wintermonaten gibt es einen signifikanten Anteil der mit dem Auto kommenden Schülerinnen und

Schüler: An der Grundschule am Turmweg kommen etwa 30 % der Schülerinnen und Schüler in den Wintermonaten regelmäßig mit dem Auto zur Schule, beim Albrecht-Thaer-Gymnasium liegt der Wert bei rund 12 %. Vor allem die Schülerinnen und Schüler der Grundschule am Turmweg kommen sowohl im Winter als auch im Sommer überwiegend zu Fuß zur Schule, was die Notwendigkeit eines sicheren Schulumfelds verdeutlicht. Darüber hinaus wurden die Eltern der Schülerinnen und Schüler gefragt, ob und welche Art von unsicheren Stellen auf dem Gehweg ihrer Kinder vorkommen. Dabei zeigte sich, dass der Kfz-Verkehr sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen als größte Problemquellen wahrgenommen werden. Als mögliche Lösung für sicherere Schulwege ging aus der Befragung außerdem hervor, dass ein Großteil der Eltern die Idee bevorzugt, dass ihre Kinder mehr zu Fuß gehen sollten, um so den Hol- und Bringverkehr vor den Schulen zu reduzieren.

### **Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel**

Das 2023 aktualisierte Bezirksroutenkonzept für den Radverkehr Eimsbüttel basiert auf dem erstmals im Jahr 2011 entwickelten Vorgängerkonzept. Die Aktualisierung des Radroutenkonzepts wurde von einem umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet, der eine Online-Beteiligung umfasste, in der allgemeine Anforderungen und Hinweise der Radfahrenden in Hinblick auf die Radinfrastruktur ermittelt worden sind. Außerdem gab es eine weitere Beteiligungsphase, bei der im Rahmen von drei öffentlichen Veranstaltungen konzipierte Routenkorridore sowie die verschiedenen Streckenvarianten gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert wurden.

Das Schulcluster ist unmittelbar von der konzipierten „Isebek-Route“ betroffen, die durch die Straßen Schlankreye, Garbestraße und Moorkamp führen soll. Im Bezirksroutenkonzept werden in diesen Abschnitten die Schaffung von Radfahrstreifen (Moorkamp und Garbestraße) sowie die Verbreiterung bestehender Radfahrstreifen (Schlankreye) empfohlen. Zugleich wird die parallel zum genannten Straßenzug verlaufende Hohe Weide als alternative Route vorgeschlagen, in der der Radverkehr im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen oder über Fahrradstraßen geführt werden können. Im Bezirksroutenkonzept wird dieser alternativen Routenführung ein größerer Entlastungseffekt des Geh- und Radwegs entlang des Isebekkanals zugeschrieben. Außerdem wurden aus dem Vorgängerkonzept von 2011 die Routen über die Straßen beim Schlump und Bundesstraße übernommen.

### **Integriertes Klimaschutzkonzept Eimsbüttel (IKSK)**

Das Anfang 2022 beschlossene IKSK bündelt alle bisherigen sowie aktuelle und künftige Aktivitäten im Bereich Klimaschutz im Bezirk Eimsbüttel. Das Schulcluster Gustav-Falke-Straße/ Bundesstr. wird in dem Konzept nicht im Speziellen betrachtet. Mehrere der in dem IKSK beschlossenen Ziele und Maßnahme sind allerdings für die künftige Entwicklung des Schulclusters von Relevanz.

Das IKSK beinhaltet rund 60 Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern, in denen sich auch das Themenfeld „Mobilität“ wiederfindet. Im Zuge der 2021 stattgefundenen Online-Beteiligung des Klimaschutzteilkonzeptes konnte die Bedeutung der Mobilität im Bezirk Eimsbüttel als ein Schwerpunktthema der eingereichten Beiträge und Kommentare herausgestellt werden. Aus den Ergebnissen der fachlichen Analyse sowie der Beteiligung wurden für das IKSK im Handlungsfeld

Mobilität zwölf verschiedene Maßnahmen entwickelt. Die Maßnahmen reichen dabei von der Rad- und Fußverkehrsförderung über den Ausbau von Tempo-30-Zonen bis hin zur Stärkung intermodaler Angebote im Bezirk. Eine weitere Maßnahme konzentriert sich auf die Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements und steht somit im Einklang mit der Entwicklung des Verkehrskonzepts für das Schulcluster Gustav-Falke-Straße/ Bundesstr. Im Fokus der Maßnahme steht die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schul- und Kita-Umfeld unter Beteiligung schulischer Akteure. Als explizite Handlungsschritte sind u. a. die konkrete Verbesserung im Bereich von Schulstandorten sowie die Mitwirkung an Pilotprojekten vorgesehen.

### **Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg**

Das Landschaftsprogramm für Hamburg wurde 1997 beschlossen und wird seitdem regelmäßig an aktuelle Entwicklungen angepasst. Übergeordnetes Ziel ist die Umsetzung des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Hamburg, indem beispielsweise wichtige Landschaftsbestandteile und Lebensräume für Tiere und Pflanzen ausgewiesen und geschützt werden. Ein wichtiges Thema ist dabei auch die Anpassung an den Klimawandel. Teilbereiche des Schulclusters nehmen im Landschaftsprogramm eine wichtige Funktion ein: Hierzu zählt ein Teilbereich des Isebekkanals, der im Landschaftsprogramm als „bedeutsame Grünverbindung“ ausgewiesen ist, die Teil des „Grünen Netz“ in Hamburg ist und vor Bebauung geschützt werden soll. Darüber hinaus gibt es ein „Hauptwegenetz des Freiraumverbunds“, das unter anderem die Erreichbarkeit und Verknüpfung der oben genannten Grünverbindungen sicherstellen soll. Hierzu ist im Landschaftsprogramm festgelegt, dass entlang solcher Verbindungen zusammenhängende Geh- bzw. Radwegeverbindungen bestehen sollen und ein besonderer Fokus auf die Begrünung von Straßenräumen gelegt werden soll. Im Schulcluster zählt hierzu das gesamte Kaiser-Friedrich-Ufer, die Heymannstraße sowie Teilabschnitte der Gustav-Falke-Straße.

### **Laufende Planungen im Untersuchungsgebiet**

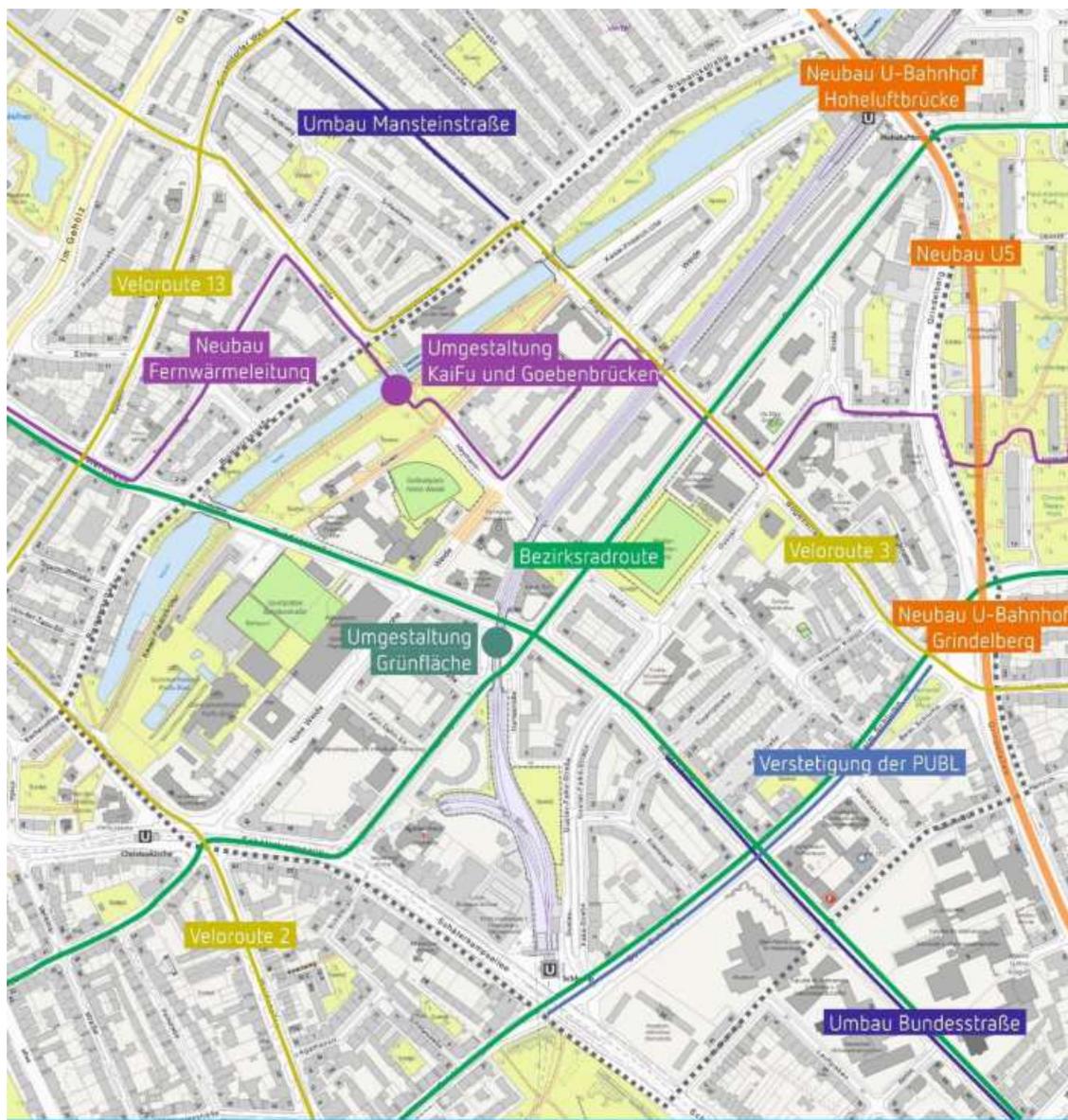
Im Hamburger Stadtgebiet laufen derzeit mehrere Planungsvorhaben, die auch Teile des Untersuchungsgebiets betreffen. Hierzu zählt unter anderem die U5: Im September 2022 haben die Bauarbeiten einer neuen U-Bahn Linie begonnen. Der Neubau der U5 startete im Hamburger Osten und wird über den Hauptbahnhof zu den Arenen im Westen der Stadt führen. Insbesondere den außen gelegenen Stadtteilen soll so eine bessere Anbindung an die Innenstadt, die Universität und das Universitätsklinikum Eppendorf (UKE) ermöglicht werden. Am Rand des Untersuchungsgebiets werden die geplanten Stationen Hoheluftbrücke und Grindelberg liegen. Durch den Bau kann es in dem Zeitraum zu erheblichen Einschränkungen des Verkehrs kommen, nicht nur entlang des unmittelbar betroffenen Bereichs Grindelberg, sondern auch durch potenzielle Ausweichverkehre durch das Schulcluster. Wann das Untersuchungsgebiet davon betroffen sein wird, ist bisher noch unklar.

Auch im Radverkehr kam und kommt es zu Umbauten. Die Velorouten 2 und 3 führen durch das Untersuchungsgebiet und wurden auf vielen Teilabschnitten bereits radverkehrsfreundlich umgestaltet, etwa entlang der Bismarckstraße. Darüber hinaus liegen im Gebiet drei Routen des Eimsbütteler Bezirksroutenkonzepts für den Radverkehr, deren Umgestaltung teilweise schon umgesetzt wurde oder sich in der Planung befindet. Im südlichen Bereich des Schulclusters wurde die Pop-Up-Bikelane (PUBL) Beim Schlump zwischen Gustav-Falke-Straße und Bogenstraße nach

einer einjährigen Testphase durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) verstetigt. Weitere bestandsnahe Anpassungen sollten folgen. Der südliche Abschnitt der Bundesstraße im Schulcluster wird zwischen Kippingstraße und Sedanstraße derzeit durch das Bezirksamt überplant. Im Zuge der bestandsnahen Umgestaltung sollen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau eingerichtet werden, um die schmalen und nicht benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum zu ersetzen(vgl. Abbildung 14).

Ein weiteres laufendes Planungsvorhaben ist die Umgestaltung der Grünfläche am Kreuzungsbereich Moorkamp/ Bundesstraße. Die Aufenthaltsqualität der Fläche soll gestärkt werden und in Hinblick auf die Begrünung qualifiziert werden. Darüber hinaus wird voraussichtlich ab 2024 eine neue Fernwärmeleitung in Eimsbüttel gebaut, die auch durch das Schulcluster verläuft. Aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht nimmt dabei der Bereich rund um die Goebenbrücken, entlang dessen die Fernwärmeleitung verlaufen wird, ein besonderes Augenmerk ein: So soll dort im Zuge der Fernwärmeplanungen auch die bestehenden verkehrlichen Konfliktsituationen durch entsprechende Planungen verringert werden.

Abbildung 14: Bauvorhaben und Planungen im Bereich des Schulclusters



### Legende

⊞ Untersuchungsgebiet

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: Januar 2024

## 3.2 Akteurs- und Stakeholderanalyse

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure und damit einhergehenden diversen Mobilitätsbedürfnissen und Ansprüchen an den Straßenraum geprägt. Eine zentrale Rolle spielen dabei die diversen Bildungseinrichtungen wie Kita, Grundschulen und weiterführende Schulen. Hinzu kommen Freizeiteinrichtungen und Betreuungsangebote. Ergänzend dazu liegen zwei Krankenhäuser sowie viele Wohnnutzungen in dem Gebiet. Im Ergebnis entstehen

somit zum Teil auseinandergelungene Nutzungsansprüche von Schülerinnen und Schülern, Kita-Kindern, Eltern, Lehrkräfte, Erzieherinnen und Erzieher, Betreuungspersonen, Anwohnenden und weitere Gruppen an den Straßenraum. Zur grafischen Strukturierung dieser zahlreichen Akteursgruppen wurde auf Elemente der Konstellationsanalyse zurückgegriffen, wobei es sich um eine interdisziplinäre Methodik handelt, um komplexe Untersuchungsgegenstände zu beschreiben und strukturieren.<sup>7 8</sup>

Im Zuge der Konstellationsanalyse wurden unter anderem Querbezüge zwischen den politischen Akteuren und den schulbezogenen Akteuren vor Ort deutlich: Diese bestehen etwa in Form eines Antrags für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, der von Schülerinnen und Schülern sowie Elternräten aus dem Schulcluster an den Bezirk adressiert war und Eingang in die zugrundeliegende Drucksache 21-2285 fand, welche die Grundlage für die Erstellung des Verkehrskonzepts bildet. Weiterhin konnten die zum Teil konflikthafter Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern und ihren Nutzungsansprüchen an den Straßenraum verdeutlicht werden, beispielsweise Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr sowie zwischen dem Radverkehr und dem fließenden Kfz-Verkehr. Im Ergebnis liefert die Konstellationsanalyse einen wichtigen Beitrag zur Analyse der Verkehrssituation vor Ort.

---

<sup>7</sup> TU Berlin 2023.

<sup>8</sup> Dabei werden zunächst relevante Elemente identifiziert, wozu neben den genannten Akteursgruppen („soziale Akteure“) auch bereits bestehende Planungen und Konzepte („Zeichenelemente“; z.B. diverse Drucksachen oder der Neubau der U5), bauliche Strukturen vor Ort („technische Elemente“; z.B. Fußwege und Parkplätze) sowie naturbezogene Elemente („natürliche Elemente“; z.B. Grünflächen und die Lärmbelastung) zählen. Im Anschluss werden die Elemente angeordnet und die Beziehungen der Elemente zueinander identifiziert (z.B. Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr und ruhenden Kfz-Verkehr), sodass im Ergebnis eine räumliche Anordnung der Elemente vorliegt (vgl. Abbildung 15).



### 3.3 Lage und statistische Eckdaten

Das Schulcluster befindet sich im südöstlichen Bereich des Bezirks Eimsbüttel. Auf einer Fläche von knapp einem Quadratkilometer leben etwa 10.000 Menschen. Die vielen Schulen im Gebiet führen zu einem täglichen Aufkommen von insgesamt 6604 Schülerinnen und Schülern, die im Schulcluster im Schuljahr 2022/2023 zur Schule gehen.<sup>9</sup> Dazu zählen etwa 900 Grundschülerinnen und -schüler, 1.600 Berufsschülerinnen und -schüler und knapp 4.100 Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen, die sich im Schulcluster auf drei Grundschulen, fünf weiterführende Schulen und eine Berufsschule verteilen.

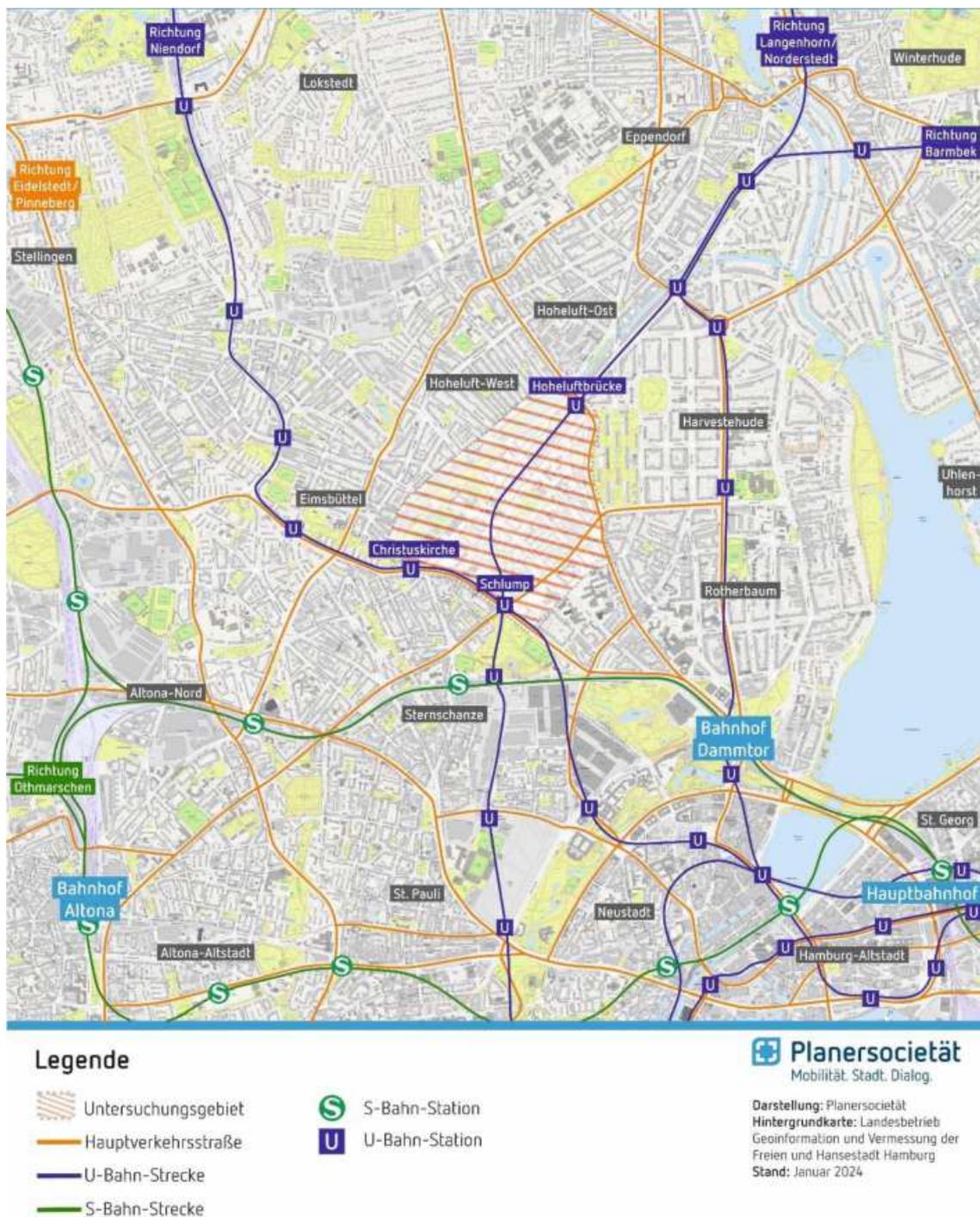
Das Untersuchungsgebiet befindet sich in Innenstadtnähe und ist sowohl durch die anliegenden HVS als auch durch mehre U-Bahn- und Bushaltestellen gut an das Verkehrsnetz der Stadt Hamburg angebunden. Am östlichen Rand des Clusters verläuft die Hoheluftchaussee, die über die B477 an den Norden Hamburgs anbindet und südlich in die Innenstadt führt. Die Schäferkampsallee verläuft südlich entlang des Schulclusters und führt ebenfalls ins Stadtzentrum. Westlich schließt die Schäferkampsallee an die B5 und weiter an die B4 an. Von hier aus können sowohl der Stadtteil Altona-Altstadt als auch Eidelstedt und Pinneberg erreicht werden. Die beiden HVS sind über die Straße Beim Schlump im Südosten des Clusters miteinander verbunden (vgl. Abbildung 16).

Die U-Bahn-Haltestellen Hoheluftbrücke im nördlichen Bereich des Clusters und Schlump im südlichen Teil ermöglichen die Nutzung der Linie U3, die im Ring rund um die Alster verläuft. Die Linie U2 verkehrt zwischen Niendorf Nord und Mümmelmannsberg und kann ebenfalls am Schlump sowie an der Haltestelle Christuskirche im Westen des Clusters erreicht werden. Durch die im Cluster verteilten Bushaltestellen der Linien 4, 5, 1, 181 und X35 lassen sich zudem Bahnhöfe mit Zugang zum S-Bahn-Netz erreichen, wie Sternschanze (Messe) oder der Bahnhof Dammtor, der außerdem an den Regional- und Fernverkehr angebunden ist.

---

<sup>9</sup> Vgl. BSB 2023.

Abbildung 16: Lage und verkehrliche Anbindung des Schulclusters



### 3.4 Schulumfeldanalyse

Im Rahmen der Schulumfeldanalyse sollen die verkehrlichen und städtebaulichen Voraussetzungen im Untersuchungsgebiet herausgearbeitet werden. Neben den städtebaulichen Voraussetzungen und der Nutzungsstruktur wird die Ist-Situation der einzelnen Verkehrsträger (Fußverkehr,

Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr) im Schulcluster untersucht. Darüber hinaus werden auch verkehrsträgerübergreifende Themen aufgegriffen, wozu etwa die Barrierefreiheit zählt.

### 3.4.1 Städtebauliche Struktur

Als innenstadtnahes Gebiet mit überwiegender Wohnbebauung ist das Schulcluster durch zahlreiche denkmalgeschützte Bereiche geprägt. Dies liegt an der verbreiteten gründerzeitlichen Gebäudestruktur sowie Wohnbebauung und Einzelbauten, die auf die Zeit Anfang des 20. Jahrhunderts zurückgehen. Hierzu zählt zum Beispiel das im Jahr 1910 fertiggestellte Schulgebäude des Helene-Lange-Gymnasiums (HLG) oder die 1928 errichteten Wohngebäude in der Hohe Weide (vgl. Abbildung 17, links). Diese Bebauung unterstützt an vielen Stellen im Schulcluster eine hohe städtebauliche Qualität und Identität in dem Quartier. Gleichzeitig können die vielen denkmalgeschützten Bereiche potenzielle Einschränkungen bei der baulichen Umgestaltung der angrenzenden Straßenräume nach sich ziehen, was es in der späteren konzeptionellen Phase des Verkehrskonzepts und bei der Umsetzung zu berücksichtigen gilt.

Abbildung 17: Prägende Wohnbebauung im Untersuchungsgebiet - denkmalgeschützter Bereich in der Hohe Weide (links) und Altbauten in der Kielortallee (rechts)



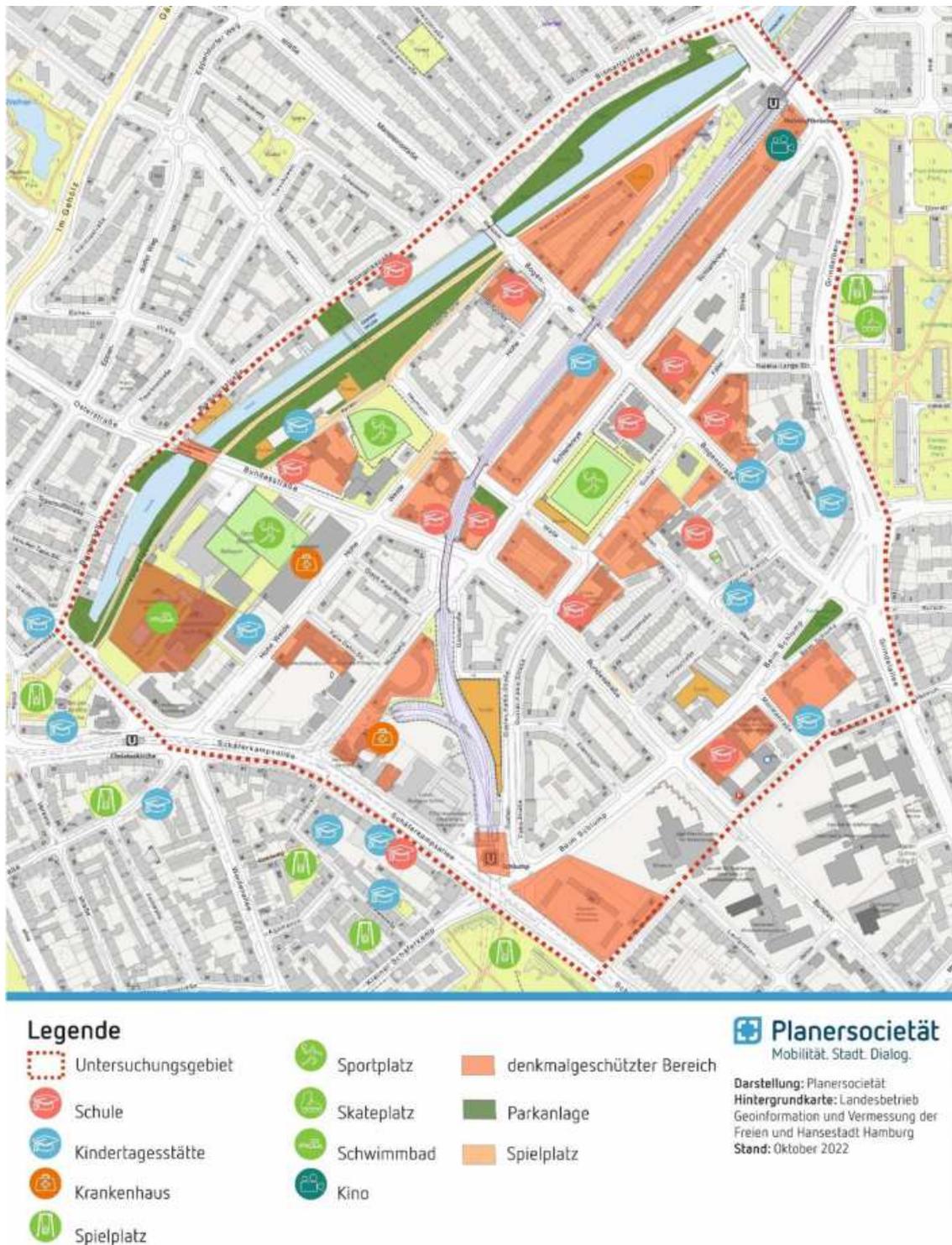
Quelle: Planersocietät.

Neben der überwiegenden Wohnnutzung ist das Schulcluster auch durch zahlreiche Einrichtungen gekennzeichnet, insbesondere für Kinder und Jugendliche. Hierzu zählen insbesondere die fünf weiterführenden Schulen, die zwei Grundschulen und die Berufsschule im Untersuchungsgebiet, sodass mehr als 6.000 Schülerinnen und Schüler im Bereich des Schulclusters zur Schule gehen. Hinzu kommen zahlreiche Kitas, Sport- und Freizeitanlagen, wie diverse Spielplätze und ein Kindertheater am Kaifu-Grünzug. Aufenthaltsorte, die sich eher an die Bedürfnisse von Jugendlichen ausrichten, sind bisher wenig verbreitet.

In dem Gebiet bzw. angrenzend daran gibt es zudem zwei Kirchen, das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung und zwei Krankenhäuser, die verschiedene Ansprüche an den Straßenraum nach sich ziehen (vgl. Abbildung 18). Die Einzugsgebiete der ansässigen Einrichtungen gehen dabei in der Regel weit über das Untersuchungsgebiet hinaus. Darüber hinaus gibt es entlang der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen Grindelberg und Schäferkampsallee auch vermehrt

gewerbliche Nutzungen, wie Nahversorgungen. Zudem gibt es im Bereich der Hauptverkehrsstraße Beim Schlump Standorte der Universität Hamburg.

Abbildung 18: Städtebauliche Struktur und wichtige Zielorte im Schulcluster



Neben der gebauten Umgebung wird das Untersuchungsgebiet auch durch zahlreiche Grünstrukturen geprägt. Hierzu zählen vor allem die Grünflächen entlang des Isebekkanals, die im Rahmen des „Vertrags für Hamburgs Stadtgrün“ Teil des „Grünen Netz Hamburg“ sind, indem sie einen Abschnitt einer sogenannten gesamtstädtisch bedeutsamen Grünverbindung bilden. Der Bereich

rund um den südlichen Abschnitt der Gustav-Falke-Straße und die Heymannstraße zählen zum Hauptwegenetz des Freiraumverbunds und haben besondere Ansprüche hinsichtlich der Begrünung.

Abbildung 19: Der Grünzug Kaiser-Friedrich-Ufer (links) und der angrenzende Isebekkanal (rechts) prägen die Grünstrukturen im Schulcluster



Quelle: Planersocietät.

Neben den als gesamtstädtisch bedeutsam eingestuften Grünstrukturen ist das Untersuchungsgebiet durch straßenbegleitende Begrünung gekennzeichnet: Abgesehen von den angrenzenden HVS finden sich in nahezu allen Straßen Straßenbäume, die zum Teil weit über 100 Jahre alt und dementsprechend groß sind, wie zum Beispiel in der Schlankreye auf Höhe des Walter-Wächter-Platzes. Die Begrünung im Straßenbild begünstigt eine hohe Aufenthaltsqualität (vgl. auch Kapitel 3.4.2) und sorgt gleichzeitig für stadtklimatische Vorteile, etwa durch das Vermeiden von Hitzeinseln im Sommer. Gleichzeitig stellen die Bäume im Straßenraum eine Herausforderung für die Mobilität der Schülerinnen und Schüler und weiterer Gruppen im Schulcluster dar. Neben Wurzelaufrüchen bei Oberflächenbelägen sorgen die Bäume für Einschränkungen der nutzbaren Breite im Seitenraum, wie beispielsweise in der Koopstraße. Zudem werden punktuell die Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen durch Bäume eingeschränkt, etwa am Rand des Untersuchungsgebiets am Kreisverkehr Bismarckstraße/ Mansteinstraße, worauf auch in der Online-Beteiligung hingewiesen wurde.

### Zusammenfassung städtebauliche Struktur

- gründerzeitliche Bebauung sowie zahlreiche denkmalgeschützte Bereiche begünstigen eine hohe städtebauliche Qualität und Identität in dem Quartier
- diverse Zielorte sorgen für viele Verkehre und unterschiedliche Nutzungsansprüche - durch die insbesondere vielen Zielorte für Kinder und Jugendliche (Sportanlagen etc.) gibt es nicht nur zu Schulbeginn und -schluss viele Fuß- und Radverkehre
- (straßenbegleitende) Begrünung bietet stadtklimatische Vorteile und erhöht die Aufenthaltsqualität, verschärft jedoch stellenweise bestehende Flächenkonflikte. Stellenweise wird der Straßenraum durch die Begrünung beeinträchtigt, wodurch die Mobilität im Schulcluster beeinträchtigt wird

### 3.4.2 Fußverkehr

Kinder und Jugendliche sind im Vergleich zu anderen Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße zu Fuß unterwegs und sind deshalb auf sichere Gehwege angewiesen – sei es auf dem Weg zur Schule, zu Freizeitangeboten oder nach Hause. Daher spielen ausreichend dimensionierte Gehwege, und sichere Querungsstellen eine zentrale Rolle für die Schulmobilität – auch vor dem Hintergrund, dass zu Stoßzeiten oder bei Gehwegen zu Sporteinrichtungen von ganzen Klassenverbänden oftmals größere Gruppen von Kindern und sie begleitenden Erwachsenen unterwegs sind. Hinzu kommt, dass Kinder bis zum Alter von acht Jahren nicht die Fahrbahn benutzen dürfen und bis zum Alter von 10 Jahren nicht müssen, sodass insbesondere im Umfeld von Grundschulen zusätzliche Anforderungen an die Gehwegnutzung gestellt werden.

Unsichere oder als unsicher empfundene Gehwege und unzureichende Querungsmöglichkeiten tragen dazu bei, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zum jeweiligen Zielort fahren. Dadurch entstehen zum einen Nachteile für die persönliche Entwicklung der Kinder, da das Erlernen einer selbstständigen Mobilität erschwert wird. Zum anderen wird das räumliche Umfeld durch das höhere Verkehrsaufkommen an Kfz beeinflusst, in Form von negativen Folgen für die Sicherheit anderer Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

#### Längsverkehr

Von großer Bedeutung im Fußverkehr sind die tatsächlich nutzbaren Breiten von Gehwegen. Häufig werden ohnehin gering dimensionierte Gehwege von illegal (aber auch legal) parkenden Kfz oder anderen Hindernissen, wie zum Beispiel Abfallbehältern, zusätzlich eingeengt. Eine uneingeschränkte Verkehrsqualität von zu Fuß Gehenden, auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl, sollte durchgehend möglich sein. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können und ein Sicherheitsabstand zur Hauswand oder Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden, woraus sich für den Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m ergibt. Die nutzbare Regelbreite des Bewegungsraum zweier sich begegnender zu Fuß Gehender liegt demnach bei 1,80 m. Einschränkungen durch Stadtmobiliar (Beleuchtung, Verkehrszeichen, Abfallbehälter etc.) darf diese Breite nicht bzw. nicht wesentlich einschränken.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Vgl. FGSV 2011: 40.

Abbildung 20: Unzureichend dimensionierte Gehwege werden durch parkende Kfz in der Felix-Dahn-Str. (links) oder durch abgestellte Fahrräder in der Kielortallee (rechts) eingeschränkt



Quelle: Planersocietät.

Im Schulcluster entsprechen die oft vor vielen Jahrzehnten geplanten Gehwege an vielen Stellen nicht mehr den aktuell gültigen Regelbreiten, wie sie in den technischen Regelwerken formuliert werden.<sup>11</sup> Das zeigt sich etwa an den bestehenden Gehwegbreiten entlang der Bundesstraße, die an vielen Stellen unter den erforderlichen 1,80 m liegen. Auch entlang der untergeordneten Wohnstraßen im Schulcluster liegen die nutzbaren Gehwegbreiten oft unter den benötigten Regelbreiten, beispielsweise in der Kielortallee oder Felix-Dahn-Straße (vgl. Abbildung 20). Grund dafür sind in vielen Fällen parkende Kfz, stellenweise verengen aber auch abgestellte Fahrräder und E-Scooter sowie Abfallbehälter die Gehwege. Bessere Bedingungen im Längsverkehr finden sich etwa entlang der Gehwege in der Bogenstraße, die einen vergleichsweise neuen baulichen Zustand mit regelkonformen Breiten aufweisen und nicht direkt an Radwege angrenzen. Die Verbindung entlang des Isebekkanals weist ebenfalls breitere Gehwege auf und wird zudem unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt. Somit ergibt sich hinsichtlich der Gehwegbreiten im Schulcluster ein differenziertes Bild.

Abbildung 21: Gehwege entlang des Isebekkanals (links) und in der Bogenstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät.

<sup>11</sup> Vgl. FGSV 2002: 13 ff.

Für eine sichere und barrierefreie Nutzung der Gehwege ist neben ausreichenden Breiten auch eine ebene Oberflächenbeschaffenheit unabdingbar. In den meisten Fällen ist die Oberflächenbeschaffenheit der Gehwege im Schulcluster in einem guten Zustand. Vereinzelt lassen sich jedoch Unebenheiten durch Baumwurzeln oder anderweitig bedingte Schäden der Oberfläche beobachten. Zudem sind in einzelnen Straßen die Gehwege nicht auf der gesamten Breite gepflastert, zum Beispiel in der Kielortallee oder in der Hohe Weide. Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit lassen sich zudem an einigen der getrennten Geh- und Radwege im Untersuchungsgebiet erkennen, an denen die Abgrenzung zwischen Geh- und Radweg schlecht erkennbar ist: Das betrifft insbesondere die Wege entlang der Bundesstraße, die sich farblich kaum voneinander unterscheiden und so für sehbehinderte Personen schlecht erkennbar sind (vgl. Abbildung 22, links). Positiv zu bewerten ist hingegen der taktile Begrenzungstreifen für die Abgrenzung von Geh- und Radweg am Grindelberg (vgl. Abbildung 22, rechts).

Abbildung 22: Unterschiede bei der visuellen Erkennbarkeit von getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum in der Bundesstraße (links) und am Grindelberg (rechts)



Quelle: Planersocietät.

## Querungen

Das Queren von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende im Alltag häufig das größte Hindernis dar. Sicheren Quermöglichkeiten kommt eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen die Elemente sind, die durchgängige Wegenetze schaffen. In der Straßenplanung wird zwischen gesicherten und ungesicherten Querungsanlagen unterschieden. Kennzeichnend für gesicherte Querungsanlagen ist, dass diese dem Fußverkehr Vorrang gewähren. Hierunter fallen sowohl Lichtsignalanlagen als auch Fußgängerüberwege. Ungesicherte Querungsanlagen erleichtern das Queren, räumen dem Fußverkehr jedoch keinen Vorrang ein. Hierzu gehören beispielsweise Aufpflasterungen oder vorgezogene Seitenräume. Unter Berücksichtigung der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) lässt sich in Abhängigkeit von Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, der Anzahl der querenden zu Fuß Gehenden, der Fahrbahnbreite sowie der Anzahl der Fahrstreifen eine geeignete Querungsanlage identifizieren.

Generell überwiegen im Schulcluster im Bereich der gesicherten Querungsanlagen LSA, die das Queren der im Untersuchungsgebiet liegenden HVS und Bezirksstraßen mit Tempo 50 ermöglichen. Alle Knotenpunkte mit LSA verfügen mindestens über abgesenkte Bordsteine. Darüber hinaus weisen die LSA jedoch unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus auf:

Während viele LSA im nordöstlichen Bereich des Schulclusters entlang des Grindelbergs, der Grindelallee und der Bogenstraße mit Bodenindikatoren ausgestattet sind, fehlen diese an vielen LSA im südwestlichen Bereich entlang der Bundesstraße und der Schäferkampsallee. Auch differenzierte Bordhöhen für sehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrende sind nicht an allen LSA-Knoten vorhanden. Grund hierfür sind die unterschiedlichen Sanierungszeitpunkte der Straßenräume, sodass im Zuge der anstehenden Umgestaltung von Teilabschnitten der Bundesstraße mit einem weiteren barrierefreien Ausbau der LSA zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Rot- und Grünphasen an den LSA im Schulcluster ergibt sich ebenfalls ein differenziertes Bild: Während bspw. an den beiden LSA an den Knotenpunkten Kaiser-Friedrich-Ufer/ Bogenstraße und Schlangkreye/ Bogenstraße die Rotphasen für zu Fuß Gehende mit 30 Sekunden verhältnismäßig kurz sind, müssen zu Fuß Gehende an einigen Knotenpunkten entlang der Bundesstraße lange warten, worauf auch in einigen Beiträgen in der Online-Beteiligung hingewiesen wurde. An der LSA Bundesstraße/ Kaiser-Friedrich-Ufer hingegen wird der Fuß- und Radverkehr erstmalig in Hamburg bevorzugt; der Kfz-Verkehr erhält hier grünes Licht bei Bedarf. Weiterhin fallen die zum Teil kurzen Grünphasen an einigen LSA im Untersuchungsgebiet auf, sodass Personen mit Kinderwagen oder in Begleitung von (kleineren) Kindern innerhalb der Grünphase und Räumzeit oftmals nicht die komplette Fahrbahn überqueren können. In der Online-Beteiligung wurde auf diesen Umstand ebenfalls mehrfach verwiesen, bspw. entlang der Knotenpunkte in der Bundesstraße.

Abbildung 23: Fehlender barrierefreier Ausbau von Querungsstellen an der Kreuzung Bundesstr./ Garbestr. (links) und Schlangkreye/ Gustav-Falke-Str. (rechts)



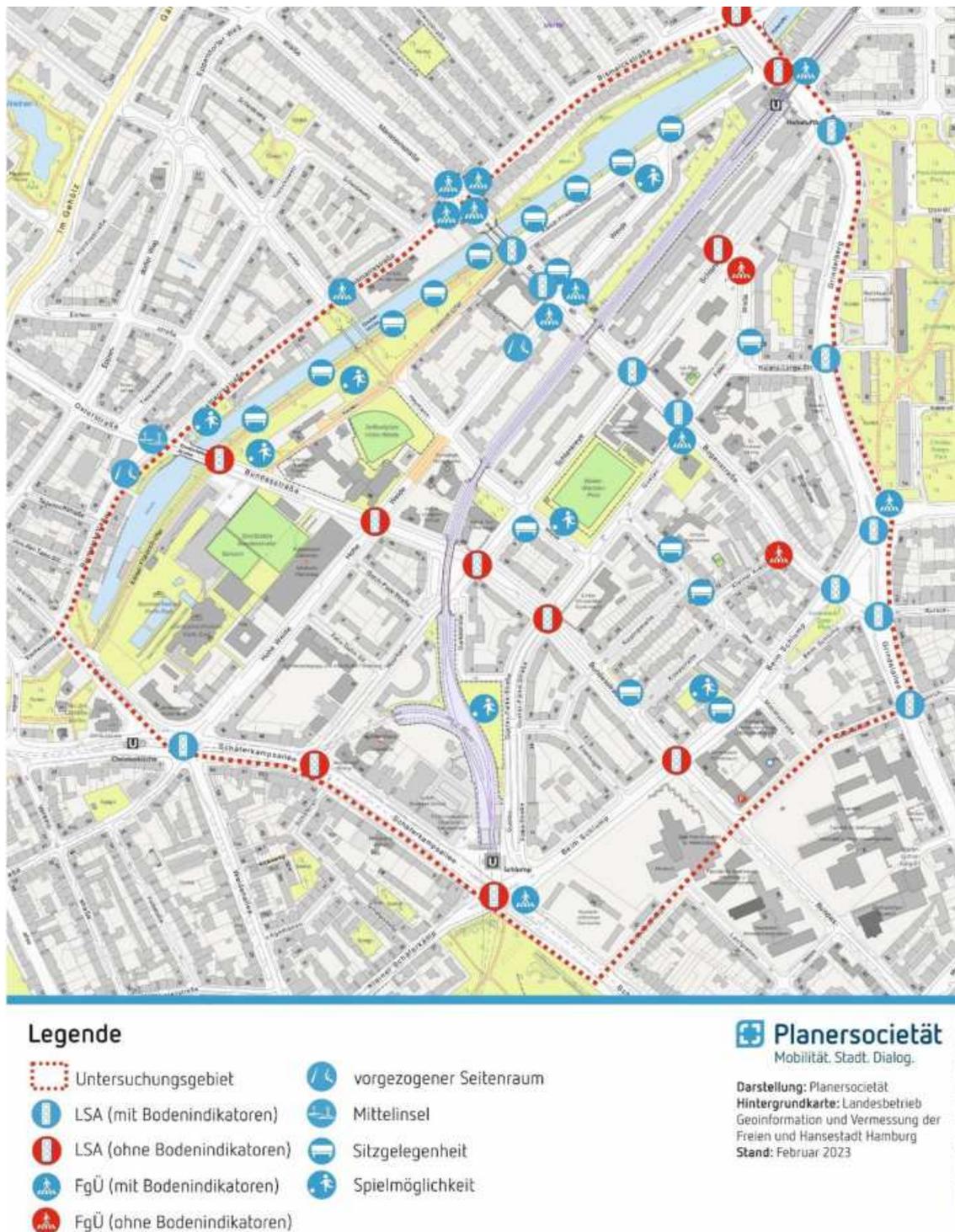
Quelle: Planersocietät.

Neben den LSA gibt es mit einigen Fußgängerüberwegen (FGÜ) weitere gesicherte Querungsanlagen im Gebiet des Schulclusters, die zudem den zu Fuß Gehenden Vorrang gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr einräumen. Allgemein stellen FGÜ bei hinreichenden Kfz- und Fußgängerzahlen oder bei einer verstärkten punktuellen Beanspruchung durch besonders schützenswerte Gruppen wie Kinder oder Mobilitätseingeschränkte eine gute Möglichkeit für eine gesicherte Querung dar.<sup>12</sup> Ein Großteil der FGÜ im Schulcluster liegen entlang der Bogenstraße. Durch diese FGÜ wird der Vorrang für den Kfz-Verkehr entlang der Vorfahrtstraße auch auf den Fußverkehr ausgeweitet.

<sup>12</sup> FGSV 2002: 36f.

Insbesondere durch die vielen angrenzenden Schulstandorte und den damit einhergehenden Fußverkehr sensibilisieren die FGÜ Kfz-Fahrende für den an diesen Stellen querenden Fußverkehr und sind insofern positiv zu bewerten. Darüber hinaus sind die FGÜ dort barrierefrei ausgebaut und verfügen in der Regel über eine differenzierte Bordhöhe sowie Bodenindikatoren.

Abbildung 24: Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Schulcluster



In Ergänzung zu den gesicherten Querungsanlagen sind im Untersuchungsgebiet vereinzelt unge-sicherte Querungsanlagen im Schulcluster zu finden: Hierzu zählen vorgezogene Seitenräume, die

sich in der Straße Hohe Weide sowie am Rand des Untersuchungsgebiets in der Bismarckstraße befinden. Beide Querungsanlagen sind mit Bodenindikatoren und mindestens abgesenkten Bordsteinen ausgestattet und damit barrierefrei nutzbar. Sie sorgen dafür, dass die Sichtbeziehungen zwischen querenden zu Fuß Gehenden und Kfz-Fahrenden verbessert werden, da die Fahrbahn besser einsehbar ist. Weiterhin finden sich an mehreren Stellen im Schulcluster mit Teilaufpflasterungen weitere ungesicherte Querungsanlagen wieder. Diese sind unter anderem im Einmündungsbereich der Kippingstraße in die Bundesstraße oder in der Bismarckstraße auf Höhe der Goebenbrücke zu finden. In beiden Fällen unterscheidet sich der Fahrbahnbelag visuell von der restlichen Fahrbahn und ist auf das Niveau der zu verbindenden Gehwege angehoben, sodass die Geschwindigkeit von Kfz verringert und das Queren für Zu Fuß Gehende erleichtert werden soll. Ergänzend zu den vorgezogenen Seitenräumen und den Teilaufpflasterungen kommt mit einer Mittelinsel am äußersten Rand des Schulclusters in der Osterstraße/ Bismarckstraße eine weitere ungesicherte Querungsanlage hinzu, die mit Bodenindikatoren sowie differenzierten Bordhöhen ausgestattet ist.

Abbildung 25: Barrierefrei ausgebaute Fußgängerampel in der Bogenstr. (links) und mit taktilen Elementen versehener FGÜ in der Hohe Weide (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Darüber hinaus gibt es im Schulcluster weitere ungesicherte Querungsanlagen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen, die jedoch lediglich über abgesenkte Bordsteine und zum Teil zusätzlich über differenzierte Bordhöhen mit Bodenindikatoren verfügen. Letztere fehlen jedoch an vielen Stellen, etwa im Bereich Gustav-Falke-Straße/ Kleiner Kielort oder entlang des Moor-kamps und der Bundesstraße.

Die zuvor genannten gesicherten und ungesicherten Querungsanlagen tragen zu einem zusammenhängenden und engmaschigen Fußwegenetz im Schulcluster bei, was vor dem Hintergrund der hohen Empfindlichkeit von zu Fuß Gehenden gegenüber Umwegen relevant ist, insbesondere in Hinblick auf Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen: Fehlende oder als unsicher empfundene Querungsanlagen sind für zu Fuß Gehende oft mit großen Umwegen verbunden, wodurch Zeitverluste entstehen und Fußwege unattraktiver werden. Das „Abkürzen“ über die Fahrbahn ohne Querungsanlage kann für zu Fuß Gehende mit einem höheren Unfallrisiko verbunden sein. Neben Faktoren wie der vorhandenen Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann sich der Bedarf nach zusätzlichen Querungsanlagen auch aufgrund der häufigen Nutzung durch schutzbedürftige Personen, wie Kinder ergeben. Wenn letzteres der Fall ist,

ist auch bei niedrigeren Belastungen durch den Kfz-Verkehr die Einrichtung einer Querungsanlage zu empfehlen.<sup>13</sup> Positiv sind in diesem Zusammenhang die LSA speziell für zu Fuß Gehende im Schulcluster zu sehen, etwa in der Bogenstraße auf Höhe des HLG sowie auf Höhe des Schulgebäudes der gemeinsamen Oberstufe vom HLG und dem Gymnasium Kaifu. Selbiges gilt für die Fußgänger-LSA in der Bogenstraße und Bundesstraße auf der Höhe zwischen Isebekkanal und Kaiser-Friedrich-Ufer (Kaifu), die für eine direkte und umwegarme Gehwegeverbindung entlang des Isebekkanals sorgen. Bei einigen dieser LSA für zu Fuß Gehende wird jedoch im Rahmen der Online-Beteiligung auf als zu kurz empfundene Grünphasen und lange Wartezeiten verwiesen.

Dennoch befinden sich auch Bereiche im Untersuchungsgebiet, in denen Querungsbedarfe bisher ungedeckt sind, da vorhandene Querungsanlagen nicht ausreichen oder gänzlich fehlen. Letzteres ist etwa im Moorkamp auf Höhe der Felix-Dahn-Straße der Fall, worauf „Trampelpfade“ hindeuten. Zudem besteht in der Schlankreye auf Höhe der Heymannstraße ein Bedarf nach einem Ausbau der bestehenden ungesicherten Querungsanlage, die bisher lediglich über abgesenkte Bordsteine verfügt, jedoch Teil einer wichtigen Schulwegeverbindung für viele Schülerinnen und Schüler auf ihrem Weg in Richtung der Schule Kielortallee und dem EWG ist. Hierauf wurde sowohl in der Online-Beteiligung als auch bei den Rallyes und dem Spaziergang vor Ort von den Betroffenen hingewiesen. Ähnliches gilt für die ungesicherte Querungsanlage in der Bundesstraße auf Höhe der Kippingstraße, die bisher lediglich über abgesenkte Bordsteine verfügt. Durch das an vielen Stellen im Schulcluster verbreitete Parken von Kfz im Seitenraum ergibt sich zudem speziell ein Bedarf an vorgezogenen Seitenräumen, die insbesondere für Kinder eine bessere Einsehbarkeit der Fahrbahn sicherstellen.

### Konfliktsituationen

Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten oder unterschiedlichen Nutzungen entstehen häufig dann, wenn der zur Verfügung stehende (Straßen-)Raum nicht ausreichend dimensioniert ist und sich Nutzungen daher räumlich überlappen. Nutzungskonflikte treten dabei zwischen dem ruhenden bzw. fließenden Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden genauso wie zwischen dem Fuß- und Radverkehr auf.

Im Schulcluster treten an verschiedensten Stellen Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden auf der einen Seite sowie dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr auf der anderen Seite auf. Ein Grund dafür die laut Online-Beteiligung empfundene Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, sodass zu Fuß Gehende insbesondere beim Queren der Fahrbahn ein höheres Verletzungsrisiko aufweisen und zudem das subjektive Sicherheitsempfinden eingeschränkt ist. In der Online-Beteiligung wird auf mehrere Straßenräume und Kreuzungen verwiesen, an denen dies der Fall ist, darunter der Knotenpunkt Schlankreye/ Bundesstr. sowie Teilabschnitte der Bundesstraße im Bereich der Koopstraße und Kippingstraße.

Konfliktsituationen zwischen dem Fußverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr und damit einhergehende Gefährdungen für zu Fuß Gehende sind eine häufige Unfallursache: So zeigen Auswertungen der Unfallforschung der Versicherer (UDV), dass nahezu jeder fünfte innerörtliche Unfall mit Personenschaden an dem Radfahrende und zu Fuß Gehende beteiligt sind, im Zusammenhang

---

<sup>13</sup> FGSV 2006: 82.

zum ruhenden Kfz-Verkehr stehen: Einen hohen Anteil nehmen dabei Unfälle ein, bei denen zu Fuß Gehende die Fahrbahn abseits von Knotenpunkten queren und parkende Kfz im Seitenraum die Sichtbeziehungen einschränken, wobei ein Großteil der Unfälle mit Beteiligung zu Fuß Gehender im Zusammenhang mit rechtlich zulässigem Parken stehen.<sup>14</sup> Auch im Schulcluster deutet das an vielen Stellen übliche Parken im Seitenraum auf Konfliktstellen für zu Fuß Gehende hin: Ein Beispiel hierfür ist die Gustav-Falke-Straße im Bereich zwischen der Bogenstraße und der Heymannstraße, der aufgrund der umliegenden Schulgebäude sowie Sportanlagen und dem Spielplatz von vielen Kindern und Jugendlichen frequentiert wird. Die dort querparkenden Kfz sorgen an vielen Stellen für eine begrenzte Einsehbarkeit der Fahrbahn, sodass das Queren schwierig ist.

Neben den Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und dem ruhenden bzw. fließenden Kfz-Verkehr kommt es im Schulcluster an vielen Stellen zu Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Dies ist insbesondere in jenen Bereichen der Fall, in denen der Radverkehr in Form von (nicht benutzungspflichtigen) getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum geführt wird und die Seitenraumbreiten weit unter dem erforderlichen Regelmaß liegen, wie z.B. in der Bundesstraße. Aufgrund des vergleichsweise starken Gefälles in einem Teilabschnitt der Bundesstraße werden Radfahrende zudem sehr schnell, sodass sich das Risiko für Zusammenstöße mit zu Fuß Gehenden erhöht, worauf auch in der Online-Beteiligung von vielen Teilnehmenden verwiesen wurde. Weitere Konflikte mit Radfahrenden ergeben sich für zu Fuß Gehende auch im Seitenraum von Straßen, in denen Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden: Aufgrund der zahlreichen (Grund-)Schülerinnen und -schüler fahren auch in diesen Bereichen viele Kinder und ggf. Betreuungspersonen legal mit dem Rad auf den Gehwegen. Ein Beispiel ist hierfür die Kielortallee mit ihren schmalen Seitenräumen, worauf auch in der Online-Beteiligung hingewiesen wurde.

Ein räumlicher Schwerpunkt für Konfliktsituationen mit dem Radverkehr stellt zudem der Gehweg entlang des Kaifu dar: So wurden in der Online-Beteiligung zahlreiche Konfliktsituationen beschrieben, da Radfahrende den gepflasterten Bereich als Radweg interpretieren und dementsprechend schnell fahren. Hinzu kommt, dass der Weg entlang des Isebekkanals als beliebte übergeordnete Verbindung zwischen Eppendorf, Eimsbüttel und Altona eine hohe Radverkehrsfrequenz aufweist. Ein besonderer Schwerpunkt bei Konfliktsituationen stellt deshalb der Bereich auf Höhe der Goebenbrücke dar, wo zahlreiche zu Fuß Gehende queren, insbesondere auch Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg. Aufgrund der Beschwerdelage und Hinweisen der Polizei wurden hier 2023 bereits Aufmerksamkeitsstreifen aufgebracht, die den Radverkehr dort verlangsamen und den Konflikt entschärfen sollen.

### Aufenthaltsqualität

Für den Fußverkehr ist es nicht nur relevant, sicher und bequem an ein Ziel zu kommen. Auch die Aufenthaltsqualität im Bereich von Fußverkehrsflächen ist wichtig, um die Attraktivität des zu Fuß Gehens zu steigern. Dabei ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur ausschlaggebend, sondern auch die Architektur, die Erdgeschossnutzungen, die Ausstattung mit Grünflächen, die Verfügbarkeit von Sitzgelegenheiten sowie Spiel- und Aufenthaltsflächen. Die zahlreichen Grünflächen und die

---

<sup>14</sup> Vgl. UDV 2020.

zum Teil denkmalgeschützte Architektur sorgen in dieser Hinsicht für gute Ausgangsbedingungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität im Schulcluster (vgl. auch Kapitel 3.4.1). Ein Beispiel hierfür ist der Isebekpark und der dortige Spielplatz, die grundsätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, die jedoch durch die angrenzenden Konfliktsituationen mit Radfahrenden stellenweise eingeschränkt ist.

Abbildung 26: Sitz- und Ausruhmöglichkeiten in variierender Qualität entlang des Isebekkanals (links) und in der Koopstraße/ Bundesstr. (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Neben dem längeren Verweilen im öffentlichen Raum, etwa im Isebekpark, kommt dem kurzzeitigen Erholen, sich Treffen und Rasten eine wichtige Bedeutung zu. Dabei spielen barrierefreie und in ausreichenden Abständen vorhandene Sitzgelegenheiten eine zentrale Rolle. Nicht nur für ältere Personen, sondern auch für Eltern mit kleinen Kindern sowie ältere Kinder und Jugendliche sind Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum besonders wichtig. Entlang des Isebekparks gibt es zahlreiche Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen, die zudem aufgrund der vorhandenen Arm- und Rückenlehnen auch barrierefrei nutzbar sind (vgl. Abbildung 26, links). Vom Kaifu abgesehen, gibt es im Schulcluster lediglich an vereinzelt Stellen Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, die zudem teilweise nicht barrierefrei nutzbar sind, wie beispielsweise die Bank im Bereich Koopstraße/ Bundesstr. (vgl. Abbildung 26, rechts). Spielgeräte gibt es im Schulcluster im Bereich der ausgewiesenen Spielplätze, etwa im Isebekpark oder in der Heymannstraße auf Höhe des Walter-Wächter-Platzes (vgl. Abbildung 24). Weitere Aufenthaltsmöglichkeiten befinden sich im verkehrsberuhigten Bereich der Kielortallee.

### Zusammenfassung Fußverkehr

- Gehwege unterschreiten an vielen Stellen die erforderlichen Mindestbreiten
- fortgeschrittener barrierefreier Ausbau der Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet
- ungedeckte Bedarfe an Querungsanlagen und Querungshilfen, insbesondere entlang häufig genutzter Schulwege
- Konflikte mit Radfahrenden aufgrund unzureichend dimensionierter Seitenräume oder unklarer Radverkehrsführung
- parkende Kfz im Seitenraum erschweren aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen das

Queren, insbesondere für Kinder

- Grünflächen entlang des Isebekparks bieten hohe Aufenthaltsqualität
- mehrere Spielplätze im Schulcluster vorhanden, jedoch keine Bewegungs- und Spielmöglichkeiten im Straßenraum vorhanden sowie fehlende Orte für Jugendliche trotz bestehender Bedarfe aufgrund der vielen Kinder und Jugendliche im Untersuchungsgebiet

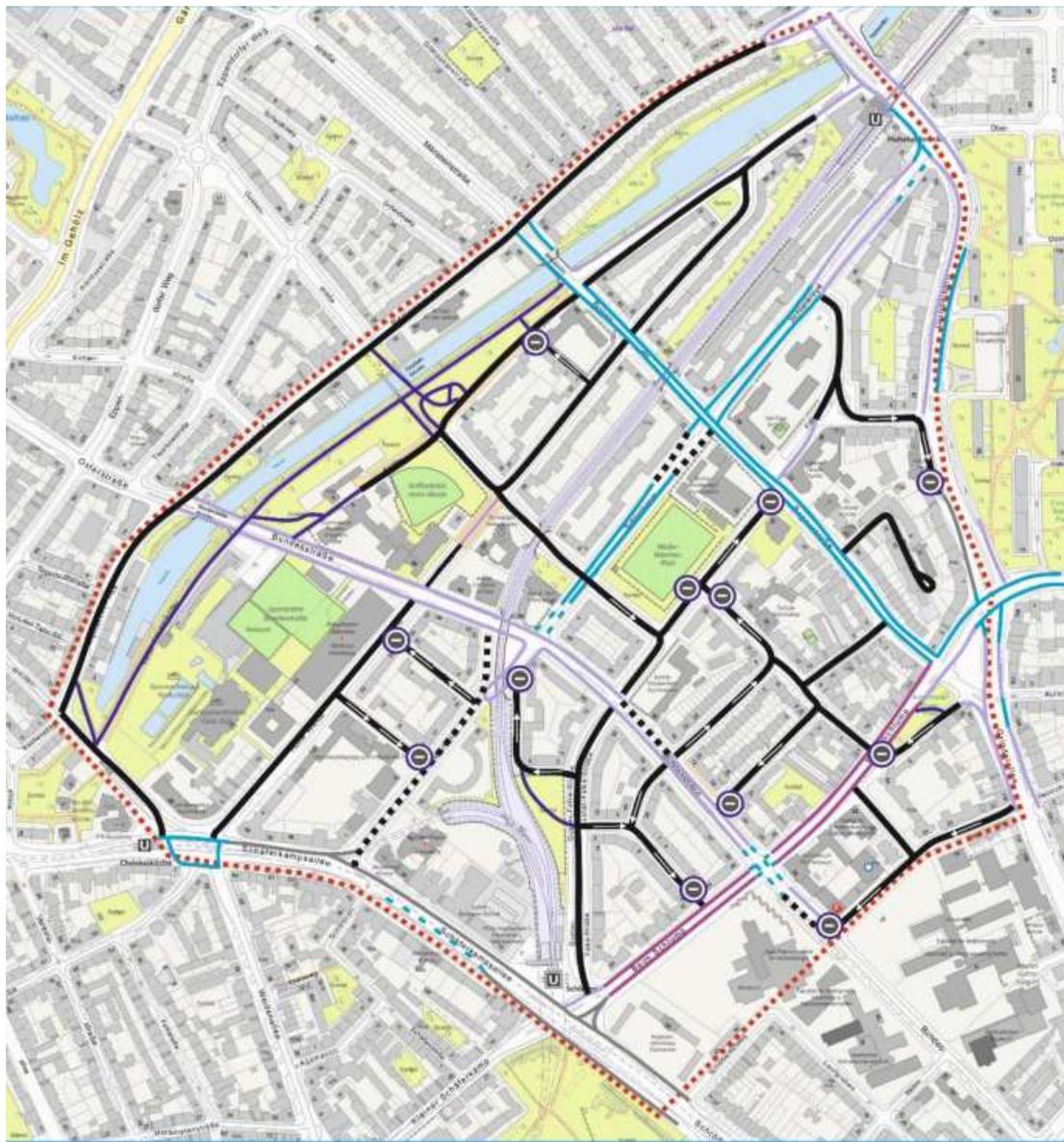
### 3.4.3 Radverkehr

Das Schulcluster Gustav-Falke-Str./ Bundesstr. ist durch die Veloroute 3 an das Hamburg Veloroutennetz angebunden, welche durch die Bogenstraße entlang mehrerer Schulstandorte geführt wird (z.B. Ida-Ehre-Schule, HLG). Die Veloroute 2 tangiert lediglich das südliche Ende des Untersuchungsgebiet an der Christuskirche und ist für das Verkehrskonzept Gustav-Falke-Str./ Bundesstr. somit von untergeordneter Bedeutung.

#### Führungsformen

Der Radverkehr im Schulcluster wird in variierenden Führungsformen geführt. Im Untersuchungsgebiet dominieren zum einen Wohnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (vgl. Abbildung 27). Dementsprechend sind dort keine benutzungspflichtigen Radwege zulässig und der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zum anderen wird auf der zentralen Verbindungsachse Bogenstraße und sowie auf der Schlangkreye der Radverkehr in beide Fahrtrichtungen überwiegend auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt und tagsüber mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (nachts 50 km/h) begrenzt. Die Radfahrstreifen auf der Bogenstraße variieren in ihrer Breite zu größtenteils zwischen 1,75 m und 1,80 m und orientieren sich somit an dem Regellaß der bundesweit geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von 1,80 m. Die Radfahrstreifen auf der Schlangkreye liegen mit 1,55 m deutlich unter Regellaß. Die aktuelle Ausgabe der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) sieht seit 2022 eine Regelbreite von 2,75 m und eine Mindestbreite von 1,85 m vor.

Abbildung 27: Führungsformen im Radverkehr



### Legende

- |   |  |
|---|--|
|  Untersuchungsgebiet                                 |  Schutzstreifen             |
|  getrennter Geh- und Radweg (ohne Benutzungspflicht) |  Radfahrstreifen            |
|  getrennter Geh- und Radweg (mit Benutzungspflicht)  |  Wege in Grünflächen        |
|  Straße mit Mischverkehr bis 30 km/h                 |  PopUp-Bike-Lane            |
|  Straße mit Mischverkehr bis 50 km/h                 |  freigegebene Einbahnstraße |
|   |  Richtung der Einbahnstraße |

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: Januar 2024.

An einigen Stellen enden die Markierungen der Radfahrstreifen kurz vor den Kreuzungsbereichen, wie z.B. in der Schlankreye/ Bogenstr.) und können gerade an Kreuzungen zu Konflikten mit dem fließenden Kfz-Verkehr führen. Auch an anderen Orten ist die Radverkehrsführung aufgrund wechselnder Führungsformen unklar, indem etwa der Radfahrstreifen endet und ein nicht benutzungspflichtiger und getrennter Geh-/Radweg beginnt (bspw. Schlankreye Ecke Gustav-Falke-Str.). Dies wurde von vielen Teilnehmenden auch in der Online-Beteiligung angemerkt. Darüber hinaus variiert die Qualität der Radwegefurt innerhalb des Untersuchungsgebiets stark (vgl.

Abbildung 28). Während die Markierung der Radwegefurt an manchen Querungen kaum sichtbar ist, etwa in manchen Bereichen der Bundesstraße, sind die Markierungen an anderen Kreuzungsbereichen wie z.B. in der Bundesstr./ Beim Schlump mit roter Farbe hervorgehoben worden und damit deutlich erkennbar.

Abbildung 28: Variierende Qualität der Radwegefurt in der Bundesstraße (links) und Markierungen im Kreuzungsbereich Bundesstr./ Beim Schlump (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Entlang der Radfahrstreifen kommt es an vielen Stellen außerdem zu Konfliktpotential zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr. In der Schlankreye etwa behindert der ruhende Kfz-Verkehr vielerorts die uneingeschränkte Nutzung des Radfahrstreifens, da parkende Autos zu Teilen auf den Radfahrstreifen oder dem Sicherheitstrennstreifen parken. Dieses Problem tritt vor allem bei Senkrecht- und Schrägparken auf (vgl. Abbildung 29). Darüber hinaus birgt der ruhende Kfz-Verkehr Konfliktpotential durch sogenannte Dooring-Unfälle, da vorhandene Sicherheitstrennstreifen im Untersuchungsgebiet stellenweise überparkt werden (vgl. Abbildung 29). Stellenweise gibt es bereits aufgeweitete Radaufstellstreifen im Untersuchungsgebiet, die es den Radfahrern ermöglichen, sich an Knotenpunkten mit LSA vor dem Autoverkehr aufzustellen und sich so im direkten Sichtfeld der Autofahrenden zu befinden (z.B. Schlankreye/ Bundesstr.).

Abbildung 29: Fahrzeuge parken auf dem Radfahrstreifen und Sicherheitstrennstreifen in der Schlankreye



Quelle: Planersocietät.

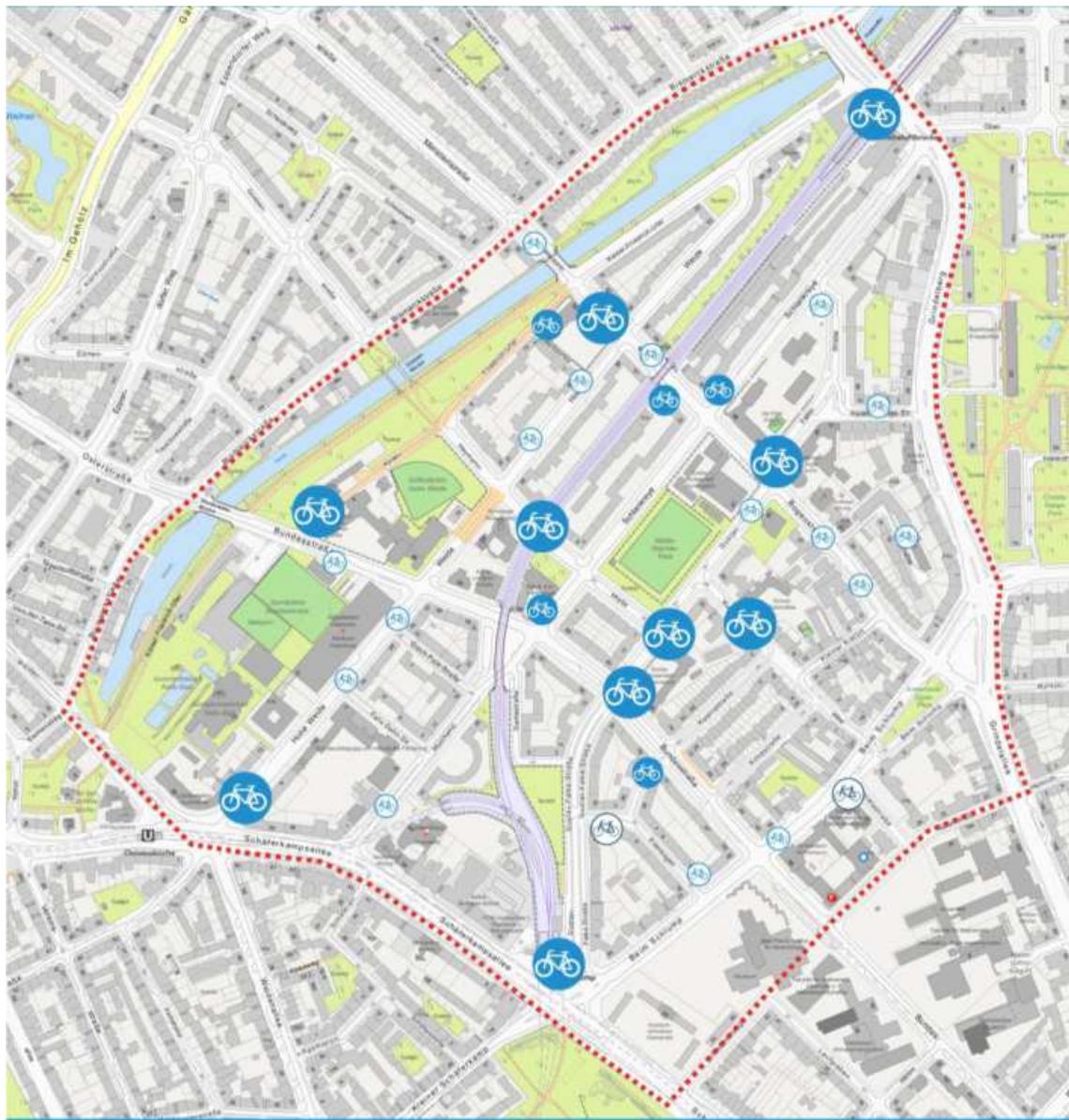
Die Bundesstraße bildet eine weiter wichtige Verbindungsachse im Untersuchungsgebiet, an der der Radverkehr in Form von getrennten Geh-/Radwegen mit stellenweise einer Breite von 1,0 m und einer maximaler Breite von 1,50 m deutlich unter dem Regemaß der aktuellen ReStra von 2,50 m für baulich angelegte Einrichtungsradwege geführt wird (z.B. Bundesstraße zwischen Schlankreye und Beim Schlump). An der Schäferkampsallee am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets gibt es die einzigen benutzungspflichtigen getrennten Geh-/Radwege, die größtenteils mit einer Breite von 1,50 m unter dem Regemaß liegen. Zwischen den zentralen Verbindungsachsen Schäferkampsallee, Bundesstraße und Bogenstraße findet die Radverkehrsführung überwiegend im Mischverkehr begleitet durch Tempo-30-Zonen und für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen statt. Der Bodenbelag einiger Straßen ist mit Kopfsteinpflaster ausgestattet, etwa in der Koopstraße oder Kielortallee, was nicht nur die Fahrqualität mindert und vor allem bei Nässe ein Sturzrisiko birgt, sondern auch zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt, da Radfahrende auf den Gehweg ausweichen. Dies ist vor allem vor der Grundschule Kielortallee ein großes Problem, welches in den Beteiligungsformaten vielfach angeführt wurde. Ein Großteil der Einbahnstraßen im Untersuchungsgebiet ist für den Radverkehr geöffnet und erlaubt somit eine gute Durchwegung für den Radverkehr.

Aufgrund der nach aktuellen Regelwerken untermaßigen Breiten ist die Radverkehrsinfrastruktur im Schulcluster nur eingeschränkt mit E-Bikes oder Lastenrädern nutzbar. Überholvorgänge durch die im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern schnelleren elektrischen Fahrräder sind aufgrund der geringen Breite der Radinfrastruktur kaum möglich. Vor dem Hintergrund des hohen Radverkehrsanteils von Schülerinnen Schülern sowie den Bringverkehren der Eltern mit Lastenrädern etc. sind die bestehenden Breiten zu großen Teilen zu gering. Die Vielfalt und wachsende Bedeutung neuer Radmodelle ziehen außerdem neue Herausforderungen nach sich. So gilt es, auf die damit zusammenhängenden, neuen Ansprüche zu reagieren, da Lastenräder beispielsweise ein höheres Platzbedürfnis haben. Darüber hinaus benötigen E-Bikes eine Ladeinfrastruktur, welche im Schulcluster bislang nicht vorhanden ist.

### Radabstellanlagen und Wegweisung

Neben den eigenen Radabstellanlagen der Schulen, Kitas und weiteren Einrichtungen befinden sich zahlreiche öffentliche Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet (vgl. Abbildung 30). Ein Großteil davon liegen dezentral im Untersuchungsgebiet und weisen somit keinen direkten Nutzungszusammenhang mit den Schulen auf. Bei den Radabstellanlagen überwiegen die Anlehnbügel, teilweise sind vereinzelt noch (veraltete) Vorderradhalter vorhanden (z.B. Emilie-Wüstenfeld-Gymnasium (EWG), Kielortallee). Drei Bike+Ride-Anlagen befinden sich außerdem an den umliegenden U-Bahnhöfen Schlump, Christuskirche und sowie Hoheluftbrücke und sind sowohl mit überdachten als auch offenen Radabstellanlagen ausgestattet. Sie bieten somit zur Erreichung des Schulclusters eine gute Möglichkeit für den Umstieg vom Rad zur U-Bahn.

Abbildung 30: Öffentlich zugängliche Radabstellanlagen im Schulcluster



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  50+ Anlehnbügel
-  36-50 Anlehnbügel
-  21-35 Anlehnbügel
-  5-20 Anlehnbügel

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** Oktober 2022

Entlang der Bogenstraße gibt es eine Wegweisung der Velorouten, bestehend aus Pfeilwegweisern mit Entfernungs- und Richtungsangaben für den Radverkehr (vgl. Abbildung 31)<sup>15</sup>. Mit dem Fahrrad ist Lokstedt in ca. 3,7 Kilometern und das Universitätsgelände im Stadtteil Rotherbaum in ca. einem Kilometer erreichbar. In der Bogenstraße befinden sich Hinweisschilder für die Grüne

<sup>15</sup> Ein neues, einheitliches Wayfinding-Konzept für die Hamburger Velorouten wird derzeit entwickelt. (Stand 2023)

Welle für den Radverkehr, welche bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 18 km/h erreicht werden soll. Diese wurde im Frühjahr 2022 im Rahmen des LSBG-Projekts PrioBike eingerichtet und soll durch die gewählte Geschwindigkeit eine Komfortsteigerung für den Radverkehr bewirken.

Abbildung 31: Hinweisschild für die "Grüne Welle" für Radfahrende in der Bogenstr. (links) und Wegweisung der Velorouten in der Schlankreye (rechts)



Quelle: Planersocietät.

### Zusammenfassung Radverkehr

- variierende Führungsformen: Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, gemeinsame Geh-/Radwege (Kaiser-Friedrich-Ufer) und Mischverkehr (Tempo-30-Zonen)
- empfohlene Mindestbreiten werden überwiegend unterschritten
- unklare Radverkehrsführung durch abrupt endende Markierungen des Radfahrstreifen
- infrastrukturelle Mängel: teilweise Kopfsteinpflaster in Tempo-30-Zonen
- viele dezentral gelegene Radabstellanlagen mit Schwerpunkten an Schulen und U-Bahn-Haltestellen
- Anlehnbügel überwiegen - vereinzelt noch (veraltete) Vorderradhälter vorhanden (z.B. EWG, Kielortallee)

## 3.4.4 ÖPNV

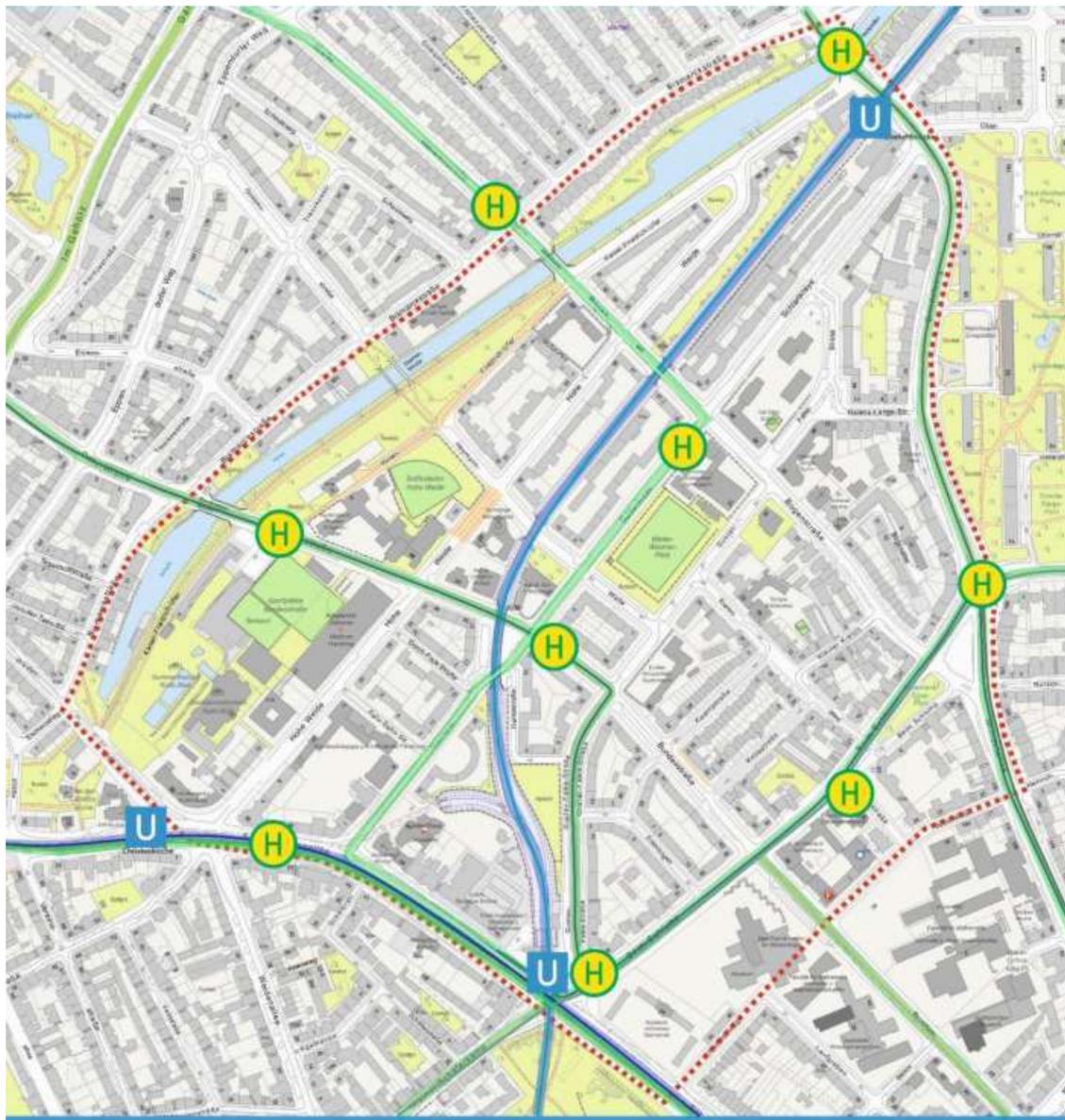
### Erreichbarkeit und Taktung

Das Schulcluster ist über mehrere Bus- und U-Bahnverbindungen im Stadtgebiet angebunden. Betrieben und organisiert wird das ÖPNV-Angebot vom Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Im Gebiet des Schulclusters gibt es neun Bushaltestellen (Bismarckstraße, Bogenstraße, Schlankreye (DKH), Kaiser-Friedrich-Ufer, Bundesstraße, Bezirksamt Eimsbüttel, U Schlump, U Hoheluftbrücke, U Christuskirche) und drei U-Bahn-Haltestellen (U Schlump, U Hoheluftbrücke, U Christuskirche), die von insgesamt sechs verschiedenen Bus- und zwei U-Bahnlinien angefahren werden (vgl. Abbildung 32). Aus dem gesamten Gebiet sind eine oder mehrere Bus- und U-Bahnhaltestellen innerhalb von fünf Minuten zu Fuß zu erreichen (vgl. Abbildung 33). Dabei befinden sich die U-

Bahnstationen an den Rändern des Gebiets. Die Bushaltestellen sind gleichmäßig über das Gebiet angeordnet.

Mit den U-Bahnlinien und den Buslinien 5 und X35 ist eine direkte Anbindung an den Hamburger Hauptbahnhof, mit der Buslinie 15 an den Bahnhof Hamburg Altona und den Buslinien 4 und 5 an den Bahnhof Dammtor gegeben. Damit besteht eine direkte Anbindung an die Bahnhöfe des Regional- und Fernverkehrs, sodass auch für Mitarbeitende innerhalb des Schulclusters eine sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeit - auch regional und überregional - gegeben ist.

Abbildung 32: ÖPNV-Streckennetz und Haltestellen



**Legende**

-  Untersuchungsgebiet
-  Busnetz
-  Bahnnetz
-  Linie U2
-  Linie U3

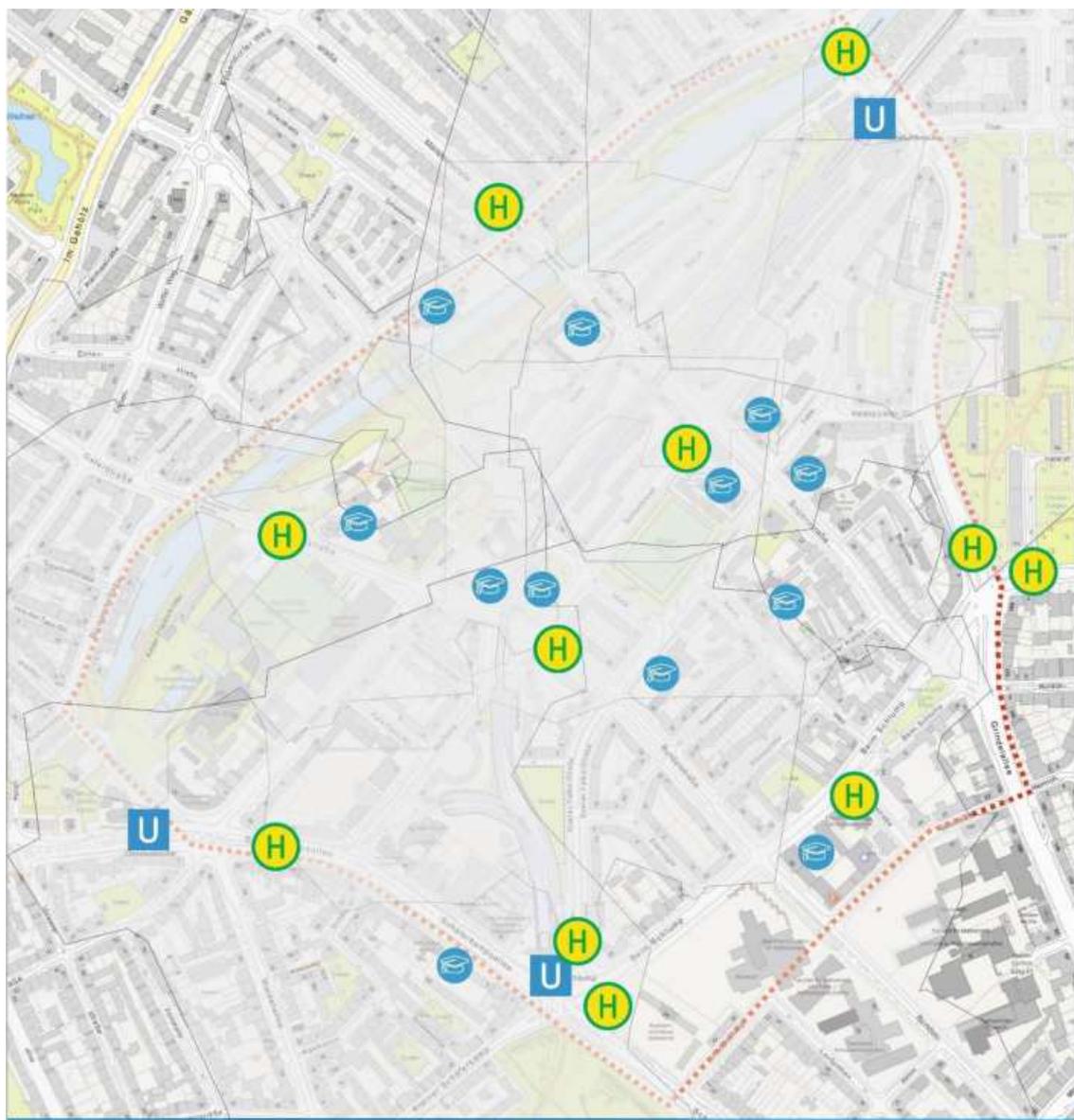
-  Linie 4
-  Linie 181
-  Linie 5
-  Linie X35
-  Linie 15
-  Linie 603 (Nachtbus)

-  Bushaltestelle
-  U-Bahn-Haltestelle

 **Planersocietät**  
 Mobilität, Stadt, Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
 Geoinformation und Vermessung der  
 Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** Januar 2024

Abbildung 33: Einzugsbereich Bus- und U-Bahn-Haltestellen



### Legende

- |   |   |
|---|---|
|  Untersuchungsgebiet |  Einzugsbereich der Haltestellen |
|  Schulstandort       |  Bushaltestelle                  |
|   |  U-Bahn-Haltestelle              |

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Quelle Einzugsbereiche**  
<https://geoportal-hamburg.de>  
**Stand:** Januar 2024

Das Gebiet wird während der Schul- und Sportbetriebszeiten (ca. 05 bis 20 Uhr) in einer hohen Taktung bedient. Die Buslinie 181 wird in Richtung Eidelstedt an Schultagen zusätzlich verstärkt (vgl. Tabelle 2). In Verbindung mit der flächendeckenden Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen ist eine gute Erreichbarkeit des Schulclusters mit dem ÖPNV gegeben.

Tabelle 2: Haltestellenbedienung im Schulcluster

Linie	Haltestellen	Takt* (Mo.-Fr.)
Buslinie 181 Eidelstedt – Sternschanze	Bismarckstraße Bogenstraße Schlankreye U Schlump	Ab ca. 06:00: 10-minütig Ab ca. 07:40: 5-Minütig (nur an Schultagen in Richtung Eidelstedt) Ab ca. 09:00: 20-minütig Ab ca. 13:00: 10-minütig Ab ca. 19:00: 20-minütig
Buslinie 4 Eidelstedt – Brandstwierte	Kaiser Friedrich Ufer Schlankreye U Schlump Bundesstraße Bezirksamt Eimsbüttel	Ab ca. 05:00: 10-minütig Ab ca. 07:00: 5-minütig Ab ca. 20:00: 10-minütig
Buslinie 5 Burgwedel – Hauptbahnhof	U Hoheluftbrücke Bezirksamt Eimsbüttel	Ab ca. 05:00: 10-minütig Ab ca. 07:00: 5-minütig (zwischenzeitlich 3-4-minütig)
Buslinie 15 Othmarschen – Alsterchaussee	U Schlump Bundesstraße Bezirksamt Eimsbüttel	Ab ca. 05:00: 10-minütig
Buslinie X35 Großborstel - Rahlstedt	U Hoheluftbrücke Bezirksamt Eimsbüttel	Ab ca. 07:00 (erste Fahrt): 10-minütig
U-Bahnlinie 2	U Christuskirche Schlump	Ab ca. 06:00: 5-minütig
U-Bahnlinie 3	Schlump U Hoheluftbrücke	Ab ca. 06:00: 5-minütig

\*zu Schul- und Sportbetriebszeiten (ca. 05 bis 20 Uhr)

Quelle: Planersocietät, eigene Darstellung nach Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH 2022 und DB Regio Bus Nord 2022

In Hamburg verkehren vermehrt elektrisch angetriebene Busse. Insbesondere auf Quartiersebene gewinnt das Thema E-Mobilität im ÖPNV zunehmend an Bedeutung. E-Busse vermindern die Lärm- und Luftbelastungen in Quartieren, insbesondere in Verbindung mit Tempo-30, deutlich.

### Tarife

Neben den gängigen ÖPNV-Tarifen des hvv bietet der hvv zusätzlich ermäßigte Schüler- und Jobtickets an. Für Schülerinnen und Schüler mit dem Wohnort Hamburg gibt es die Schüler-Hauptkarte, die in Abhängigkeit der gebuchten Tarifzonen zwischen 41,50 Euro (1 Tarifzone) und 117,40

Euro (Gesamtnetz) kostet. Für Geschwisterkinder gibt es außerdem die Geschwister-Nebenkarte, die vergünstigt, zwischen 31,50 Euro (1 Tarifzone) und 107,40 Euro (Gesamtnetz), erworben werden kann. Seit 2021 gibt es das SchulSpezial-Abo. Durch einen Zuschuss der Stadt Hamburg kosten die Bereiche Hamburg AB 30 Euro statt 54,20 Euro, 5 Ringe 47,70 Euro statt 75,80 Euro und das Gesamtnetz 81,70 statt 117,40 Euro. Für Schülerinnen und Schüler mit Wohnort in Schleswig-Holstein oder Niedersachsen gibt es ebenfalls verschiedene vergünstigte Abo-Modelle. Seit der Einführung des Deutschlandtickets gibt es eine weitere Alternative zu den bisherigen Schüler-Tickets, die z. T. deutlich günstiger ist. So wurde in Hamburg 2023 ein Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler für monatliche Kosten von 19 € eingeführt. Seit September 2024 gibt es für Schülerinnen und Schüler ein kostenloses Deutschlandticket.

Ab 20 Mitarbeitenden bietet der hvv ein JobTicket, das sogenannte ProfiTicket, an. Dieses ist seit der Einführung des Deutschlandtickets automatisch in das Deutschlandticket übergegangen. Zudem ist eine Integration des JobTickets in das Deutschlandticket, inkl. Bezuschussung, erfolgt.

Mit dem Sozialrabatt erhalten berechnigte Personen mit Wohnort in Hamburg zusätzlich eine Ermäßigung von 24,80 Euro auf hvv Monats-, -Abo-Karten und ProfiTickets.

### Barrierefreiheit der Haltestellen des ÖPNV

Während die U-Bahn-Haltestellen über einen hohen Standard hinsichtlich Barrierefreiheit (komplett barrierefrei ausgebaut) und Information verfügen, sind die Bushaltestellen im Quartier sehr unterschiedlich ausgestattet. Die Bushaltestellen U Schlump, Bismarckstraße, Bundesstraße, U Christuskirche, Kaiser- Friedrich- Ufer, Schlankreye (DKH) verfügen noch nicht vollumfänglich über ein taktiles Leitsystem. Fahrgastunterstände, Sitzbänke und digitale Fahrgastanzeigen sind nur punktuelle vorhanden.

Abbildung 34: Bushaltestelle in der Bundesstr. ohne taktile Leitstreifen (links) und Bushaltestelle mit Leitstreifen und Busbord in der Schlankreye (rechts)



Quelle: Planersocietät.

### Zusammenfassung ÖPNV

- sehr gute Anbindung an U-Bahn und Busverkehr
- ÖPNV-Haltestellen überall im Schulcluster in unter fünf Gehminuten erreichbar

- hohe Taktung während des Schul- und Sportbetriebes
- gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus
- U-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut – Bushaltestellen nur teilweise

### 3.4.5 Intermodalität & Sharing

Weitere Mobilitätsdienstleistungen lassen sich ebenfalls im Gebiet finden. Aktuell existieren sechs StadtRad-Stationen im Gebiet, die insbesondere an den Gebietsrändern und den U-Bahn-Haltestellen angeordnet sind. Darüber hinaus gibt es fünf Switch-Stationen. An diesen sind Parkstände exklusiv für Carsharing-Anbieter ausgewiesen. Mit neun E-Ladesäulen innerhalb des Gebiets und zwei Weiteren in unmittelbarer Nähe zum Schulcluster gibt es bereits einige Möglichkeiten, E-Fahrzeuge zu laden.

Abbildung 35: Ladesäulen in der Bogenstr. (links) und Hohe Weide (rechts)



Quelle: Planersocietät.

In den vergangenen Jahren sind verstärkt E-Scooter in Hamburg und auch im Umfeld des Schulclusters vorhanden, welche zu Zeiten der Analyse im Quartier auch rege genutzt wurden. E-Scooter können negative Effekte auf die Qualität des Fußverkehrs haben. Dies konnte auch im Schulcluster beobachtet werden. Das Abstellen auf Gehwegen führt dazu, dass die generell schon schmalen Gehwege durch abgestellte E-Scooter zu schwer überwindbaren Barrieren werden, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen.

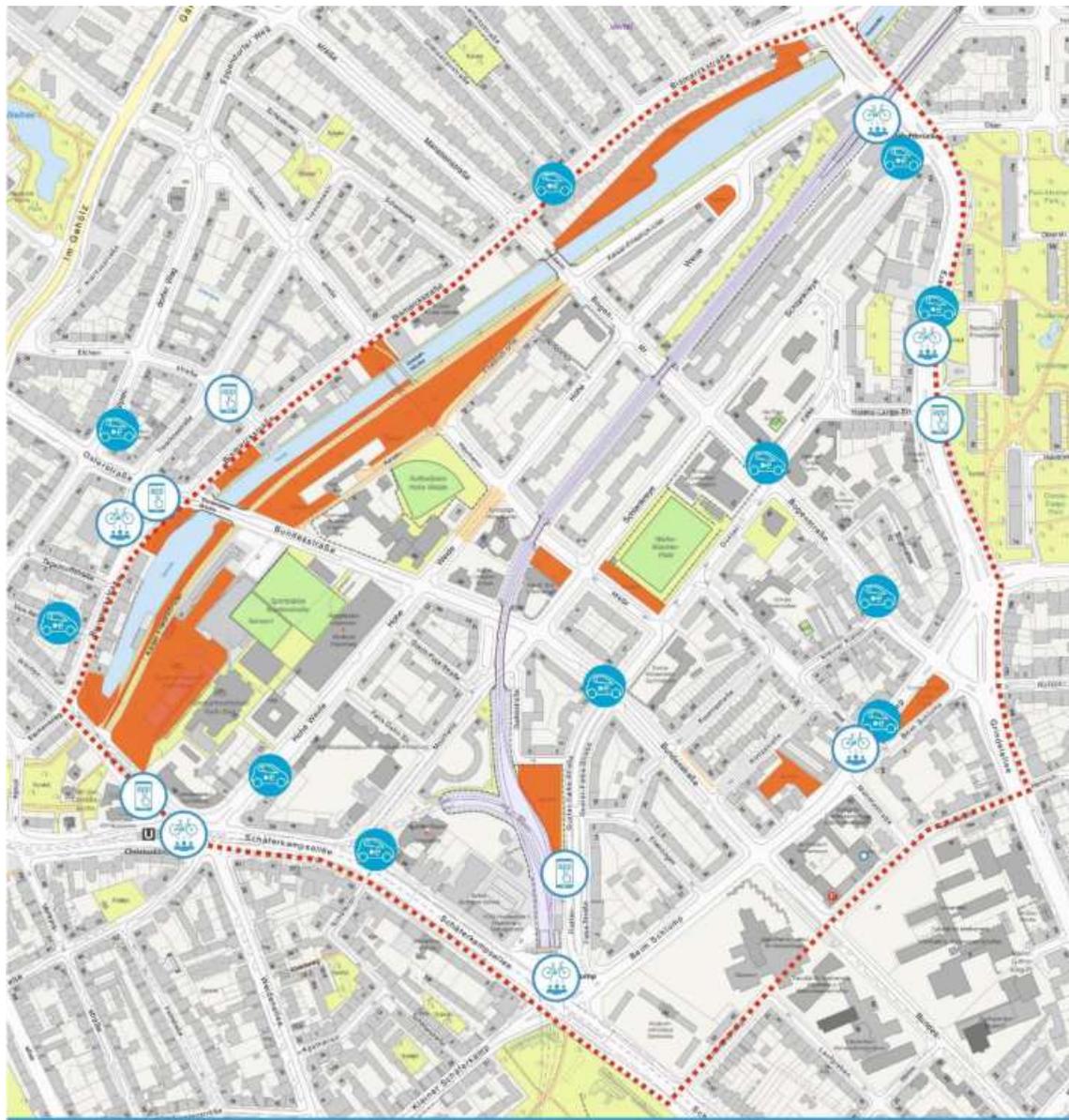
Abbildung 36: E-Scooter und Leihfahrräder in der Bogenstr. (links) und Hohe Weide (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Durch das Ausweisen von Parkverbotszonen für E-Scooter soll eine geordnete Abstellpolitik gefördert werden. Im gesamten Untersuchungsgebiet ist das Abstellen von E-Scootern in allen Stadtgrün-Flächen verboten (vgl. Abbildung 37).

Abbildung 37: Sharing-Angebote und E-Ladeinfrastruktur



### Legende

 Untersuchungsgebiet

 StadtRad-Station

 E-Ladesäule

 Switch-Station

 Parkverbotszone E-Scooter

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** Oktober 2022

### Zusammenfassung Intermodalität und Sharing

- diverse Sharing-Angebote vorhanden: StadtRad-Stationen, Carsharing, E-Scooter
- Ansätze zur Regulierung vorhanden: Parkverbotszonen für E-Scooter entlang Isebekkanal und allen weiteren Grün- und Spielanlagen
- dennoch viele wild abgestellte E-Scooter

- dichtes Netz an Ladesäulen
- viele intermodale Verknüpfungspunkte stellen attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw dar

### 3.4.6 Fließender Kfz-Verkehr

#### Erschließung und Verkehrsführung

Das Untersuchungsgebiet Schulcluster wird im Osten durch den Grindelberg und im Südwesten durch die Schäferkampsallee begrenzt. Bei beiden Verkehrsachsen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen, die in der Baulastträgerschaft des LSBG liegen, wozu die Planung, der Bau sowie die Unterhaltung der entsprechenden Straßen zählen. Der LSBG untersteht direkt der Leitung der BVM. Mit der Verkehrsachse Beim Schlump verläuft zudem eine Hauptverkehrsstraße durch den südöstlichen Bereich des Schulclusters. Die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen sorgen dafür, dass das Untersuchungsgebiet sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden ist: So stellen die Schäferkampsallee und der Grindelberg wichtige Einfallstraßen für den Kfz-Verkehr zwischen der Innenstadt und dem Nordwesten Hamburgs dar. Mit dem Grindelberg zählt zudem eine Hauptverkehrsstraße auch zu einer der insgesamt zwölf Magistralen in Hamburg, der nach dem Magistralen-Konzept nicht nur verkehrs- sondern auch stadtplanerisch eine gesamtstädtische Bedeutung zukommt.

Abbildung 38: Mit der Schäferkampsallee (links) und dem Grindelberg (rechts) wird das Untersuchungsgebiet im Südwesten und Osten von stark Kfz-orientierten Hauptverkehrsstraßen begrenzt



Quelle: Planersocietät.

Die breiten und mehrstreifigen Fahrbahnen verdeutlichen den Charakter als Hauptverkehrsstraßen: Die Schäferkampsallee weist mit sechs Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr eine Fahrbahnbreite von 18,6 Meter auf (auf Höhe der Monaddrei Schule). Ähnlich sieht es am Grindelberg aus: Dort bilden die sechs Fahrstreifen auf Höhe des Bezirksamts Eimsbüttel eine Fahrbahnbreite von etwa 22 Metern. An der Hauptverkehrsstraße Beim Schlump (auf Höhe des zukünftigen Standorts des Gymnasiums Rotherbaum) liegt die Fahrbahnbreite bei etwa elf Metern. Damit haben die drei Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet eine starke bis sehr starke Trennwirkung für querende zu Fuß Gehende und Radfahrende. Deutlich wird dies am Beispiel der Hauptverkehrsstraße Beim Schlump, die das Untersuchungsgebiet im Südosten durchzieht und beispielsweise für

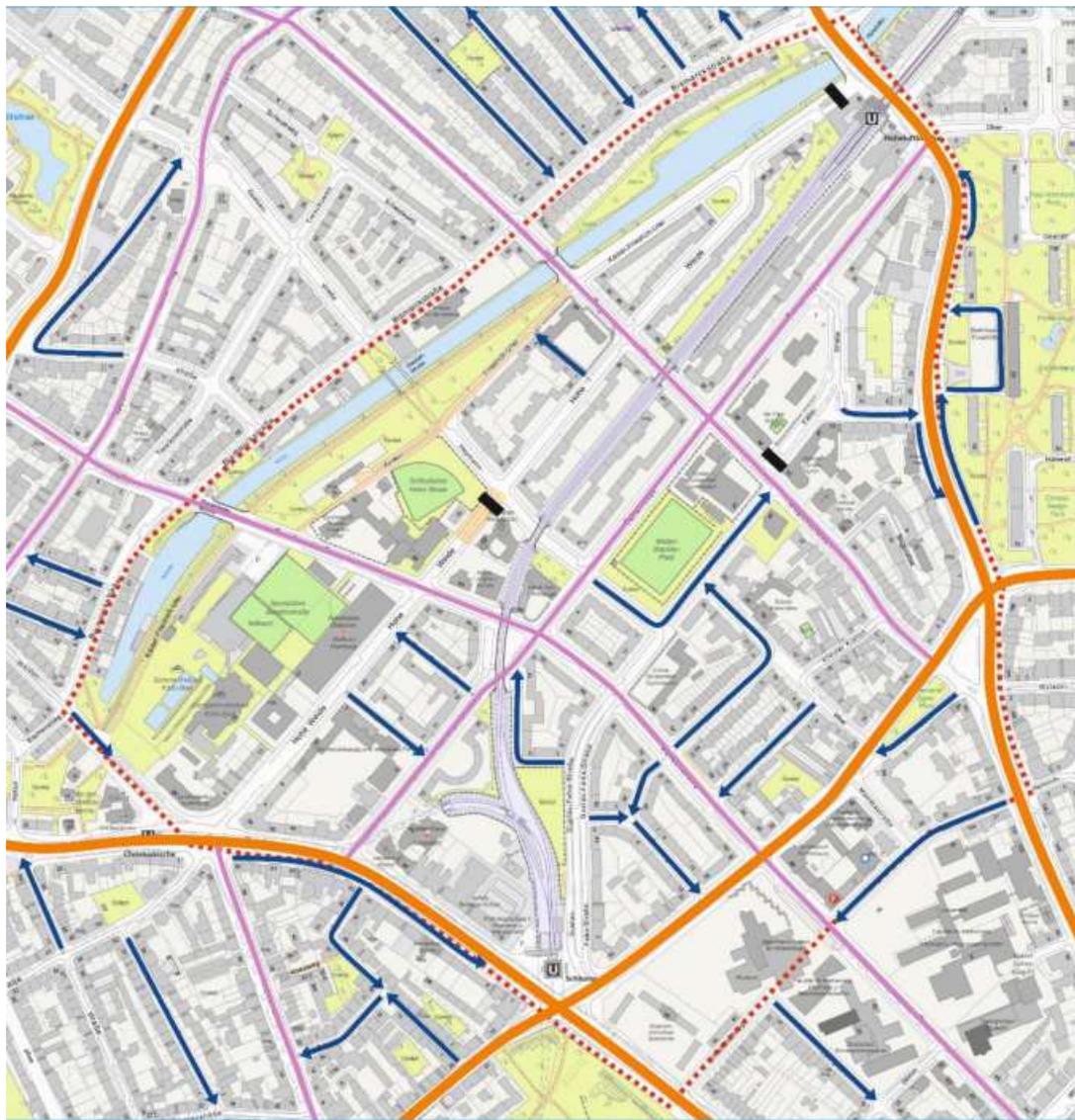
Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Rotherbaum eine Barriere zwischen dem Schulstandort und den weiter nördlich gelegenen Sport- und Freizeitanlagen in der Bundesstraße und dem Walter-Wächter-Platz darstellt.

Zur Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen tragen auch die jeweiligen Verkehrsmengen bei, die an der Schäferkampsallee (auf Höhe der Monaddrei Schule) mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 39.000 Kfz im Vergleich zum Grindelberg (DTV 28.000) und Beim Schlump (DTV 17.000) mit Abstand am höchsten sind und auch im Vergleich zu anderen Hauptverkehrsstraßen in Hamburg als eher hoch einzustufen sind.<sup>16</sup> Insbesondere mit Blick auf die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen ist die Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen, da der Einzugsbereich der Schulen deutlich über das Quartier hinausgeht und die Querung der Straßen mitunter Teil des Schulwegs ist.

---

<sup>16</sup> Die Angaben zur DTV beziehen sich auf das Verkehrsmodell der Stadt Hamburg aus dem Jahr 2019.

Abbildung 39: Erschließung und Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  Hauptverkehrsstraße
-  Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung
-  Einbahnstraße
-  Durchfahrtssperre

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: Oktober 2022

Abgesehen von der Straße Beim Schlump wird das Innere des Untersuchungsgebiets von einem kleinteiligeren Straßennetz durchzogen, welches gemäß der RASt primär den Charakter von Wohn- und Quartiersstraßen aufweist. Die zentralen Quartiersstraßen<sup>17</sup> im Schulcluster sind die Bundesstraße, Bogenstraße und Schlangkreye bzw. Moorkamp. Alle Straßen im Schulcluster, die

<sup>17</sup> Lt. RASt 06 handelt es sich bei Quartiersstraßen um Erschließungs- oder Hauptverkehrsstraßen, welche insbesondere dem Sammeln und Erschließen dienen. Nutzungsansprüche entstehen in erster Linie durch den Fußgängerlängsverkehr und das Parken (vgl. FGSV 2007: 42).

nicht als Hauptverkehrsstraßen definiert sind, liegen in der Baulastträgerschaft des Bezirksamts Eimsbüttel (Bezirksstraßen).

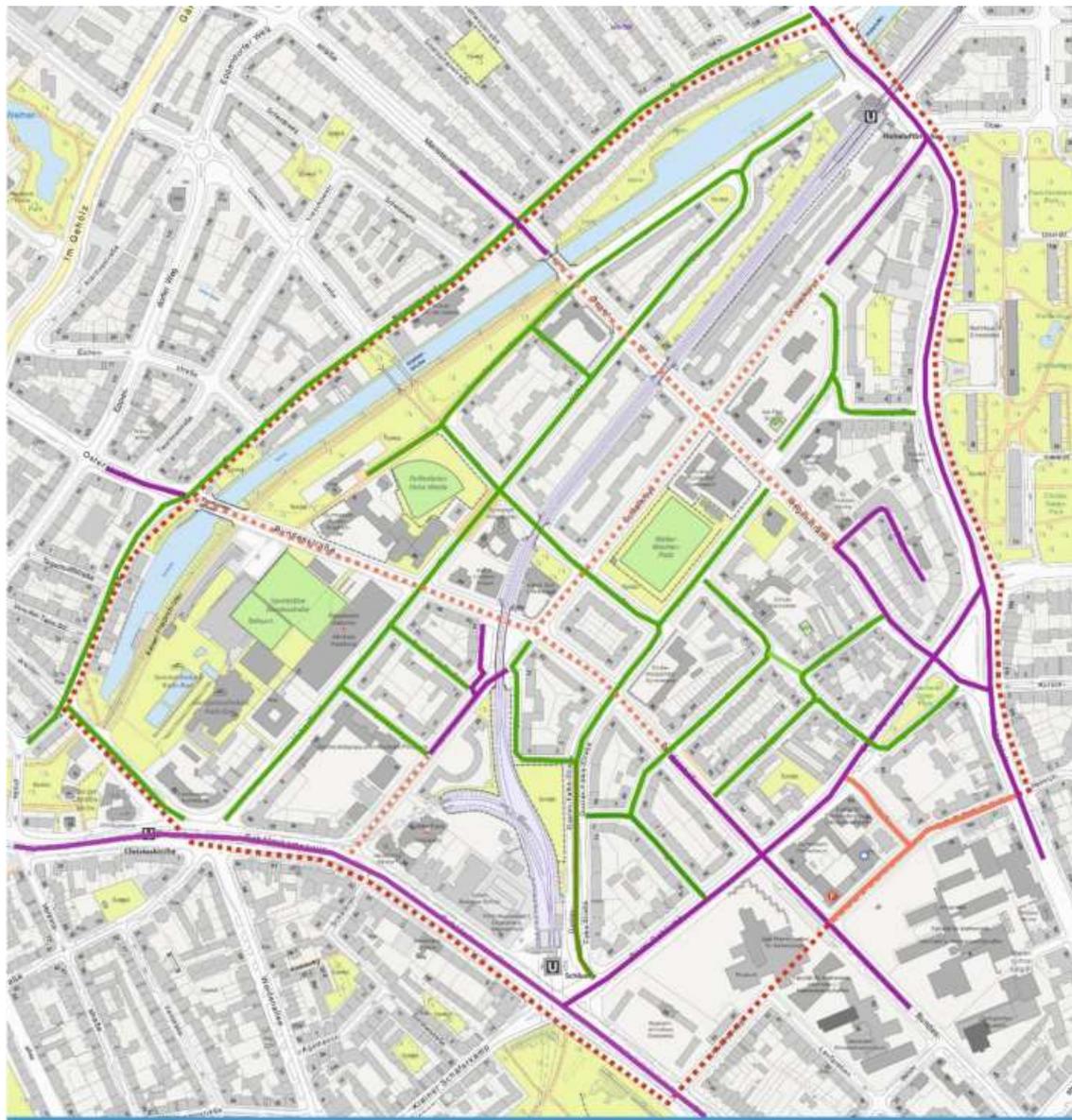
Einige der Bezirksstraßen verbinden das Schulcluster mit den nordwestlich des Isebekkanals gelegenen (Wohn-)Gebieten im Generalsviertel (Bogenstraße) bzw. münden in die Osterstraße als Haupteinkaufsstraße im Stadtteil Eimsbüttel (Bundesstraße). Die Bezirksstraßen Schlankreye und Moorkamp verbinden das Schulcluster hingegen mit den südwestlich bzw. nordöstlich gelegenen Wohngebieten. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zu außerhalb des Schulclusters liegenden Gebieten erzeugen die Bezirksstraßen gleichzeitig Durchgangsverkehre, wie in der Online-Beteiligung von einigen Teilnehmenden angemerkt wurde. Ein Grund für die Durchgangsverkehre liegt vermutlich darin, dass sie von Kfz-Fahrenden als Abkürzung genutzt werden, statt über die nahe gelegenen Hauptverkehrsstraßen zu fahren.

Die weiteren Straßen innerhalb des Schulclusters mit Funktion als Sammel- bzw. Wohnstraßen besitzen stellenweise bauliche Elemente der Verkehrsberuhigung, wie zum Beispiel die Sitzgelegenheiten und Pflanzbeete in der Kielortallee zwischen Kleiner Kielort und Kippingstraße, der als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist, oder die Durchfahrtssperre in der Hohe Weide auf Höhe der Synagoge. Viele der Sammel- bzw. Wohnstraßen im Schulcluster sind als Einbahnstraßen ausgewiesen, die den Kfz-Verkehr in der Regel auf die Bezirksstraßen oder Hauptverkehrsstraßen führen.

### **Geschwindigkeitsregelungen**

Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit folgt weitestgehend der Straßenfunktion, sodass die Sammel- bzw. Wohnstraßen weitestgehend als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind. Lediglich der bereits genannte Abschnitt der Kielortallee zwischen Kippingstraße und Kleiner Kielort ist im Schulcluster als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, in dem Schrittgeschwindigkeit gilt. Auf den Bezirksstraßen gilt stellenweise hingegen keine Geschwindigkeitsbegrenzung, sodass dort eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h vorherrscht. Dies betrifft beispielsweise die Abschnitte der Bundes- und Bogenstraße, die unmittelbar an die Straße Beim Schlump angrenzen.

Abbildung 40: Geschwindigkeitsregelungen im Untersuchungsgebiet



### Legende

- Untersuchungsgebiet
- verkehrsberuhigt
- Tempo 30 Zone
- 30 km/h
- 50 km/h
- 30 km/h tagsüber, sonst 50 km/h

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: Oktober 2022

Entlang der Bezirksstraßen Bogenstraße, Bundesstraße sowie Schlankreye gelten zudem in einigen Abschnitten streckenbezogene Anordnungen von Tempo 30 aufgrund der Schulen im unmittelbaren Umfeld, die werktags von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends gelten. Hinzu kommt eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 vor dem Krankenhaus Jerusalem, die von montags bis freitags von 6 Uhr morgens bis 19 Uhr abends gilt. Somit ist das Schulcluster durch eine starke kleinräumige und zeitliche Varianz an unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen geprägt, da

die StVO nur sehr begrenzte kommunale Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo 30 bereitstellt. Die vielen unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen begünstigen zudem das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kfz-Fahrende, worauf in vielen Beiträgen der Online-Beteiligung hingewiesen wurde. In der Folge entstehen insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende Gefahren hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Abbildung 41: An vielen Stellen finden sich streckenbezogene Tempo-30-Regelungen, wie z.B. in der Bogenstr. (links) und der Schlanckreye (rechts)



Quelle: Planersocietät.

## Lärm<sup>18</sup>

Neben den zuvor geschilderten Aspekten ist der fließende Kfz-Verkehr gleichzeitig einer der Hauptverursacher von Lärm.<sup>19</sup> Damit gehen potenziell gesundheitsschädigenden Auswirkungen einher, zu denen bei dauerhafter Lärmbelastung auch Langzeitfolgen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen gehören können.<sup>20</sup> Ein Lärmpegel von mehr als 55 Dezibel<sup>21</sup> gilt dabei als wichtiger Schwellenwert, da ab einem solchen Lärmpegel bereits deutliche Einschränkungen für die Betroffenen auftreten.<sup>22</sup> Im Schulcluster stellen insbesondere die Hauptverkehrsstraßen und in geringerem Maße auch die Bezirksstraßen Quellen von Lärm dar, die einen Lärmpegel von mehr als 55 Dezibel verursachen und damit zum einen die Anwohnenden beeinträchtigen und zum anderen die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende einschränken. Entlang der Hauptverkehrsstraße Schäferkampsallee und Grindelberg werden im Seitenraum Lärmpegel von 70-75 Dezibel gemessen. Ähnliche Werte zwischen 65-75 Dezibel finden sich entlang der Hauptverkehrsstraße Beim Schlump wieder. Die Lärmpegel entlang der Hauptverkehrsstraßen im Schulcluster liegen also deutlich über dem Schwellenwert von 55 Dezibel.

<sup>18</sup> Die im folgenden genannten Werte für Hamburg sind Ergebnisse von Berechnungen aus dem Jahr 2017, die der EU-Umgebungsrichtlinie und der 34. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) folgen.

<sup>19</sup> UBA 2020a: 34.

<sup>20</sup> UBA 2021.

<sup>21</sup> Bei den genannten Lärmpegeln handelt es sich um einen sogenannten 24-Stunden-Mittelungspegel (L-DEN), welcher die entsprechenden Lärmpegel am Tag und in der Nacht entsprechend gewichtet. Es handelt sich dabei um eine Kenngröße, die zur besseren Vergleichbarkeit EU-weit verwendet wird. (vgl. UBA 2020b)

<sup>22</sup> UBA 2020b.

Auch entlang der Straßen im Inneren des Untersuchungsgebiets liegt der Lärmpegel an vielen Stellen über dem Schwellenwert: Besonders ist davon die Bundesstraße betroffen, die im Seitenraum an vielen Stellen Lärmpegel von 65-70 Dezibel verzeichnet und damit hinsichtlich des Lärms mit den zuvor genannten Hauptverkehrsstraßen vergleichbar ist. Die beiden anderen Bezirksstraßen Schlankkreye und Bogenstraße verzeichnen etwas niedrigere, aber dennoch hohe Lärmpegel von etwa 60-65 Dezibel im Seitenraum. Abseits der Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen liegen die Lärmpegel in der Regel unter 55 Dezibel. Ausnahmen bilden jedoch ein Streckenabschnitt der Gustav-Falke-Str. zwischen Schlump und Bundesstraße sowie ein Streckenabschnitt entlang der Hohe Weide zwischen Schäferkampsallee und Heymannstraße: Dort werden im Seitenraum Lärmpegel von 55-60 Dezibel gemessen und vereinzelt 60-65 Dezibel.

#### Zusammenfassung fließender Kfz-Verkehr

- sehr gute Anbindung an das gesamtstädtische Hauptverkehrsstraßennetz
- starke Trennwirkung der Hauptverkehrsstraßen aufgrund breiter Straßenquerschnitte und hoher Verkehrsmengen
- Durchgangsverkehre in den Bezirksstraßen führen zu Nachteilen im Bereich der Nahmobilität
- zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 innerhalb des Schulclusters dominiert
- Wechsel unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen auf kurzen Strecken begünstigt Geschwindigkeitsverstöße
- Umfeld der Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen durch hohe Lärmpegel geprägt mit Einschränkungen für Anwohnende sowie Fuß- und Radverkehr

### 3.4.7 Ruhender Kfz-Verkehr

#### Struktur der Nutzenden

Neben der überwiegenden Wohnnutzung ist das Schulcluster auch durch zahlreiche verkehrserzeugende Zielorte geprägt, die zusammen eine große Parkraumnachfrage von unterschiedlichen Gruppen von Nutzenden nach sich zieht. Hierzu zählen zum einen Anwohnende, die den Parkraum vor allem in den späten Abend-, frühen Morgen- und den Nachtstunden beanspruchen. Demgegenüber stehen Beschäftigte der Schulen und Kitas, die den vorhandenen Parkraum in der Regel tagsüber für mehrere Stunden nutzen. Hinzu kommen Beschäftigte der beiden Krankenhäuser im Südwesten des Untersuchungsgebiets, die aufgrund des Schichtdienstes auch in den späten Abend- und frühen Morgenstunden Parkraum beanspruchen. Neben Anwohnenden und Beschäftigten kommen weiterhin Besuchende der Krankenhäuser hinzu, deren Fahrzeuge in der Regel eine kürzere Verweildauer von 1-2 Stunden aufweisen. Das Agaplesion Diakonieklinikum verfügt über eine begrenzte Anzahl an kostenpflichtigen Tiefgaragenstellplätzen, welche insbesondere von Besuchenden genutzt werden können. Darüber hinaus zeichnet sich das Schulcluster aufgrund der vielen Bildungseinrichtungen und Sport- und Freizeitanlagen durch, die wiederum Hol- und Bringverkehre erzeugen.

### Flächeninanspruchnahme

Aufgrund der Bebauungsstruktur wird im Schulcluster vor allem dezentral im Straßenraum geparkt. Prägend ist dabei das sogenannte Querparken, bei dem parkende Kfz in einem Winkel von bis zu 90 Grad zur Fahrbahn stehen, sodass in dem jeweiligen Straßenabschnitt mehr Kfz parken können im Vergleich zum sogenannten Längsparken parallel zur Fahrbahn. Besonders betroffen vom Querparken sind im Schulcluster die Straßen Hohe Weide, Schlankreye und Moorkamp. Auch in einigen Wohn- und Sammelstraßen, wie Kleiner Kielort, Kippingstraße und Koopstraße, dominiert flächendeckendes Querparken (vgl. Abbildung 46). Damit geht ein stärkerer Flächenverbrauch einher, der im Untersuchungsgebiet an vielen Stellen zu Lasten von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden geht, indem beispielsweise parkende Kfz die ohnehin schon schmalen Gehwege weiter verengen und etwa Begegnungsverkehre zwischen zu Fuß Gehenden unmöglich machen, wie es zum Beispiel im Moorkamp oder der Kielortallee teilweise der Fall ist. Ähnliches gilt in Bezug auf den Radverkehr, wenn beispielsweise in der Schlankreye Fahrzeuge auf dem Sicherheitsstreifen oder sogar auf dem Radweg selbst parken und ihn so versperren.

Abbildung 42: Typische Situationen in Hinblick auf den ruhenden Verkehr im Schulcluster: Querpar-kende Autos in der Schlankreye (links) und Moorkamp (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Neben den Einschränkungen hinsichtlich der Flächen für den Fuß- und Radverkehr führt der hohe Flächenverbrauch des ruhenden Kfz-Verkehrs im Schulcluster zuweilen zu Einschränkungen bei der Aufenthaltsqualität, etwa im südlichen Bereich der Gustav-Falke-Straße, der flächenmäßig stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr beansprucht wird, sodass wenig Raum für andere Nutzungen verbleibt (vgl. Abbildung 42, rechts).

Abbildung 43: Kfz parken in der Gustav-Falke-Straße oft quer zur Fahrbahn (links) und sorgen für eingeschränkte Sichtbeziehungen (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Ein weiterer Aspekt neben der Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs sind die Einschränkungen der Sichtbeziehungen, die in Folge parkender Kfz insbesondere im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen auftreten. Dabei handelt es sich meist um legales oder geduldetes Parken von Kfz, die dennoch die Sichtbeziehungen einschränken. Hinzu kommt, dass es sich dabei zum Teil auch um größere Kfz handelt, wie etwa Wohnmobile oder Lieferwagen, die aufgrund ihrer Höhe und Breite ein sicheres Queren der Fahrbahn für zu Fuß Gehende massiv erschweren. Die Gustav-Falke-Straße stellt dabei einen räumlichen Schwerpunkt dar, worauf auch in der Online-Beteiligung hingewiesen wurde (vgl. Abbildung 43).

Abbildung 44: Regelwidriges Parken im Bereich von Querungsstellen an der Ecke Hohe Weide/ Felix-Dahn-Straße (links) und Kielortallee/ Koopstraße (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Gleichzeitig lässt sich im Schulcluster an mehreren Stellen auch regelwidriges Parken und Halten von Fahrzeugen beobachten. Davon sind vor allem Querungsbereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger an Knotenpunkten betroffen, wenn Kfz entweder auf Teilen der Furt parken (vgl. Abbildung 44, links) oder im Kurvenbereich stehen (vgl. Abbildung 44, rechts). In beiden Fällen erhöht sich für querende Fußgängerinnen und Fußgänger die Unfallgefahr, da sie erst verzögert von Kfz-Fahrenden gesehen werden und umgekehrt die herannahenden Fahrzeuge selber später erkennen. Davon sind insbesondere Kinder betroffen, da diese aufgrund ihrer Größe besondere

Schwierigkeiten haben den Kreuzungsbereich in diesen Fällen einzusehen. Zudem können sie komplexe Verkehrslagen noch nicht gut überschauen

### Hol- und Bringverkehre

Mit seinen zahlreichen Schulen ist das Schulcluster auch stark von Hol- und Bringverkehren geprägt, die entstehen, wenn Eltern ihre Kinder morgens zum Schulbeginn zur Schule bringen und zum Schulschluss wieder abholen. Vielerorts sorgt das Herauslassen oder Einsammeln der Kinder im unmittelbaren Bereich vor der Schule für unübersichtliche und mitunter gefährliche Situationen, da es in einem kurzen Zeitraum zu vielen Haltevorgängen der sogenannten Elterntaxis vor den Schulen kommt. Ähnliches gilt für die Hol- und Bringverkehre im Bereich der vielen Sport- und Freizeiteinrichtungen im Untersuchungsgebiet, wenn auch in abgeschwächter Form, da sich die Verkehre zeitlich etwas stärker verteilen. Im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsformate wurden die vielen Hol- und Bringverkehre im Schulumfeld von den Teilnehmenden angesprochen, darunter auch von Schülerinnen und Schülern. Dabei wurde unter anderem die Schule Kielortallee (Kielortallee) sowie die Ida-Ehre-Schule und das Helene-Lange-Gymnasium (Bogenstraße) benannt. Im unmittelbaren Umfeld der beiden zuletzt genannten Schulen wird beispielsweise der Abbiegebereich des Radweges zu den entsprechenden Zeiten häufiger von haltenden Fahrzeugen versperrt (vgl. Abbildung 45, links). In der Vergangenheit gab es bereits Bemühungen zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehren, wie zum Beispiel eine private „Laufbus“-Initiative, bei der Kinder gemeinsam mit einer erwachsenen Aufsichtsperson ihren Schulweg zurückgelegt haben. Die Initiative wurde jedoch wieder eingestellt, da es zu wenige Interessenten gab.

Abbildung 45: Fahrradweg in der Bogenstraße (links) zwischen Ida-Ehre-Schule und HLG sowie Bereich vor der Schule Kielortallee (rechts)



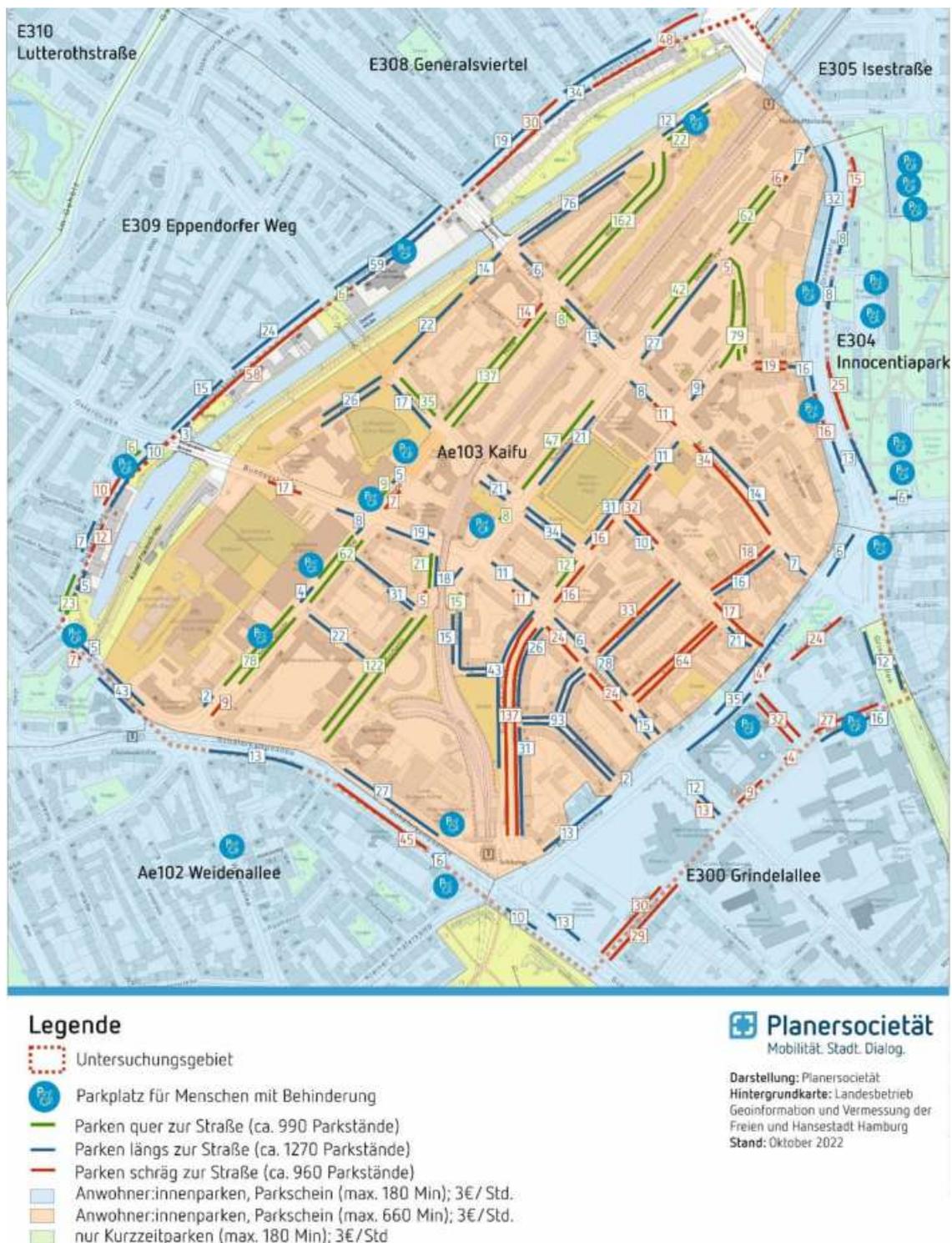
Quelle: Planersocietät.

### Parkraumbewirtschaftung und Ordnung

In vielen innerstädtischen Bereichen Hamburgs wurde zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in den letzten Jahren sukzessive eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt und ausgeweitet. Davon sind seit dem Jahr 2021 auch große Bereiche des Schulclusters betroffen, die als Bewohnerparkgebiet „AE 103 Kaifu“ ausgewiesen wurden. Die dortige Parkraumbewirtschaftung geht von 9 bis 20 Uhr und umfasst neben einer zeitlichen Begrenzung der Parkdauer von 60 Minuten (elf Stunden) auch die Erhebung von Parkgebühren von 3 Euro pro Stunde, die

entrichtet werden müssen mittels Parkscheinen bzw. Tagestickets. Anwohnende haben die Möglichkeit einen Bewohnerparkausweis zu beantragen, der in Hamburg derzeit 65 Euro pro Jahr kostet (70 Euro bei Beantragung vor Ort). Ein kleinerer Bereich des Schulclusters am Grindelberg sowie der südlich der Hauptverkehrsstraße Beim Schlump gelegene Bereich sind Teil von jeweils anderen Bewohnerparkgebieten (E 304 Innocentiapark bzw. E 300 Grindelallee), die sich lediglich durch die kürzere Höchstparkdauer von 180 Minuten vom zuvor genannten Bewohnerparkgebiet unterscheiden.

Abbildung 46: Parkflächen und ihre Bewirtschaftung im Schulcluster



Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum verfügen einige der Gebäude im Schulcluster über weitere private oder halböffentliche Stellplätze in Tiefgaragen oder Innenhöfen, darunter die bewirtschaftete Tiefgarage des Agaplesion Diakonieklinikums Hamburg in der Hohe Weide, die von Mitarbeitenden und Besuchenden des Krankenhauses genutzt wird. Verglichen mit dem Bewohnerparken ist das Parken etwas günstiger (erste halbe Stunde gratis, dann 2,50 Euro pro Stunde). Weitere größere und zugangsbeschränkte Stellplatzflächen liegen in Innenhöfen, etwa am Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung in der Felix-Dahn-Straße oder beim

medizinischen Versorgungszentrum Schlump an der Schäferkampsallee. Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen 24 über das Schulcluster verteilte Behindertenstellplätze zur Verfügung, die zum Teil personalisiert sind.

Abbildung 47: Maßnahmen zum Ordnen des Parkens - Markierungen in Kreuzungsbereichen (links) und Parkraumbewirtschaftung (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Neben der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums gibt es im Schulcluster weitere Maßnahmen zum Ordnen des ruhenden Kfz-Verkehrs. Hierzu zählen eingeschränkte oder absolute Halteverbote, die jedoch lediglich an einigen wenigen Stellen und kleinen Bereichen im Untersuchungsgebiet zu finden sind, darunter vor dem Krankenhaus in der Straße Hohe Weide. Zudem sind zum Teil an Knotenpunkte gestrichelte Markierungen in den Kurvenbereichen auf der Fahrbahn zu finden, um das Parkverbot im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen zu verdeutlichen, wie zum Beispiel an mehreren Stellen entlang der Hohe Weide (vgl. Abbildung 47, links).

### Zusammenfassung ruhender Kfz-Verkehr

- Querparken führt an vielen Stellen zu Einschränkungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende
- hohe Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs mit Defiziten für die Flächenverfügbarkeit für Geh- und Radwege und die Aufenthaltsqualität
- illegales Parken an Kreuzungen und viele größere Fahrzeuge erschweren insbesondere Kindern das sichere Queren
- Hol- und Bringverkehre führen teilweise zu unsicheren Situationen zu Schulbeginn und -schluss
- Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung werden genutzt
- Ansätze zum Verhindern von illegalem Parken in Kreuzungsbereichen vorhanden

### 3.4.8 Unfallanalyse

Trotz der in den letzten Jahrzehnten stetig sinkenden Zahlen an Verletzten und Toten im Straßenverkehr liegt die innerhalb der Europäischen Union angestrebte „Vision Zero“ noch in weiter Ferne. Darin wird eine Reduzierung der Zahl der Unfalldoten im Straßenverkehr auf nahezu 0 bis zum Jahr 2050 angestrebt.<sup>23</sup> In Hamburg sind jedoch in den letzten Jahren die Unfälle mit Personenschaden leicht angestiegen. Insbesondere die Zahl der verunglückten Radfahrenden im 1. Halbjahr des Jahres 2022 stieg gegenüber demselben Zeitraum im Jahr 2019 um 24,3 % an.<sup>24</sup>

Für die Analyse der Unfälle im Untersuchungsgebiet wurde auf polizeiliche Unfalldaten zurückgegriffen. Die berücksichtigten Unfälle umfassen den Zeitraum von 2019 bis einschließlich 2021, so dass der fachlich empfohlene Betrachtungszeitraum von mindestens drei Jahren erfüllt wird. Zudem wurden in den folgenden Betrachtungen ausschließlich Unfälle mit Personenschaden betrachtet. Darunter fallen Unfälle, bei denen sich mindestens eine beteiligte Person mindestens leicht verletzt hat. Dabei ist zu beachten, dass die vorliegende Unfallanalyse nicht alle Unfälle mit Personenschäden im betroffenen Zeitraum erfassen kann, da eine Dunkelziffer von Unfällen nicht gemeldet und damit auch nicht polizeilich erfasst wird. Davon sind bei Unfällen mit Personenschäden zu Fuß Gehende und Radfahrende im Vergleich zu Kfz-Fahrenden häufiger betroffen.<sup>25</sup> Diesen Umstand gilt es bei der späteren Ergebnisauswertung zu berücksichtigen.

Weiterhin ist zu beachten, dass die Analyse des tatsächlichen Unfallgeschehens lediglich einen Teilaspekt des Themas Verkehrssicherheit abdeckt. Nicht erfasst werden dabei konflikthafte und gefährliche Verkehrssituationen, die gerade für Kinder eine große Beeinträchtigung einer sicheren und selbständigen Mobilität mit sich bringen und beispielsweise im Kontext der Online-Beteiligung genannt wurden. Bereits die Wahl des Verkehrsmittels wird von solchen Erwägungen zur Verkehrssicherheit beeinflusst. So zeigen etwa Umfrageergebnisse, dass 42 % der Menschen in Deutschland die Nutzung des Fahrrads in ihrem Wohnumfeld als zu gefährlich empfinden.<sup>26</sup> Mit Blick auf die schulische Mobilität führt dies unter anderem auch zu erhöhten Hol- und Bringverkehren.

#### Aktuelles Unfallgeschehen

Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum von 2019 bis einschließlich 2021 172 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden von der Polizei aufgenommen und dokumentiert. Während von 2019 zu 2020 die Zahl der Unfälle zunahm, sank im darauffolgenden Jahr die Zahl der Unfälle um ca. 41 %. Aufgrund der verhältnismäßig kleinen Größe des Untersuchungsgebiets und der

---

<sup>23</sup> Vgl. Europäische Kommission 2019: Zahl der Verkehrstoten auf Europas Straßen sinkt zu langsam. Online abrufbar unter: [https://germany.representation.ec.europa.eu/news/zahl-der-verkehrstoten-auf-europas-strassen-sinkt-zu-langsam-2019-04-04\\_de](https://germany.representation.ec.europa.eu/news/zahl-der-verkehrstoten-auf-europas-strassen-sinkt-zu-langsam-2019-04-04_de) (zuletzt aufgerufen: Januar 2023).

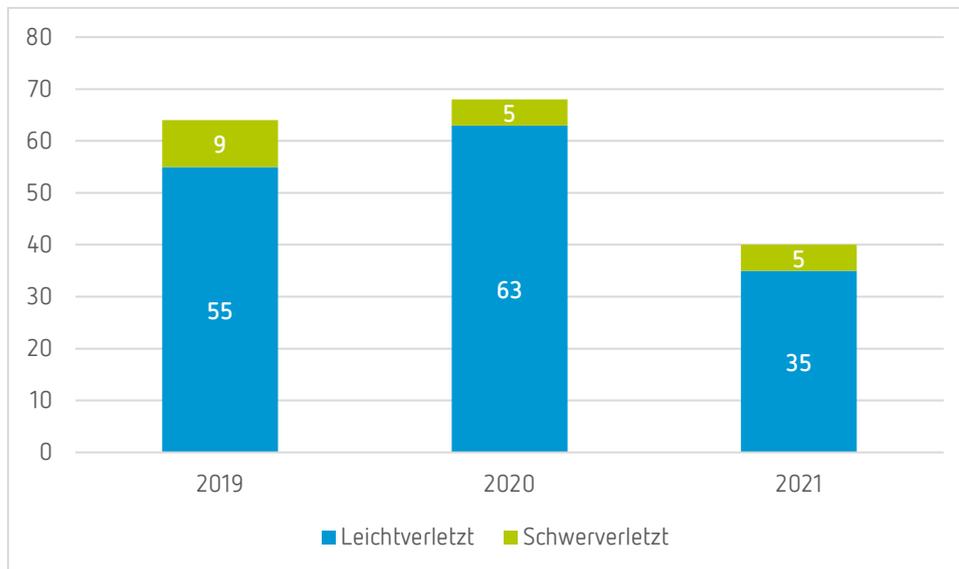
<sup>24</sup> Vgl. Statistikamt Nord 2022: Unfallzahlen gegenüber 2019 rückläufig – Mehr Verunglückte bei Zweiradunfällen. Online abrufbar unter: <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/strassenverkehrsunfaelle-in-hamburg-im-1-halbjahr-2022-64438> (zuletzt abgerufen: Januar 2023).

<sup>25</sup> Vgl. Hautzinger et al. 1993: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 13; Bergisch Gladbach.

<sup>26</sup> Vgl. Ipsos 2022: Weltfahrradtag: Sicherheitsbedenken halten Menschen vom Radfahren ab. Online abrufbar unter: <https://www.ipsos.com/de-de/weltfahrradtag-sicherheitsbedenken-halten-menschen-vom-radfahren-ab> (zuletzt aufgerufen: Januar 2023).

dementsprechend begrenzten Menge an Unfällen fallen relative Veränderungen der insgesamt geringen Gesamtmenge entsprechend groß aus (vgl. Abbildung 48).

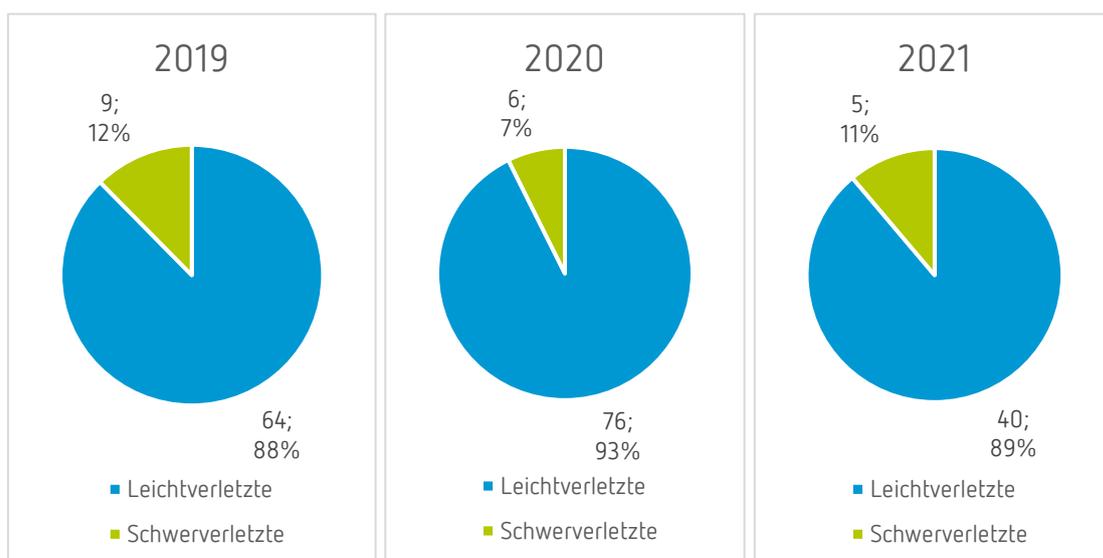
Abbildung 48: Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster



Darstellung: Planersocietät; Daten: Polizei Hamburg.

Der Verletzungsgrad der verunglückten Personen im Untersuchungsgebiet schwankt über den Untersuchungszeitraum: Während sich 2019 noch 9 Personen schwer verletztten, sank in den folgenden beiden Jahren diese Zahl auf 6 Personen (2020) und 5 Personen (2021). Den überwiegenden Anteil an verunglückten Personen nahmen Leichtverletzte ein (zwischen 88-93 %). Es verunglückte im Untersuchungszeitraum keine Person tödlich im Bereich des Schulclusters (vgl. Abbildung 49).

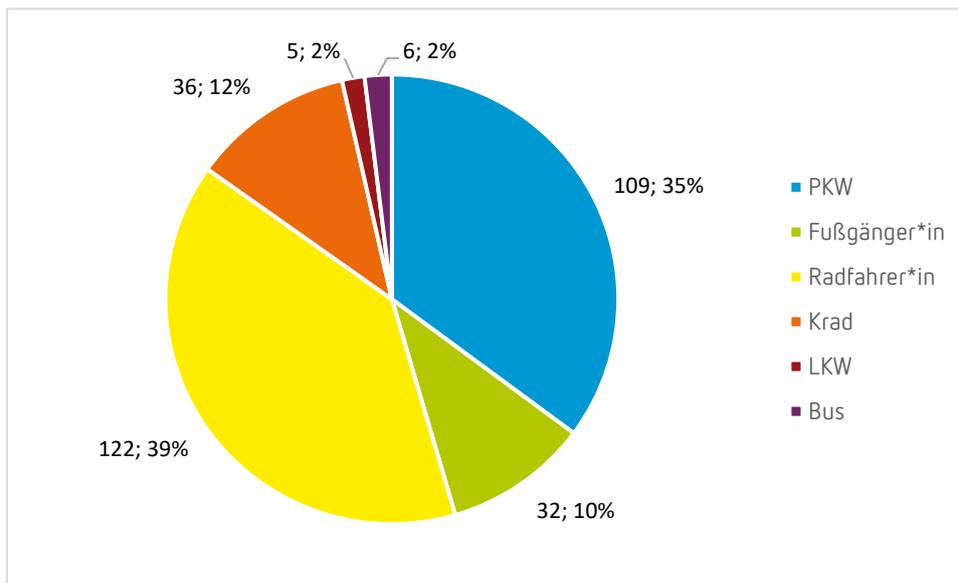
Abbildung 49: Schweregrad der Verkehrsunfälle von 2019-2021 im Schulcluster



Darstellung: Planersocietät; Daten: Polizei Hamburg.

Bei der Betrachtung der genutzten Verkehrsmittel fällt der große Anteil von fast 50 % von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden am Unfallgeschehen auf. Dabei ist unklar, zu welchen Anteilen dies jeweils auf die insgesamt hohen Anteile dieser Verkehrsträger am Verkehrsgeschehen im Schulcluster oder auf die große Gefährdung dieser Verkehrsmittel im Straßenverkehr zurückzuführen sind. Pkw-Fahrende nehmen einen Anteil von 35 % an den beteiligten Unfallparteien ein. Krad-, LKW- und Busfahrende nehmen zusammen einen eher geringen Anteil von ca. 16 % ein (vgl. Abbildung 50).

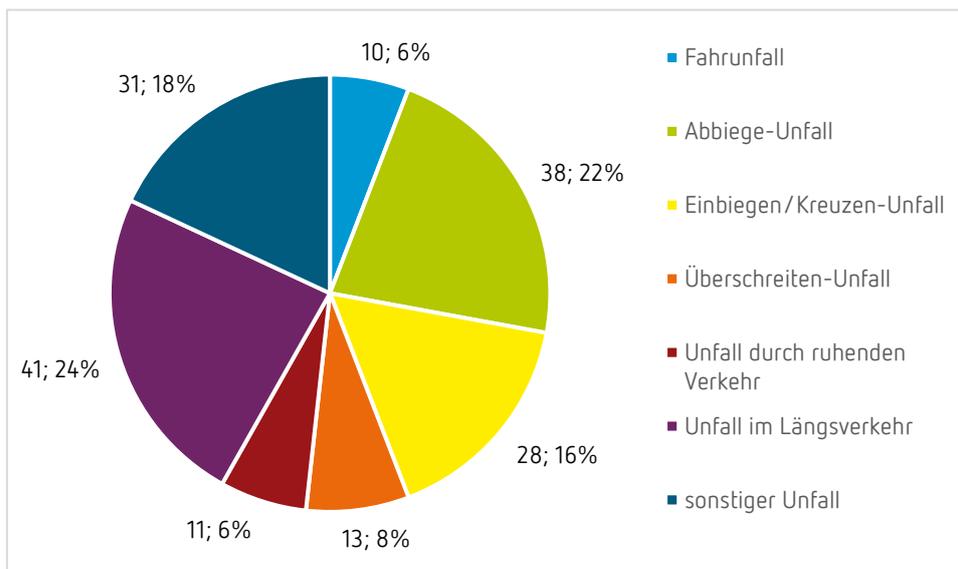
Abbildung 50: Genutzte Verkehrsmittel der an Unfällen mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster beteiligten Unfallparteien



Darstellung Planersocietät; Daten: Polizei Hamburg.

Neben dem Verletzungsgrad und den beteiligten Verkehrsmitteln geben die Unfalltypen einen weiteren Hinweis auf das Unfallgeschehen im Schulcluster: Den größten Anteil von 24 % nehmen Unfälle im Längsverkehr ein. Dabei handelt es sich um Unfälle zwischen Verkehrsteilnehmenden, die in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten. Unfälle im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen nehmen zusammengefasst einen noch höheren Anteil von etwa 38 % an allen Unfällen mit Personenschaden ein. Hierzu zählen Abbiege-Unfälle sowie Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle (vgl. Abbildung 51). Hieraus lässt sich ableiten, dass insbesondere die sichere Gestaltung von Knotenpunkten eine hohe Priorität bei der späteren Maßnahmengestaltung einnehmen muss.

Abbildung 51: Unfalltypen der Verkehrsunfälle mit Personenschaden von 2019–2021 im Schulcluster



Darstellung: Planersocietät; Daten: Polizei Hamburg.

### Auffällige Unfallstellen

Neben der vorangegangenen quantitativen Auswertung der Unfälle im Untersuchungsgebiet soll auch die räumliche Verteilung des Unfallgeschehens im Schulcluster in den Blick genommen werden. Grundsätzlich fällt auf, dass sich ein Großteil der Unfälle im betrachteten Zeitraum entlang der an das Untersuchungsgebiet grenzenden Hauptverkehrsstraßen Grindelberg und Schäferkampsallee ereignet hat. Es lassen sich mehrere räumliche Schwerpunkte identifizieren, wo es vermehrt zu Unfällen mit Personenschaden kam (vgl. Abbildung 52).

1. Grindelberg (Bereich rund um die Haltestelle Hoheluftbrücke)
2. Grindelberg/ Beim Schlump/ Grindelallee/ Hallerstraße
3. Beim Schlump/ Bundesstr.
4. Beim Schlump/ Schäferkampsallee
5. Schäferkampsallee/ Fruchtallee/ Weidenstieg
6. Bundesstr./ Gustav-Falke-Straße

Abbildung 52: Unfälle mit Personenschaden von 2019-2021 im Schulcluster



### Legende

- Untersuchungsgebiet
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- ① Häufung von Unfällen

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Quelle Unfalldaten:**  
Polizei Hamburg  
**Stand:** Oktober 2022.

Für die Unfallstelle Beim Schlump/ Bundesstr. (3) liegen tieferegehende Auswertungen von Seiten der Polizei Hamburg vor, die die Jahre 2017 bis einschließlich 2021 umfassen. Im Bereich dieses Knotens kam es zu insgesamt 24 Unfällen mit Personenschaden, bei denen sich 26 Personen leicht und zwei Personen schwer verletzt. Davon waren mehr als die Hälfte der Personen Radfahrende (9) oder zu Fuß Gehende (6).

Die Betrachtung der räumlichen Verteilung des Unfallgeschehens macht insgesamt deutlich, dass sich viele der Unfälle im Bereich von (größeren) Knotenpunkten ereignen und dementsprechend

dort ein besonders großer Handlungsbedarf zur sicheren Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur besteht. Dennoch gilt es Aspekte der Verkehrssicherheit auch in allen anderen Bereichen im Untersuchungsgebiet konsequent mitzudenken.

### Zusammenfassung Unfallanalyse

- keine getöteten Verkehrsteilnehmenden im Untersuchungszeitraum – jedoch schwankender Anteil von Schwerverletzten zwischen 7 und 12 %
- zu Fuß Gehende und Radfahrende machen fast 50 % der Verletzten aus
- Häufungen von Unfällen entlang der Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet
- viele Verkehrsunfälle im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen

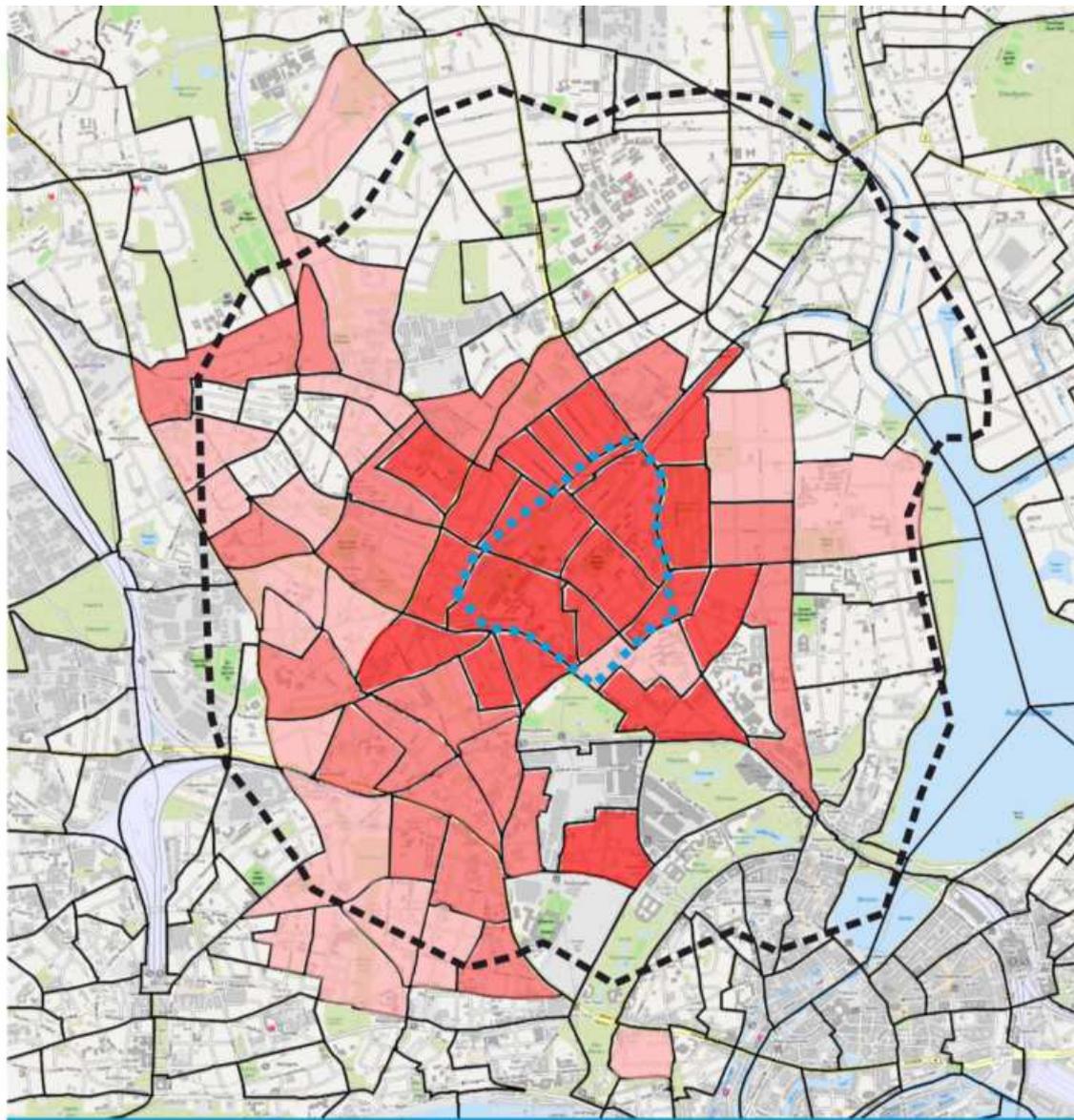
### 3.4.9 Erreichbarkeitsanalyse

Im Rahmen der Schulumfeldanalyse soll neben der verkehrlichen Situation im Schulcluster auch ein Blick auf die Erreichbarkeit der verschiedenen Schulstandorte geworfen werden. Dafür können verschieden Methoden wie bspw. die kürzeste- oder schnellster Weg-Analyse genutzt werden. Diese Analysen stellen sich aufgrund der begrenzten Aussagekraft für die Analyse des Schulclusters als nicht zielführend dar, weil die Schulwege der Schülerinnen und Schüler maßgeblich von den jeweiligen Einzugsgebieten der Schulen abhängen. Aus diesem Grund werden stattdessen die statistischen Gebiete in den Blick genommen, in denen viele Schülerinnen und Schüler wohnen. Darauf aufbauend wird eine Skizzierung der Zuwegungen zum Schulcluster vorgenommen, um wichtige Schulwegeachsen zu identifizieren. Als Grundlage dafür dient die im Regionalen Bildungsatlas der FHH zur Verfügung gestellten Einzugsgebiete der einzelnen Schulstandorte. Diese enthalten die Anteile der Schülerinnen und Schüler der einzelnen Schulen nach Wohnort (in Form des Statistischen Gebiets) sowie die absolute Anzahl der Schülerinnen und Schüler. Die Daten stammen aus dem Schuljahr 2021/2022 und liegen für die Schulen des Schulclusters fast vollständig vor - lediglich für das Gymnasium Rotherbaum sowie für die Monaddrei-Schule konnten keine Daten im Bildungsatlas ausgemacht werden. Die Ergebnisse können der Abbildung 53 entnommen werden.

Die Abbildung zeigt, in welchem statistischen Gebiet wie viele Schülerinnen und Schüler von den Schulen aus dem Schulcluster (ausgenommen der oben genannten) ihren Wohnort haben. Je dunkler ein Statistisches Gebiet eingefärbt ist, desto mehr Schülerinnen und Schüler wohnen dort. Der Verteilung der Wohnorte erstreckt sich über die Stadtteile Altona-Altstadt, Eimsbüttel bis nach Stellingen und Rotherbaum. Dabei ist ein deutlicher Fokus auf den westlich des Schulclusters gelegenen Gebieten zu erkennen. Aus der Verteilung lässt sich außerdem erkennen, dass die Gebiete mit den meisten Schülerinnen und Schüler innerhalb des Untersuchungsgebiets des Schulclusters liegen. Des Weiteren konzentrieren sich die Wohnorte überwiegend auf die direkt angrenzenden statistischen Gebieten, vor allem in nordöstlich sowie nordwestlicher Richtung. Auffällig ist lediglich das statistische Gebiet 4002 westlich der U-Bahn-Station Messehallen, welches ebenfalls eine hohe Anzahl an Schülerinnen und Schüler aufweist, sich im Gegensatz zu den anderen Gebieten jedoch nicht im direkt angrenzenden Umfeld zum Schulcluster befindet. Die statistischen Gebiete

mit der geringsten Anzahl an Wohnorten der Schülerinnen und Schüler konzentrieren sich vor allem auf die südlichen Bereiche in Richtung Altona-Altstadt und St. Pauli. Insgesamt liegt mit einen wenigen Ausnahmen ein Großteil der Wohnorte der Schülerinnen und Schüler in einer fußläufigen Entfernung von maximal 30 Minuten zum Zentrum des Schulclusters.

Abbildung 53: Einzugsbereiche der Schulen im Schulcluster



### Legende

- |   |   |
|---|---|
|  Untersuchungsgebiet                         |  Erreichbarkeit des Schulclusters zu Fuß (30 min.) |
|  Statistisches Gebiet                        |   |
|  Wohnort von >60 Schülerinnen und Schülern   |   |
|  Wohnort von 20-60 Schülerinnen und Schülern |   |
|  Wohnort von < 20 Schülerinnen und Schülern  |   |

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Quelle Einzugsgebiete: Regionaler  
Bildungsatlas  
Stand: Juni 2023

## 3.5 Zusammenführung

In den vorangegangenen Unterkapiteln der Schulumfeldanalyse wurde die Situation im Schulcluster gegliedert nach den einzelnen Verkehrsträgern analysiert (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, fließender und ruhender Kfz-Verkehr). Neben der verkehrsmittelbezogenen Analyse wurden darüber hinaus Querschnittsthemen näher betrachtet, darunter die städtebaulichen Strukturen und das Unfallgeschehen im Schulcluster. Eine wesentliche Besonderheit war dabei der besondere Charakter des Untersuchungsgebiet mit der sehr hohen Dichte an Schul- und Freizeiteinrichtungen und einem dementsprechend sehr hohen Aufkommen an Schülerinnen und Schülern, die in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad das Schulcluster nutzen und besondere Bedürfnisse an die Verkehrsinfrastruktur vor Ort stellen (vgl. Kapitel 1).

Dabei zeigten sich die vielen Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der (Schul-)Mobilität, gleichzeitig jedoch auch einige Stärken und Potenziale, die Anhaltspunkte für den weiteren Bearbeitungsprozess und somit für die spätere Konzeption darstellen. Zudem deckten sich die Ergebnisse der Schulumfeldanalyse weitestgehend mit den Ergebnissen der Beteiligungsformate, die während der Schulumfeldanalyse durchgeführt wurden (Arbeitskreis, Online-Beteiligung, Wunschbriefkästen, Kinder- und Jugendrallye sowie Planungsspaziergang). Die übergeordnete Parallele zwischen den Hinweisen aus den Beteiligungsformaten und der im Rahmen der Schulumfeldanalyse durchgeführten fachlichen Betrachtung sind die bestehenden Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr, die sich etwa in Form mangelhafter Sichtbeziehungen in Querungsbereichen aufgrund parkender Kfz, Mängeln bei der Radverkehrsinfrastruktur und zum Teil eingeschränkt nutzbaren Gehwegen ergeben.

Im Folgenden werden auf Basis der Hinweise aus den Beteiligungsformaten sowie der Schulumfeldanalyse verkehrsträgerübergreifende Handlungsbedarfe formuliert, denen jeweils erste räumliche Bereiche, Straßenzüge und Kreuzungen zugeordnet werden.

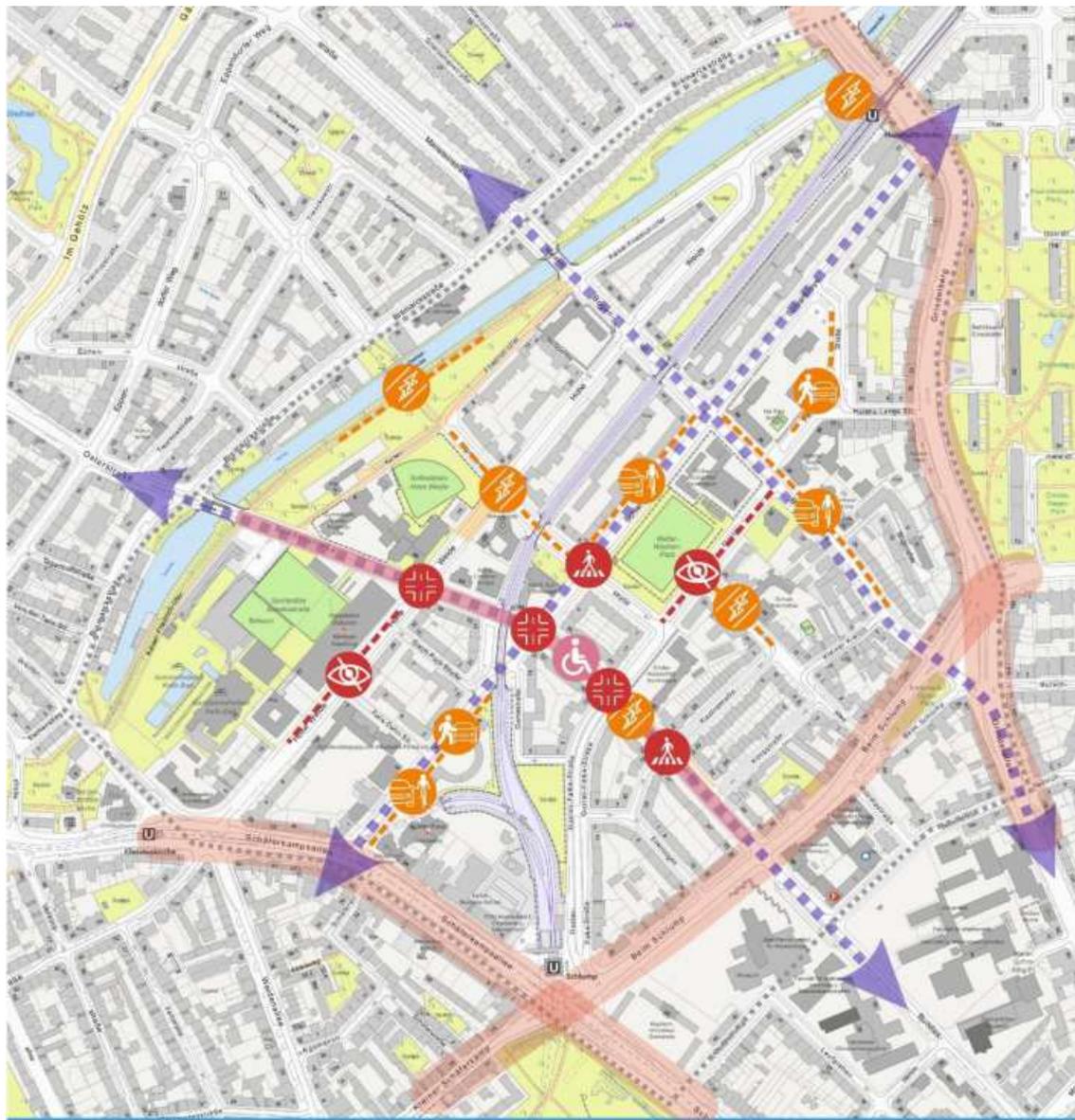
### Erhöhung der Flächenverfügbarkeit für den Rad- und Fußverkehr

Kennzeichnend für das Schulcluster ist insbesondere der Platzmangel für den Fuß- und Radverkehr. Insbesondere unter Berücksichtigung der erhöhten (Sicherheits-)Anforderungen, die sich aus der Schulmobilität ergeben, ist dies prekär. Es finden sich zahlreiche Parkmöglichkeiten im Seitenraum, die jedoch im Spannungsfeld zur stark begrenzten Flächenverfügbarkeit im Schulcluster stehen und Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufgrund der fehlenden Fläche begünstigen. Im gegenwärtigen Zustand ist die Verteilung der Verkehrsflächen im Schulcluster an vielen Stellen einseitig auf die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Dies führt dazu, dass der Fuß- und Radverkehr benachteiligt, der Nutzungskomfort und die Aufenthaltsqualität eingeschränkt und das Konflikt- und Unfallpotential erhöht wird. Gerade unter Berücksichtigung des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens von Kindern und begleitenden Eltern oder Klassenverbänden auf dem Weg zum (Sport-)Unterricht sind ausreichender Platz und sichere Gehwege essenziell. Besonders betroffen davon sind Straßenräume, in denen quer zur Fahrbahn geparkt wird, wie zum Beispiel in der Gustav-Falke-Straße und in der Hohe Weide. Eine gerechtere Verteilung der begrenzten Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs ist deshalb dringend notwendig.

### Handlungserfordernisse

- Schaffung breiter und komfortabler Gehwege (vor allem relevant in Teilen der Gustav-Falke-Straße)
- Abbau von Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr aufgrund schmaler Seitenräume (vor allem relevant in der Bundesstraße und Kielortallee)
- Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs, indem bspw. Gehwegparken, Parken in Kreuzungsbereichen und Querparken vermieden werden (vor allem relevant in der Gustav-Falke-Straße und in der Hohe Weide)

Abbildung 54: Problembereiche im Schulcluster



### Legende

Untersuchungsgebiet	fehlende Barrierefreiheit	ungünstige Kreuzung für Fuß- und Radverkehr
<b>Konfliktsituationen</b>	Querungsbedarf	
Rad- + Kfz-Verkehr	eingeschränkte Sicht	
Fuß- + ruhender Kfz-Verkehr	Trennwirkung	
Fuß- + Radverkehr	Durchgangsverkehre	

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: März 2023

### Querungsbedarfe

Im Schulcluster finden sich zahlreiche Querungsanlagen und -hilfen im Bereich von Knotenpunkten in jeweils unterschiedlicher Qualität, etwa in Hinblick auf den barrierefreien Ausbau. Darüber hinaus findet sich mit dem Gehweg entlang des Isebekkanals eine querungsarme und attraktive Wegeverbindung mit hoher Aufenthaltsqualität abseits des MIV, die jedoch punktuelle Mängel hinsichtlich Konfliktsituationen mit querenden Radfahrenden aufweist. An anderen Stellen im

Untersuchungsgebiet zeigen sich weitere Querungsbedarfe, die durch die bestehende Infrastruktur bisher nicht gedeckt werden und damit zusätzlichen Handlungsbedarf nahelegen. Dies ist insbesondere entlang von Verbindungen der Fall, die auch von vielen Schülerinnen und Schüler auf ihrem Weg zur Schule genutzt werden: Zur Überquerung der Schlankreye (auf Höhe der Heymannstraße) und der Bundesstraße (auf Höhe der Kippingstraße) fehlen Querungshilfen, vor allem da die besagten Straßenzüge auch durch andere Verkehrsträger (insb. durch den Kfz-Verkehr) beansprucht werden.

### Handlungserfordernisse

- Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr in Kreuzungsbereichen abbauen (vor allem relevant für Kreuzungen entlang der Bundesstraße)
- bestehende Querungsbedarfe decken (vor allem relevant in der Bundesstraße und Schlankreye)

### Verkehrsberuhigung

Von den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen abgesehen finden sich innerhalb des Schulclusters bereits Ansätze zur Verkehrsberuhigung wieder. Zum einen werden bereits bestehende Handlungsspielräume zur Reduzierung der Geschwindigkeit genutzt, etwa im Bereich von Schulen und den zwei Krankenhäusern. Zum anderen gibt es Stellen, die mit dem Rad oder zu Fuß passierbar, jedoch nicht mit einem Kfz befahrbar sind und somit als modale Filter fungieren und einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung leisten (z.B. der Bereich zwischen der Ida Ehre Schule und dem HLG). Die dadurch gewonnenen freien Flächen werden unter anderem zum Abstellen von Fahrrädern genutzt, weisen jedoch gleichzeitig Potenziale für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf.

Dennoch besteht ein großer Handlungsbedarf für eine weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Schulclusters, vor allem vor dem Hintergrund sicherer Wege für Schülerinnen und Schüler, die oft mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind: So zeigte die Unfallanalyse, dass fast 50 % der Verletzten bei Verkehrsunfällen im Schulcluster zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren. Räumliche Schwerpunkte für weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung können die Gustav-Falke-Straße und die Heymannstraße darstellen, die wichtige Verbindungsachsen für Schülerinnen und Schüler darstellen. Hinzu kommen die Bezirksstraßen Bundesstraße, Bogenstraße und Schlankreye, die aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Hauptverkehrsstraßen bzw. den nördlich des Isebekkanals gelegenen Wohngebieten besonders von Durchgangsverkehr betroffen sind.

### Handlungserfordernisse

- verkehrsberuhigende Maßnahmen auf wichtigen Schulwegen (vor allem relevant für die Gustav-Falke-Straße und Heymannstraße)
- Aufenthaltsqualität im Umfeld modaler Filter erhöhen (vor allem relevant die Gustav-Falke-Straße und Kielortallee)
- Durchgangsverkehr im Schulcluster verringern (vor allem relevant für die Bundesstraße, Bogenstraße, Schlankreye)

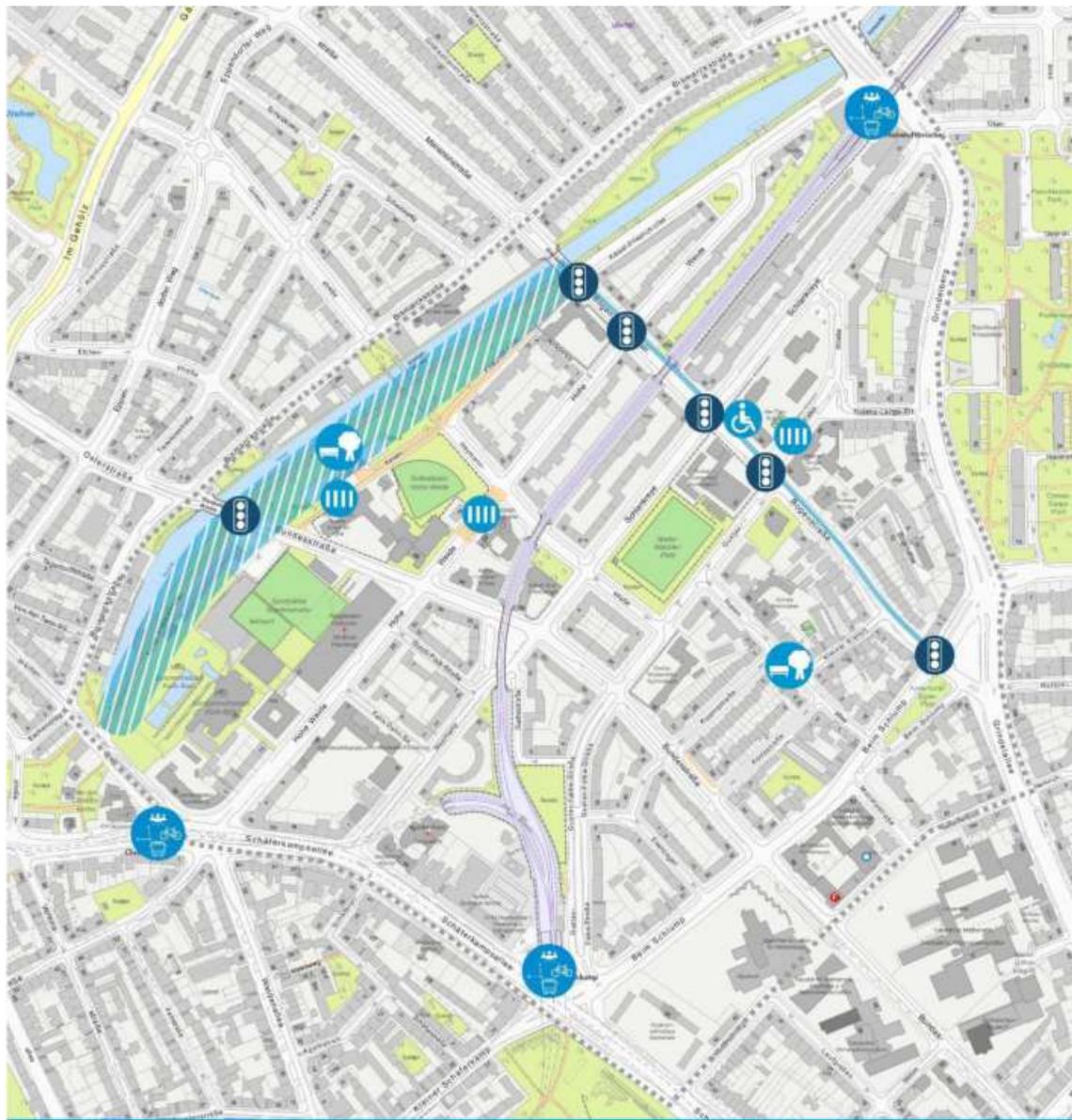
### **Aufenthaltsqualität**

Abseits des Kfz-Verkehrs liegende Gehwegeverbindungen, verkehrsberuhigte Bereiche sowie Grün- und städtebauliche Strukturen sorgen für eine stellenweise hohe Aufenthaltsqualität im Schulcluster. Der nördliche Bereich der Grünflächen entlang des Isebekkanals ist zudem laut des Hamburger Landschaftsprogramms Teil einer gesamtstädtisch bedeutsamen Grünverbindung. Defizite und damit Handlungsbedarfe hinsichtlich der Aufenthaltsqualität bestehen vor allem im Bereich von stark durch den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr geprägten Straßenräumen und dabei insbesondere im direkten Umfeld der Schulen im Untersuchungsgebiet.

### **Handlungserfordernisse**

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den direkten Schulumfeldern

Abbildung 55: Stärken im Schulcluster



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  Aufenthaltsqualität
-  barrierefreier Ausbau
-  modaler Filter
-  Verknüpfungspunkt
-  radverkehrsfreundliche Ampelschaltung

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: März 2023

### Barrierefreiheit

In Hinblick auf die Barrierefreiheit wurden im Zuge der Schulumfeldanalyse einige Handlungserfordernisse deutlich. Dies betrifft zum einen die zahlreichen Knotenpunkte im Quartier, die zum Teil noch nicht barrierefrei ausgestattet sind. So fehlen beispielsweise in der Bundesstraße an vielen Knotenpunkten Bodenindikatoren. Mit dem momentanen Umbau der Bundesstraße im

südlichen Bereich wird das barrierefreie Querens dort jedoch zeitnah erleichtert. Zum anderen betrifft der weitere barrierefreie Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auch den ÖPNV in Form der vielen Haltestellen im Untersuchungsgebiet: Während die angrenzenden U-Bahn-Stationen bereits vollumfänglich barrierefrei ausgebaut sind, fehlen vielen Bushaltestellen im Schulcluster entsprechende barrierefreie Elemente, wie taktile Leitsysteme, Fahrgastinformationsanzeigen und Hochborde. Weitere Handlungserfordernisse ergeben sich entlang vieler Gehwege im Schulcluster, die teilweise sehr schmal dimensioniert und verengt sind, sodass insbesondere Rollstuhlfahrende und andere Gruppen von Nutzenden mit erhöhtem Platzbedarf in ihrer Mobilität behindert werden. Dies gilt u. a. in Teilabschnitten der Gustav-Falke-Straße oder in der Kielortallee.

#### **Handlungserfordernisse**

- Knotenpunkte barrierefrei ausbauen (vor allem relevant an den Knotenpunkten entlang der Bundesstraße)
- Bushaltestellen barrierefrei ausbauen (vor allem relevant in der Bundesstraße und Beim Schlump)
- Gehwege verbreitern und Engstellen vermeiden (vor allem relevant in Teilen der Gustav-Falke-Straße sowie in der Kielortallee)

#### **Verknüpfung**

Unter anderem aufgrund seiner innenstadtnahen Lage ist das Schulcluster sehr gut an die umliegenden Gebiete sowie die Gesamtstadt angebunden. Im Bereich des Kfz-Verkehrs sorgen dafür die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen, die zum Teil auch als Magistrale von gesamtstädtischer Bedeutung sind. Gleichzeitig entfalten die Hauptverkehrsstraßen für zu Fuß Gehende und Radfahrende eine starke Trennwirkung zu den östlich, südlich und südwestlich des Schulclusters gelegenen Gebieten, was sich z.B. an langen Querungsdistanzen im Bereich großer Knotenpunkte zeigt, etwa in der Schäferkampsallee auf Höhe der Hohe Weide. Abgesehen von den bereits beschriebenen Konfliktstellen entlang des Isebekkanals, insbesondere im Bereich der Goebenrücken, weisen die Bereiche nordwestlich des Isebekkanals eine bessere Anbindung für den Fuß- und Radverkehr an das Schulcluster auf. Speziell für den Radverkehr sorgen die Velorouten 2 und 3 für eine verbesserte Anbindung des Schulclusters an die umliegenden Gebiete. Mit den zahlreichen Bushaltestellen und angrenzenden drei U-Bahn-Stationen bietet das Schulcluster auch eine sehr gute ÖPNV-Anbindung, die durch die Planungen zur U5 perspektivisch weiter gestärkt wird. Ergänzend dazu bieten die verschiedenen Sharing-Angebote weitere Möglichkeiten zur intermodalen Gestaltung der eigenen Wegeketten und sollten deshalb weiter ausgebaut werden. Insgesamt zeigen sich somit beim Thema Verknüpfung vor allem im Bereich der Hauptverkehrsstraßen für den Fuß- und Radverkehr Handlungsbedarfe.

#### **Handlungserfordernisse**

- Barrierewirkungen der Hauptverkehrsstraßen für den Fuß- und Radverkehr abbauen (vor allem relevant für Schäferkampsallee/ Hohe Weide, Fruchttallee)
- Ausbau von Sharing-Angeboten fortführen und Intermodalität weiter stärken (Verknüpfung von ÖPNV, Sharing-Angeboten, Rad- und Fußverkehr)

## 4 Verkehrsführung

Das erarbeitete Verkehrskonzept besteht aus zwei grundlegenden Elementen: Den Verkehrsführungsvarianten einerseits und konkret erarbeiteten Maßnahmen andererseits (vgl. Kapitel 5). Auf Basis der Beteiligungsergebnisse (vgl. Kapitel 2) und der fachlichen Bewertung des Bestandes (vgl. Kapitel 3) wurden entsprechend der zugrundeliegenden Drucksache 21-2285 mehrere Vorschläge für die künftige Gestaltung der Verkehrs- und Erschließungssituation des Untersuchungsgebiets erarbeitet.

Konkret handelt es sich um drei Varianten, die sich hinsichtlich ihres Eingriffsgrades in das bestehende Straßennetz unterscheiden, zugleich aber aufeinander aufbauen. Zentral ist außerdem für alle drei Varianten, dass sie insbesondere dem hohen Aufkommen an Schülerinnen und Schülern und den daraus resultierenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit Rechnung tragen. Folglich wird im Rahmen aller drei Varianten angestrebt, die Kfz-Verkehrsführung als Grundlage zur Steigerung der Verkehrssicherheit in den Blick zu nehmen und darauf aufbauend den Fuß- und Radverkehr vor dem Hintergrund einer extrem hohen Schuldichte zu verbessern.

Abbildung 56: vorgesehene Bereiche für den Einsatz modaler Filter in der Gustav-Falke-Straße: Bereich zwischen HLG und Ida-Ehre-Schule (links) und zwischen Heymannstraße und Kielortallee (rechts)



Quelle: Planersocietät.

Mithilfe der Anpassung der Kfz-Verkehrsführung können Bereiche für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden, indem beispielsweise Durchgangsverkehre vermieden werden. Gleichzeitig wird die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr beibehalten bzw. gestärkt: So sollen beispielsweise die in allen Varianten vorgeschlagenen Fußverkehrs- und Aufenthaltsflächen weiterhin für den Radverkehr durchfahrbar bleiben. Neben kurzen Straßenabschnitten, für die eine Änderung der Benutzbarkeit durch modale Filter vorgesehen wird, etwa im Rahmen des Mobilitätsbands<sup>27</sup> in der Gustav-Falke-Straße (vgl. Kapitel 5.1), gibt es weitere Möglichkeiten zur Minderung von Durchgangsverkehren und Steigerung der Verkehrssicherheit, die in den Varianten genutzt werden. Dazu zählen z. B. die Einführung oder das Umdrehen von Einbahnstraßenregelungen im

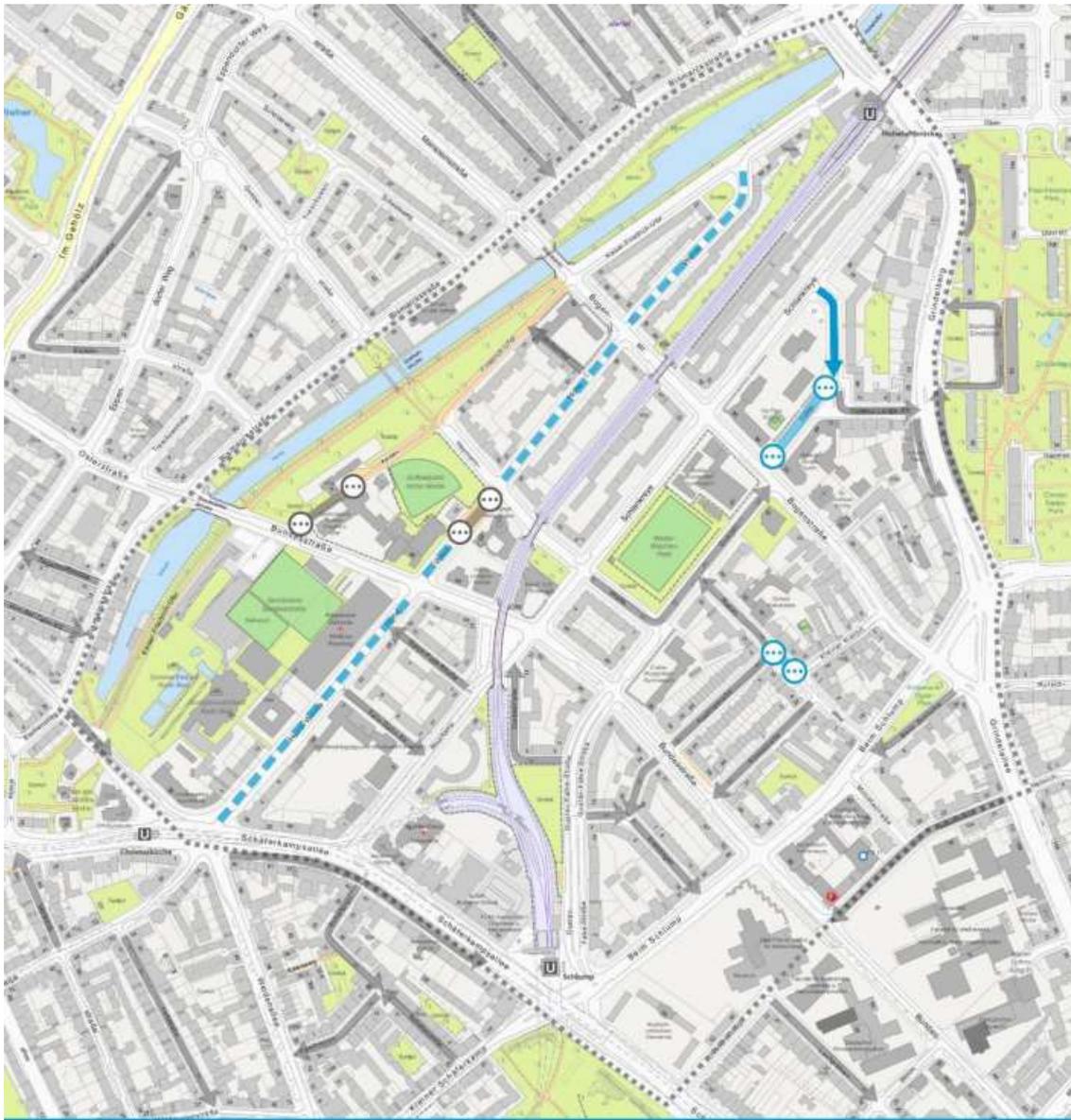
<sup>27</sup> Das Mobilitätsband stellt eine Hauptwegeachse für den Fuß- und Radverkehr entlang der Gustav-Falke-Straße innerhalb des Schulclusters dar. Kerngedanke aller Verkehrsführungsvarianten ist es, hier aufgrund der hohen Frequentierung durch Kinder und Jugendliche einen besonderen Schwerpunkt auf aktive Mobilität und Aufenthaltsqualität zu legen.

Bereich der Kielortallee zur Verkehrsberuhigung sowie die Ausweisung von Fahrradstraßen, die mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ausgestattet werden. Eine weitere Option ist das Einrichten einer Diagonalsperre in Kreuzungsbereichen, sodass der Kfz-Verkehr beim Einfahren in die Kreuzung lediglich links bzw. rechts abbiegen, jedoch nicht mehr geradeaus fahren kann.

## 4.1 Variante a

Die Variante a stellt die sogenannte Basisvariante dar, bei der erste Änderungen an der Verkehrsführung vorgenommen werden (vgl. Abbildung 57). Hierzu zählt zum einen das Einrichten von zwei Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt im Bereich zwischen der Ida-Ehre-Schule und dem HLG sowie im heute verkehrsberuhigten Bereich der Kielortallee. Während im ersten Fall aufgrund des bestehenden Modalfilters bereits heute keine Kfz-Durchgangsverkehre möglich sind, werden im Fall der Kielortallee Durchgangsverkehre, die durch den verkehrsberuhigten Bereich führen, unterbunden. In beiden Fällen sollen diese Flächen dem besonders hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Kernbereich des Schulcluster-Gebietes Rechnung tragen und die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität steigern. Neben Sitz- und Spielmöglichkeiten sind hier auch Fahrradabstellanlagen vorgesehen (vgl. Kapitel 5.1 und 5.1.3). Weitere Änderungen an der Verkehrsführung ergeben sich durch das Einrichten einer Fahrradstraße in der Straße Hohe Weide, die den Radverkehr bevorrechtigt und nur Kfz-Verkehr mit „Anliegen“ (z.B. Anwohnende, Beschäftigte und Besuchende des Krankenhauses) die Einfahrt in die Straße ermöglicht (vgl. Kapitel 5.3). Zudem fallen in die Variante a bestehende Planungen im Rahmen des Bezirksroutenkonzepts.

Abbildung 57: Variante a der Kfz-Verkehrsführung



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  bestehende Einbahnstraße
-  neue Einbahnstraße
-  bestehender Bereich ohne Kfz-Verkehr
-  neu einzurichtender Kfz-freier Bereich
-  Fahrradstraße „Anlieger frei“

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

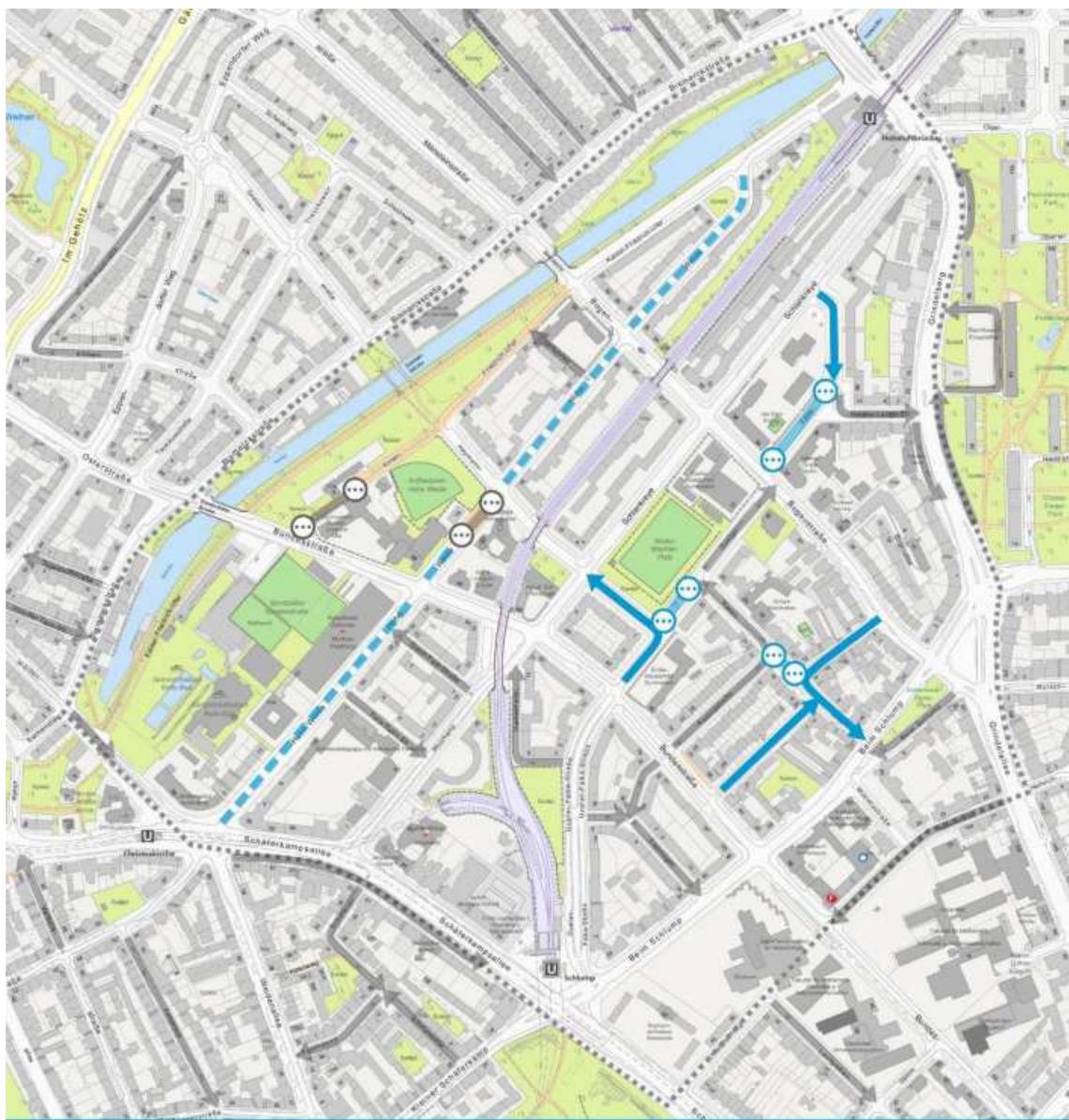
Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: September 2024

## 4.2 Variante b

Aufbauend auf den bereits im Rahmen der Variante a skizzierten Änderungen werden in der Variante b (vgl. Abbildung 58) darüber hinaus bestehende Einbahnstraßenregelungen in der

Heymannstraße, einem kurzen Teilabschnitt der Gustav-Falke-Straße und der Koopstraße umgedreht. In der Straße Kleiner Kielort wird eine neue Einbahnstraße eingerichtet, um Durchgangsverkehr im Bereich rund um die Schule Kielortallee zu vermeiden (vgl. Kapitel 5.1.3). Darüber hinaus wird in der Gustav-Falke-Straße eine weitere Fläche, die für den Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich zwischen Heymannstraße und Kielortallee vorgesehen, die eine Durchfahrung der Gustav-Falke-Straße zwischen Bundes- und Bogenstraße für den Kfz-Verkehr unterbindet und das vorgeschlagene Mobilitätsband im Kernbereich des Schulclusters stärkt (vgl. Kapitel 5.1). Den dadurch entstehenden Ausweichverkehren steht mit der Verbindung über die Bundesstraße, Schlankreye und Bogenstraße eine Alternative mit geringem Umweg zur Verfügung, sodass ungewollte Ausweichverkehre über den Straßenzug Kippingstraße, Kielortallee und Gustav-Falke-Straße vermieden werden.

Abbildung 58: Variante b der Kfz-Verkehrsführung



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  bestehende Einbahnstraße
-  neue Einbahnstraße
-  bestehender Bereich ohne Kfz-Verkehr
-  neu einzurichtender Kfz-freier Bereich
-  Fahrradstraße „Anlieger frei“

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** September 2024

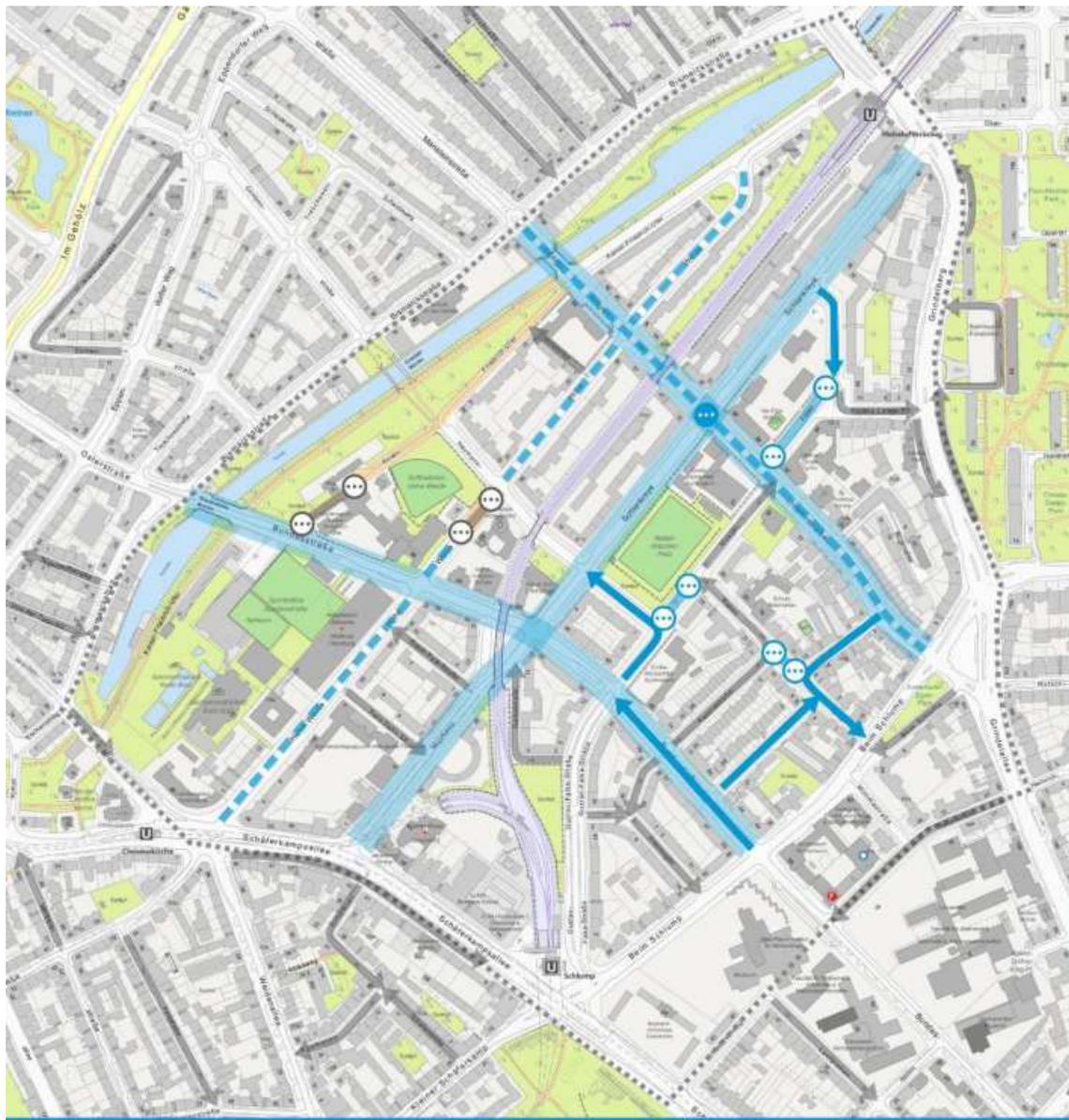
## 4.3 Variante c

Neben den Anpassungen in der vorherigen Variante b enthält die Variante c weitergehende Vorhaben, die perspektivisch umfangreiche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie

Änderungen im Verkehr nach sich ziehen (vgl. Abbildung 59). Hierzu zählt das flächendeckende Ausweisen von Tempo 30 abseits der Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsgebiet. Konkret sind davon die Bundesstraße, Bogenstraße und Schlankreye als Bezirksstraßen betroffen, auf denen bereits heute an vielen Stellen ein zeitlich begrenztes Tempolimit von 30 km/h gilt. Durch den flächendeckenden Einsatz von Tempo 30 werden die heute vielen unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen vereinheitlicht und vereinfacht. Damit wird für Autofahrende das Einhalten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erleichtert und die Sicherheit für den Fuß- und insbesondere den Radverkehr erhöht.

Mit der Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Bundesstraße zwischen den Straßen Beim Schlump und Gustav-Falke-Straße kann darüber hinaus der Kfz-Durchgangsverkehr in der Bundesstraße verringert und damit u.a. das Queren für zu Fuß Gehende deutlich erleichtert werden. Parallel dazu wird im Kreuzungsbereich Bogenstraße/ Schlankreye eine Diagonalsperre vorgeschlagen, die das Durchfahren der Bogenstraße und Schlankreye für den Kfz-Verkehr unterbindet. In der Bogenstraße wird zudem eine weitere Fahrradstraße eingerichtet, wodurch ein Teilabschnitt der Veloroute 3 deutlich aufgewertet wird. Die Kombination aus der Einbahnstraßenregelung in der Bundesstraße sowie der Diagonalsperre führt zu einer weitestgehenden Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr im gesamten Untersuchungsgebiet außerhalb der Hauptverkehrsstraßen und damit zu einer deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Die in dieser Variante genannten Änderungen haben eher langfristigen Charakter, da für ihre Umsetzung zum Teil die Änderung übergeordneter rechtlicher Rahmenbedingungen in Form des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und damit verbunden der StVO Voraussetzung ist (z.B. Tempo 30).

Abbildung 59: Variante c der Kfz-Verkehrsführung



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  bestehende Einbahnstraße
-  neue Einbahnstraße
-  bestehender Bereich ohne Kfz-Verkehr
-  neu einzurichtender Kfz-freier Bereich
-  Diagonalsperre
-  Fahrradstraße „Anlieger frei“
-  Tempo 30 dauerhaft

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** September 2024

## 4.4 Zwischenfazit

Wie eingangs bereits beschreiben, unterscheiden sich die drei genannten Verkehrsführungs-Varianten hinsichtlich ihres Eingriffsgrades und bauen aufeinander auf. Zur bestmöglichen Erreichung

der Ziele des Verkehrskonzepts (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, Beitrag zum Klimaschutz, Steigerung der Aufenthaltsqualität) trägt nach einer vergleichenden Betrachtung der drei Varianten die Variante c bei, etwa durch das flächendeckende Unterbinden von Kfz-Durchgangsverkehren. Aufgrund der bereits genannten Hürden (z.B. Anpassung Rechtsrahmen als Voraussetzung) stellt die Variante b zum jetzigen Zeitpunkt einen gangbaren Weg dar, die eine mittelfristig erreichbare Umsetzung der Maßnahmen ermöglicht und substanzielle Fortschritte für die genannten Ziele bewirkt. Die im nächsten Kapitel dargestellten Maßnahmevorschläge beziehen sich deshalb auf die Variante b. Die Vorzüge der Variante b liegen insbesondere in der zusätzlichen Fläche für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt als Teil des Mobilitätsbandes in der Gustav-Falke-Straße, die einen zentralen Baustein darstellt, da damit für die vielen Schülerinnen und Schüler in diesem Bereich deutliche Verbesserungen einhergehen. Die Variante a als Basisvariante kann in diesem Zusammenhang als Zwischenschritt angesehen werden und bündelt Maßnahmen zur Erreichung grundlegender Ziele.

## 5 Maßnahmenvorschläge

Aufbauend auf den Varianten der Verkehrsführung werden im Folgenden Maßnahmen aufgezeigt, die Vorschläge zu konkreten Teilräumen und Straßenabschnitten des Schulclusters machen. Hierfür stellt die im vorherigen Kapitel dargestellte Variante b die Grundlage dar. Dabei geht es zum einen um bauliche Maßnahmen, die etwa eine umfangreiche Umgestaltung des Straßenraums nach sich ziehen und relativ lange Umsetzungsvorläufe benötigen. Zum anderen werden im Rahmen dieser Maßnahmen jedoch auch mögliche Vorabmaßnahmen benannt, um erste Umsetzungen möglichst zügig auf den Weg bringen zu können und die verkehrliche Situation für die Schülerinnen und Schüler im Gebiet kurzfristig zu verbessern (z.B. durch das Einrichten von Fahrradabstellanlagen). Neben baulichen Maßnahmen werden auch organisatorische Maßnahmen benannt, etwa im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Übersicht über die Maßnahmen

Nr.	Maßnahmentitel
S 1	Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße
S 2	Superblock Kielortallee
S 3	Fahrradstraße Hohe Weide
S 4	Umgestaltung Heymannstraße
S 5	Umgestaltung Bundesstraße
S 6	Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen
S 7	Fahrradparken und -services stärken
S 8	Zugänge für Fuß- und Radverkehr stärken

Darstellung: Planersocietät

Neben der textlichen Darstellung wird jede Maßnahme auch visuell in Form eines zusammenfassenden Steckbriefs dargestellt, der eine Kurzbeschreibung, die beteiligten Akteuren, die Umsetzungsperspektive mit Darstellung von Teilmaßnahmen, den Projektumfang, den Handlungsbedarf, ein Good Practice-Beispiel, die Verortung im Untersuchungsgebiet sowie Bezüge zu anderen Maßnahmen und bereits bestehenden Konzepten (vgl. Kapitel 3.1) beinhaltet.

Abbildung 60: Beispielhafte Darstellung der Maßnahmen in Form eines Steckbriefs



Quelle: Planersocietät.

Der Aspekt „Projektumfang“ wird durch drei Einzelkriterien bestimmt: Hierzu zählt zum einen der **Planungsaufwand**, der von einer einfachen Zeichnung zum Aufstellen eines Fahrradbügels (niedrig) bis hin zur grundlegenden Umplanung ganzer Straßenzüge (hoch):

- Niedrig (z. B. Aufstellen von Fahrradbügeln)
- Mittel
- Hoch (z. B. Umplanung von Straßenzug)

Der **Abstimmungsbedarf** stellt das zweite Einzelkriterium dar und kann von einfachen bezirksamtsinternen Abstimmungen (niedrig) bis hin zu umfangreichen Abstimmungen mit diversen Akteuren und ihren Anforderungen reichen (hoch), zum Beispiel im Zuge der Umgestaltung übergeordneter Straßenzüge.

- Niedrig (z. B. bezirksamtsinterne Abstimmung)
- Mittel
- Hoch (z. B. umfangreiche Abstimmung mit diversen Akteuren)

Beim dritten Einzelkriterium geht es um den **Bauumfang**: So kann zwischen Maßnahmen ohne größere bauliche Eingriffe (niedrig), z.B. organisatorischer Art, und Maßnahmen mit umfangreichem Bauumfang und entsprechenden Kosten unterschieden werden (hoch).

- Niedrig (z. B. organisatorische Maßnahmen)
- Mittel

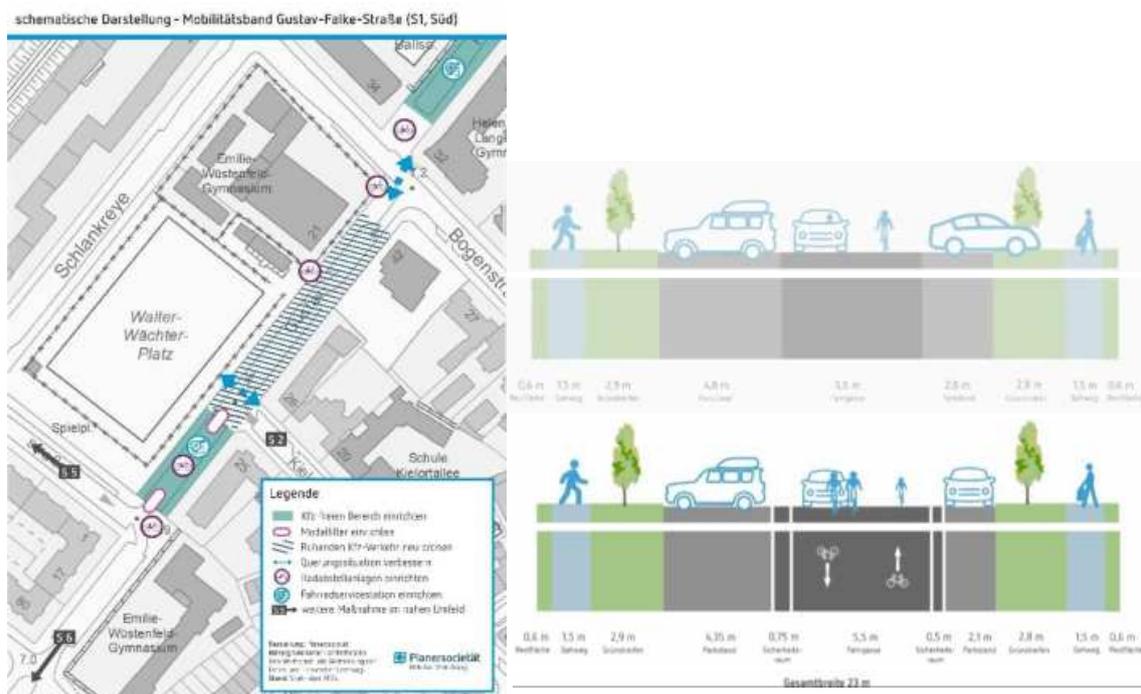
-  Hoch (z. B. umfangreiche tiefbauliche Eingriffe)

Der **Handlungsbedarf** jeder Maßnahme umfasst die drei Stufen „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ und ergibt sich einerseits aus der gutachterlichen Einschätzung jeder Maßnahme bezüglich ihres Beitrags zur Zielerreichung und andererseits aus den Rückmeldungen aus dem Beteiligungsprozess. Da die Maßnahmenentwicklung von vornherein unter der Bedingung eines gewissen Handlungsbedarfs erfolgte, wurde bei der Bezeichnung der untersten Stufe auf „niedrig“ verzichtet, so dass die beiden höheren Stufen ebenfalls entsprechend angepasst wurden.

-  Mittel
-  Hoch
-  Sehr hoch

In Ergänzung zu den Beschreibungstexten und den Steckbriefen gibt es bei Maßnahmen, die einen konkreten Straßenraum betreffen, zusätzlich eine Planungsskizze<sup>28</sup> sowie eine Gegenüberstellung des bisherigen und zukünftigen Straßenquerschnitts (vgl. Abbildung 61).

Abbildung 61: Beispiel für eine Planungsskizze und einen Querschnitt eines umgestalteten Straßenraums



Darstellung: Planersocietät.

<sup>28</sup> Bei der Planungsskizze handelt es sich um einen ersten Entwurf, wie der Straßenraum im Zuge der Umgestaltung aussehen könnte. Es handelt sich um eine Skizze, die lediglich grobe Aussagen zur Flächenverteilung im Straßenraum liefern kann.

## 5.1 Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße (S1)

Mit dem Mobilitätsband in der Gustav-Falke-Straße im Abschnitt zwischen Bundesstraße und Helene-Lange-Straße soll der zentrale Bereich des Schulclusters sicher gestaltet und aufgewertet werden, auf dem täglich mehrere tausend Schülerinnen und Schüler und viele weitere Personen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Abbildung 62: Konzeptskizze Mobilitätsband



Darstellung Planersocietät.

Hierfür sollen zum einen durch Modalfilter in zwei Straßenabschnitten attraktive Straßenräume für den Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsgelegenheiten mit Sitz- und Bewegungsmöglichkeiten geschaffen werden. Zum anderen soll der ruhende Kfz-Verkehr in der Gustav-Falke-Straße neu geordnet werden, um Sicherheitsrisiken durch die bisher eingeschränkten Sichtverhältnisse zu reduzieren und den Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzugestalten (vgl. Kapitel 5.1.2). Im Ergebnis wird die Gustav-Falke-Straße als zentrale Wegeverbindung im Schulcluster gestärkt und die vielen unmittelbar anliegenden Schulstandorte miteinander verknüpft. Zudem ist das Mobilitätsband eng mit der unmittelbar angrenzenden bzw. sich räumlich überschneidenden Maßnahme S2 („Superblock“) verknüpft.

Tabelle 4: Bausteine der Maßnahme "Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße" (S1)

Nr.	Bausteine
S1a	Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität
S1b	Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße
S1c	Querung der Bogenstraße erleichtern

Darstellung: Planersocietät.

Tabelle 5: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Mobilitätsband Gustav-Falke-Straße" (S1)

Nr.	Teilmaßnahmen
S1a.1	Kfz-freier Bereich GFS Nord
S1a.2	Kfz-freier Bereich GFS Süd
S1a.3	Mitwirkung der Schulen an der Ausgestaltung von Kfz-freien Bereichen
S1b.1	Bauliche Umgestaltung der Gustav-Falke-Straße
S1b.2	Einrichtung von Fahrradbügeln im Seitenraum
S1b.3	Querung der Gustav-Falke-Straße erleichtern

Darstellung: Planersocietät.

Abbildung 63: schematische Darstellung Mobilitätsband südlicher Abschnitt

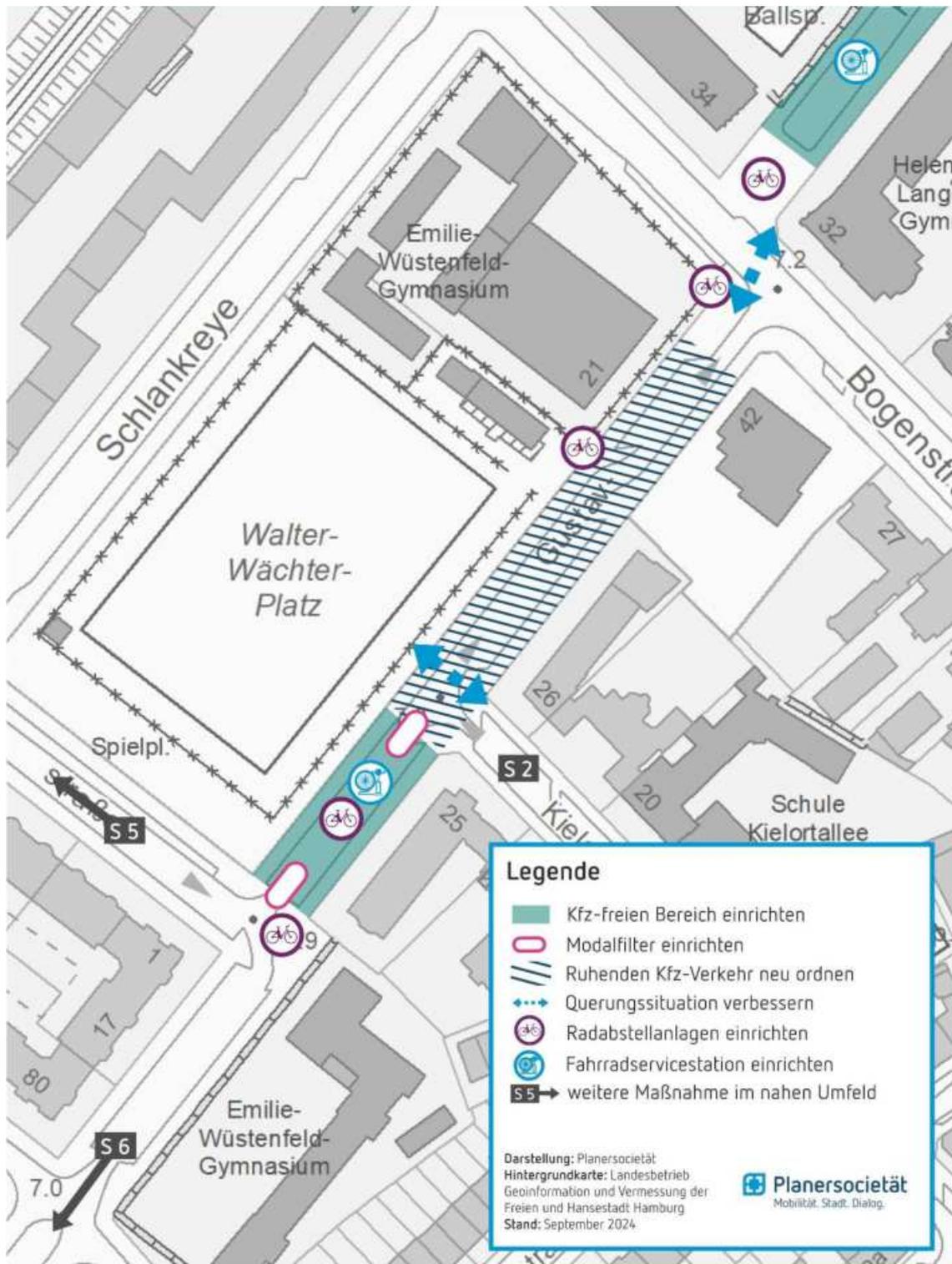
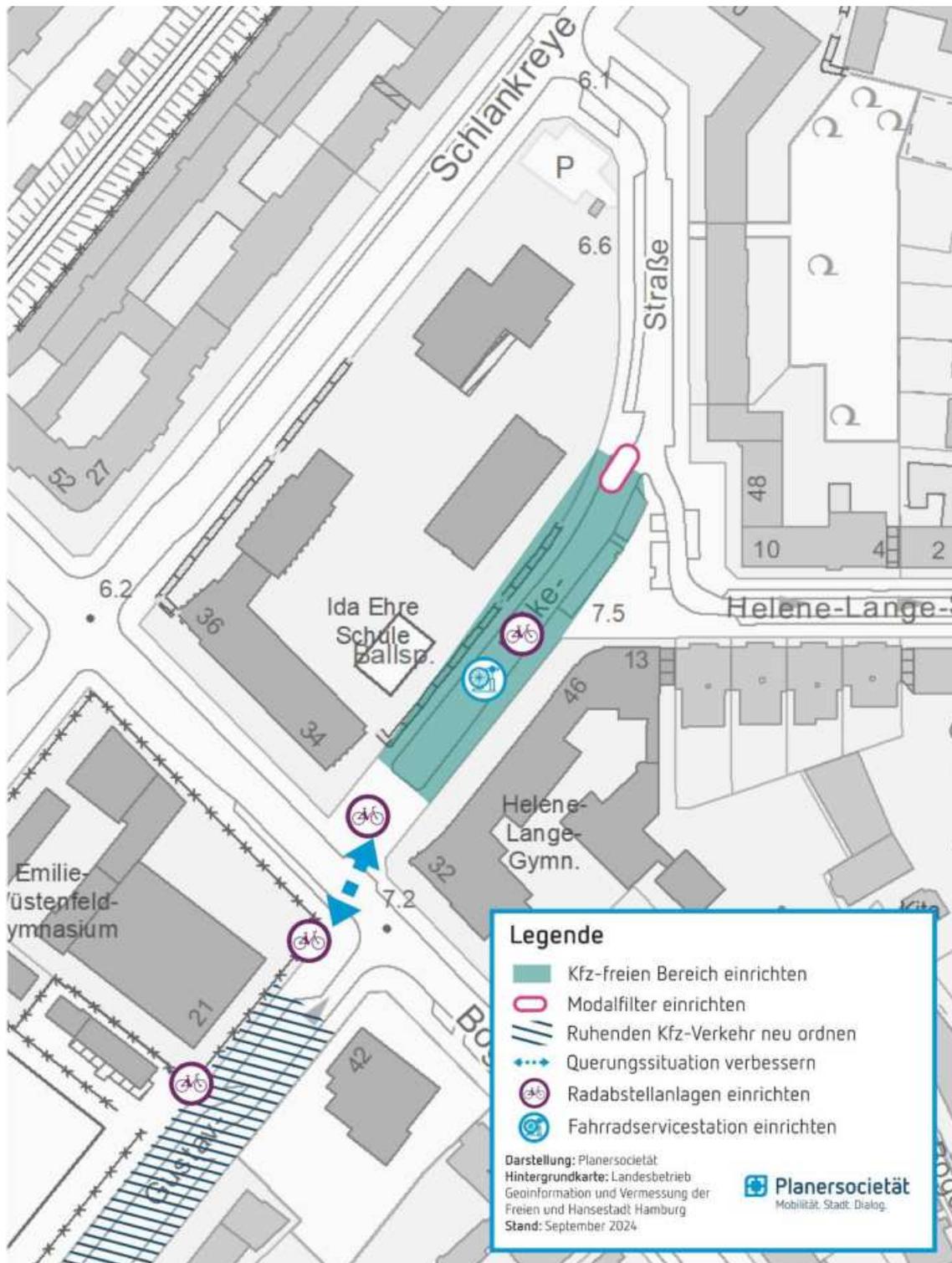
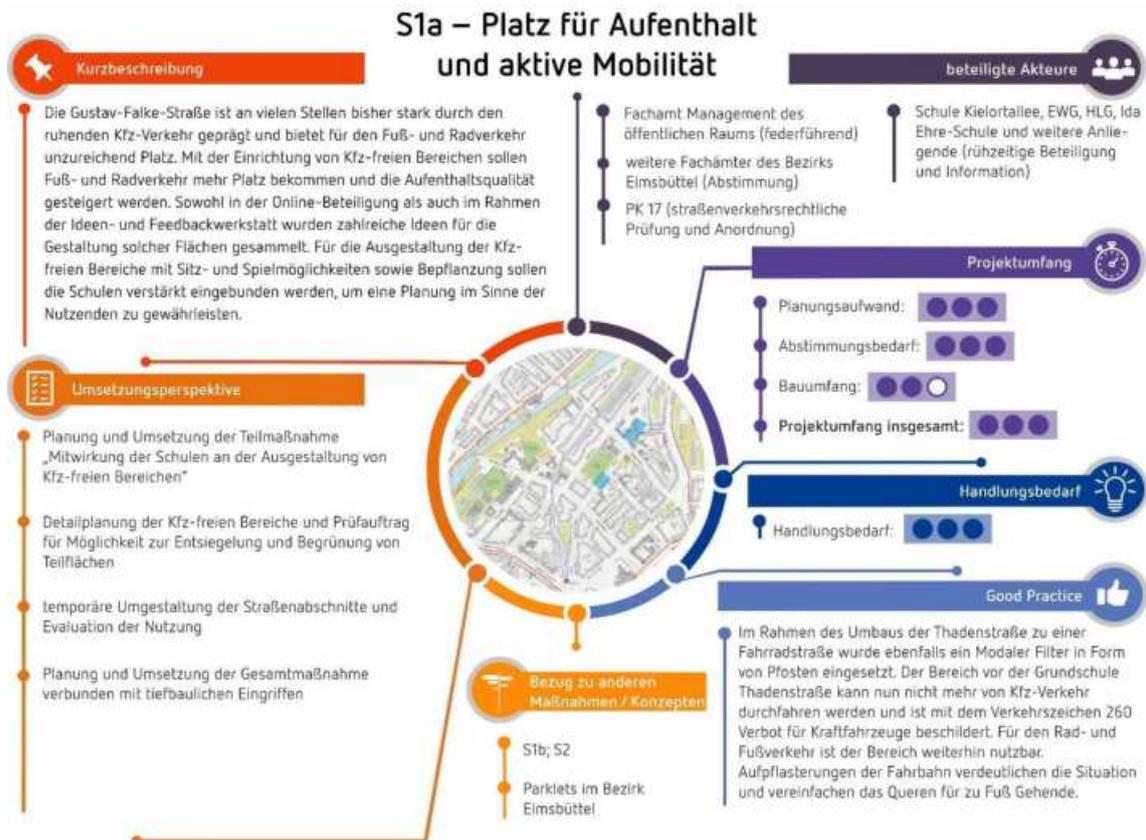


Abbildung 64: schematische Darstellung Mobilitätsband nördlicher Abschnitt



## 5.1.1 Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität (S1a)

Abbildung 65: Steckbrief Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität (S1a)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Obwohl täglich viele Schülerinnen und Schüler die Gustav-Falke-Straße auf dem Weg zur Schule, zum Sport oder zu anderen Schulstandorten nutzen, bietet die Straße an vielen Stellen bisher für den Fuß- und Radverkehr unzureichend Platz und weist an vielen Stellen Sicherheitsrisiken insbesondere für Kinder auf. Mit modalen Filtern und der Einrichtung von Kfz-freien Bereichen, die nicht vom Kfz-Verkehr befahren werden können, sollen Fuß- und Radverkehr mehr Platz bekommen und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Sowohl in der Online-Beteiligung als auch im Rahmen der Ideen- und Feedbackwerkstatt wurden zahlreiche Ideen für die Gestaltung solcher Flächen gesammelt.

### Beschreibung

Im Rahmen des Bausteins „Platz für Aufenthalt und aktive Mobilität“ sind mehrere Teilmaßnahmen vorgesehen.

### *S1a.1 Kfz-freier Bereich GFS Nord (Teilmaßnahme)*

Um mehr Raum für Begegnung, Aufenthalt und Begrünung sowie eine höhere Qualität des Stadtraums zu schaffen, sollen Kfz-freie Bereiche eingerichtet werden. Dabei handelt es sich um kurze Straßenabschnitte, die mithilfe von Pfosten oder anderen Formen modaler Filter (z.B. Pflanzkübel) vom motorisierten Individualverkehr (MIV) freigehalten werden und neben sicheren Rad- und Fußwegeverbindungen auch Raum für Begegnungs- und Bewegungsmöglichkeiten sowie weitere Begrünung schaffen. Die Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge (Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei) wird jedoch weiterhin sichergestellt. Der Radverkehr soll die Kfz-freien Bereiche weiter durchfahren können, weshalb bei der Ausgestaltung der modalen Filter darauf zu achten ist, dass es nicht zu Sicherheitseinschränkungen für Radfahrende kommt, etwa durch schlecht sichtbare Hindernisse. Die genaue Ausgestaltung der Straßenräume muss im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden. Hierbei kann auf Erfahrungen aus dem Projekt Rellinger Straße zurückgegriffen werden.

Da die Erreichbarkeit aller Grundstücke im notwendigen Maße sichergestellt werden muss (Erschließung), eignen sich für die Einrichtung von Kfz-freien Bereichen besonders Straßenabschnitte ohne direkte Anwohnerinnen und Anwohner oder Betriebe sowie ohne Grundstückszufahrten, die alltäglich angefahren werden. Auch die mögliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umliegende Straßen muss berücksichtigt werden. Auf dieser Grundlage bietet sich in der Gustav-Falke-Straße insbesondere der Bereich zwischen der Ida-Ehre-Schule und dem HLG an. Dieser Straßenabschnitt hat ein besonderes Potenzial für eine Umgestaltung, da bereits heute die Durchfahrt nur für den Radverkehr möglich ist, keine Wohnnutzung in diesem Bereich vorhanden ist und somit keine Anwohnerinnen und Anwohner in der Erreichbarkeit ihrer Grundstücke eingeschränkt werden würden. Darüber hinaus ist lediglich eine Zufahrt zum Schulhof der Ida-Ehre-Schule vorhanden, die nicht alltäglich angefahren wird. Dieser Abschnitt sollte als Teil der Variante a langfristig umgesetzt werden.

### *S1a.2 Kfz-freier Bereich GFS Süd (Teilmaßnahme)*

Ein weiterer potenzieller Straßenabschnitt, der auch während der Ideenwerkstatt und im Arbeitskreis benannt wurde, befindet sich auf der Gustav-Falke-Straße zwischen Heymannstraße und Kielortallee. Er eignet sich neben seiner Lage unmittelbar am EWG auch deswegen, weil es keine Zugänge oder Zufahrten zu den angrenzenden Grundstücken gibt. Im ersten Schritt sollte die Einrichtung der modalen Filter erfolgen sowie die Schaffung erster Aufenthaltsmöglichkeiten mit einfachen baulichen Mitteln. Im weiteren Verlauf sollten die Kfz-freien Bereiche sukzessive umgestaltet werden und mit verschiedenen Elementen zum Sitzen und Spielen aufgewertet werden. Darüber hinaus sind weitere Radabstellanlagen einzurichten.

### *S1a.3 Mitwirkung der Schulen an der Ausgestaltung der Kfz-freien Bereiche (Teilmaßnahme)*

Im Rahmen der Ausgestaltung der Kfz-freien Bereiche sollten die Schulen als unmittelbare Anlieger und vorwiegende Nutzer mit einbezogen werden. Hierzu bieten sich von Seiten der Schulen z.B. die Gestaltung von Sitzgelegenheiten im Unterricht an. Die Ergebnisse können beispielsweise

im Rahmen der „Eröffnung“ der Kfz-freien Bereiche ausgestellt und dauerhaft installiert werden. Dies kann auch im Rahmen einer temporären Umgestaltung der Straßenräume erfolgen, bspw. im Zuge eines möglichen Versuchs im Vorfeld der Einrichtung von modalen Filtern und weitergehenden tiefbaulichen Eingriffen. Zudem lassen sich von Seiten der Verwaltung über verschiedene Beteiligungsformate die Schülerinnen und Schüler weiter in den Planungsprozess mit einbinden, so dass die späteren Kfz-freien Bereiche angenommen und genutzt werden. Ein Austausch mit der weiteren Nachbarschaft sollte an dieser Stelle ebenfalls erfolgen.

### Umsetzungsperspektive

Parallel zur weiteren Detailplanung der Kfz-freien Bereiche lassen sich Teilmaßnahmen auch schon vorziehen, wie z.B. die Ideenfindung an den Schulen für Sitzgelegenheiten. Zudem können bereits im Vorfeld weitergehender tiefbaulicher Eingriffe die Straßenräume mit einfachen Mitteln im Sinne eines Kfz-freien Bereichs umgestaltet werden, etwa mit den erwähnten Sitzmöbeln, Pflanzkübeln und Markierungen. Dabei sollte eine enge Einbindung der Schulen (über die Gestaltung von Sitzmöbeln hinaus) und der weiteren Nachbarschaft über entsprechende Beteiligungsformate erfolgen. Die temporäre Umgestaltung sollte evaluiert werden, um daraus Erkenntnisse für die dauerhafte Umgestaltung zu gewinnen.

### Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf wird als „sehr hoch“ eingeschätzt, da in dem gesamten Bereich der Gustav-Falke-Straße ein hohes Aufkommen von Kindern und Jugendlichen vorherrscht und zugleich Sichtbehinderungen und Sicherheitsrisiken bestehen. Zudem stellte die Gustav-Falke-Straße sowohl bei der Online-Beteiligung als auch den darauffolgenden Beteiligungsmodulen einen räumlichen Schwerpunkt dar, zu dem viele Hinweise gesammelt wurden. Durch die vielen unmittelbar angrenzenden Schulgebäude würden von dieser Maßnahme nicht nur besonders viele Kinder und Jugendliche profitieren, sondern alle, die dort zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind.

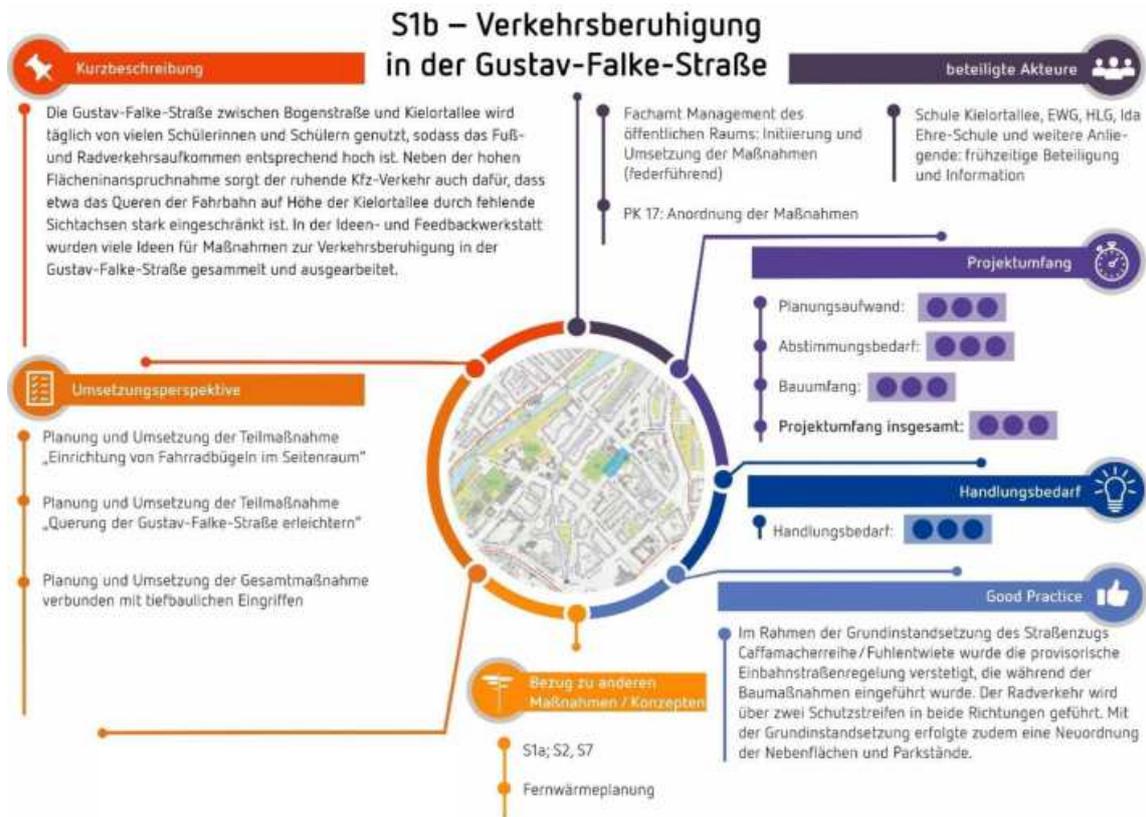
### Projektumfang

Der Projektumfang dieser Maßnahme wird als hoch bewertet und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da für die Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus den jeweiligen Straßenabschnitten ein entsprechender planerischer Vorlauf nötig ist.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „hoch“ eingeschätzt, da neben dem PK auch die vielen angrenzenden Schulen einzubeziehen sind, damit die Gestaltung der Kfz-freien Bereiche im Sinne der späteren Nutzenden geschieht. Zudem haben Anliegerinnen und Anlieger die Möglichkeit Stellungnahmen abzugeben.
- Während die Kfz-freien Bereiche auch schon mit vergleichsweise einfachen baulichen Mitteln ausgestellt werden können (z.B. Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, Pflanzkübel), sind für die dauerhafte Umgestaltung der Straßenräume zu Kfz-freien Bereichen auch tiefbauliche Eingriffe nötig. Der Bauumfang wird daher als „mittel“ eingestuft.

## 5.1.2 Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße (S1b)

Abbildung 66: Steckbrief Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße (S1b)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Der Bereich der Gustav-Falke-Straße zwischen Bogenstraße und Kielortallee wird täglich von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt, sodass das Fuß- und Radverkehrsaufkommen entsprechend hoch ist. Neben der hohen Flächeninanspruchnahme sorgt die Anordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs auch dafür, dass etwa das Querens der Fahrbahn für den Fußverkehr erschwert wird. So ist es etwa auf Höhe der Kielortallee die Parkordnung nicht unterbrochen und keine vollwertige Querungsstelle mit freien Sichtbeziehungen vorhanden. In der Ideen- und Feedbackwerkstatt wurden viele Ideen für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße gesammelt und ausgearbeitet.

### Beschreibung

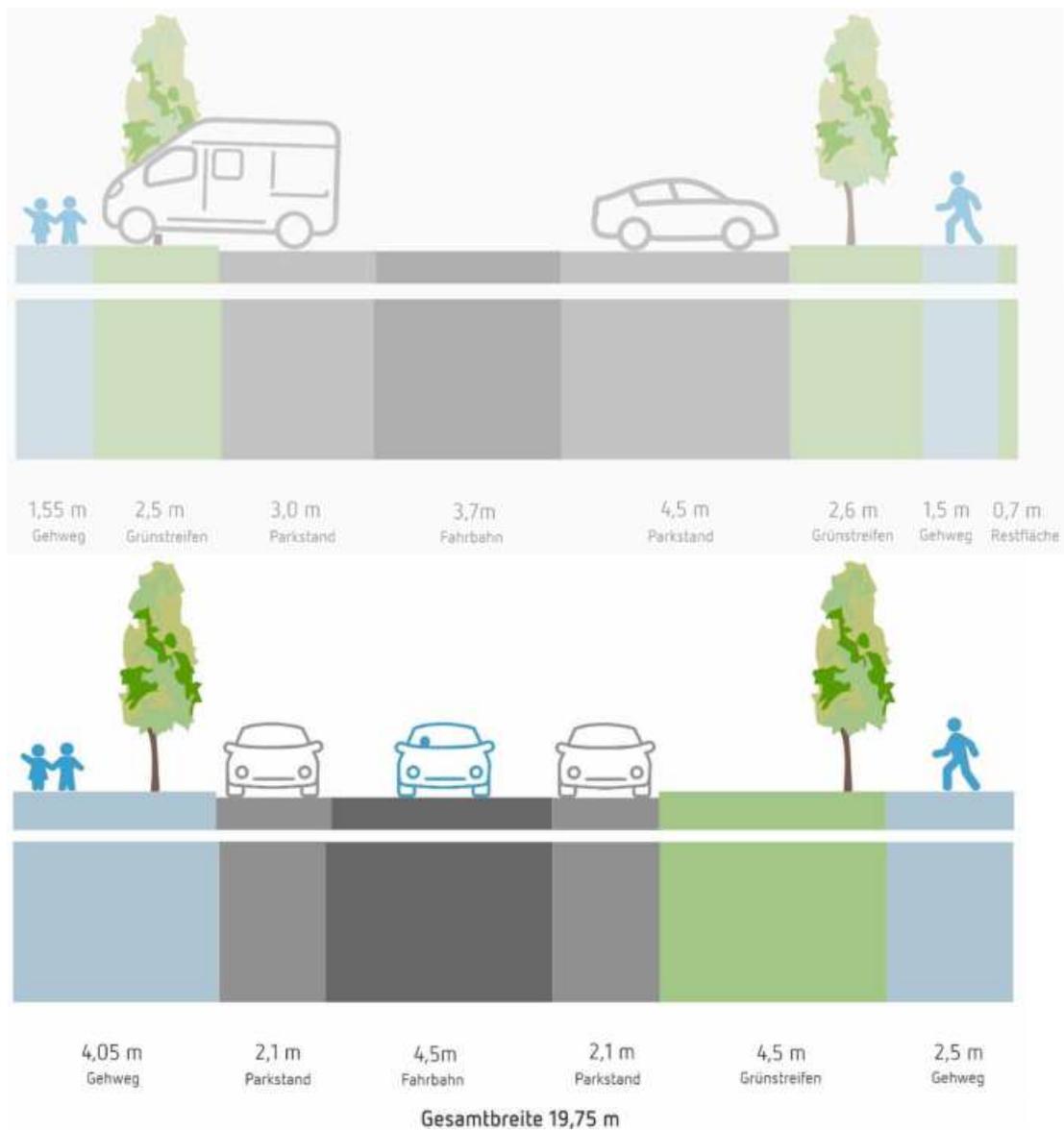
Im Rahmen des Bausteins „Verkehrsberuhigung in der Gustav-Falke-Straße“ sind mehrere Teilmaßnahmen vorgesehen.

### *S1b.1 Bauliche Umgestaltung der Gustav-Falke-Straße (Teilmaßnahme)*

Eine verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung in der Gustav-Falke-Straße im Bereich zwischen Kielortallee und Bogenstraße würde als integriertes Planungsinstrument dienen, um die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zu verbessern und die Komplexität von ausgewählten Querungsstellen zu reduzieren. Möglich wären diese Effekte durch die Kombination unterschiedlicher Maßnahmen aus den Bereichen Straßenverkehrsrecht, (Netz-)Planung, Gestaltung sowie Verkehrsüberwachung. Die bestehende Einbahnstraßenregelung in der Gustav-Falke-Straße sollte im Zuge der Umgestaltung beibehalten bleiben. Eine Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung sollte weiterhin gegeben sein. In Verbindung mit der Einrichtung eines Kfz-freien Bereichs zwischen Heymannstraße und Kielortallee (vgl. Kapitel 5.1.1) werden Kfz-Durchgangsverkehre über die Gustav-Falke-Straße vermieden.

Im Zuge einer baulichen Umgestaltung des Straßenraums sollte zudem eine Neuordnung des Parkens erfolgen. Entsprechend wird mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr gewonnen und die Sichtbeziehungen werden verbessert. Statt des bisherigen Schrägparkens wird die Umwandlung in Längsparken empfohlen. Damit verbunden ist eine Verbreiterung der Seitenräume, um für die vielen Schülerinnen und Schüler sowie den Fußverkehr generell ausreichend Platz zu schaffen. Hierzu sollen auf Seite des Walter-Wächter-Sportplatzes der Gehweg auf 4,05 m verbreitert werden, um dem sehr hohen Fußverkehrsaufkommen aufgrund der vielen angrenzenden Schulstandorte gerecht zu werden. Die bestehenden Bäume sollen durch Baumscheiben erhalten bleiben. Auf der Straßenseite in Richtung Schule Kielortallee soll der Gehweg auf 2,5 m und der Grünstreifen auf 4,5 m verbreitert werden (vgl. Abbildung 67).

Abbildung 67: Querschnitte in der Gustav-Falke-Straße im Bestand (oben) und Vorschlag (unten)



Darstellung: Planersocietät.

### S1b.2 Einrichtung von Fahrradbügeln im Seitenraum (Teilmaßnahme)

Im Zuge der Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs sollten zugleich die Kapazitäten an Radabstellanlagen in der Gustav-Falke-Straße bedarfsorientiert erhöht werden. Hierzu bietet sich besonders der Bereich um die Zugänge zum Sportplatz und zum zweiten Standort des EWG an. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass keine Engstellen für Fußgängerinnen und Fußgänger entstehen. Die Einrichtung von Fahrradbügeln kann als Vorabmaßnahme auch unabhängig von der grundlegenden baulichen Umgestaltung des Straßenraums erfolgen, etwa indem einzelne Parkstände umgenutzt werden.

### *S1b.3 Querung der Gustav-Falke-Straße erleichtern (Teilmaßnahme)*

Auf Höhe der Kielortallee gibt es bereits eine auf der südöstlichen Straßenseite angedeutete Querungsstelle, die auf der anderen Seite keine Entsprechung hat. Diese sollte zu beidseitig gut einsehbar vorgezogenen Seitenräumen ausgebaut werden. Dabei sollten die Sichtachsen zwischen querendem Fußverkehr und dem Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn sichergestellt werden, indem z.B. Radabstellanlagen im Bereich der Sichtfelder installiert werden oder andere Maßnahmen zur Freihaltung der Sichtachsen vom ruhenden Kfz-Verkehr erfolgen. Die Einrichtung eines vorgezogenen Seitenraums kann bereits als kurz- bis mittelfristige Maßnahme im Vorfeld der grundlegenden Umgestaltung der Gustav-Falke-Straße erfolgen.

#### **Umsetzungsperspektive**

Neben der Planung und Umsetzung der grundlegenden Umgestaltung des Straßenraums, die einen hohen Projektumfang aufweist (vgl. Projektumfang), lassen sich die o.g. Teilmaßnahmen auch schon vorziehen, um bereits kurz- und mittelfristig die Situation in der Gustav-Falke-Straße spürbar zu verbessern. Dabei handelt es sich um den Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen einerseits und die Herstellung einer sicheren Querungsmöglichkeit auf Höhe der Kielortallee andererseits. Eine kombinierte Umsetzung der genannten Teilmaßnahmen bietet neben dem kürzeren Zeithorizont auch Synergieeffekte, indem Sichtachsen an Querungsstellen durch Radabstellanlagen freigehalten werden.

#### **Handlungsbedarf**

Als Teil des Mobilitätsbands wird der Handlungsbedarf bei dieser Maßnahme als „sehr hoch“ bewertet, da in diesem Bereich einerseits in den verschiedenen Beteiligungsformaten häufig Verbesserungsvorschläge angebracht wurden und andererseits durch die zentrale Lage der Gustav-Falke-Straße Verbesserungen dringend notwendig sind.

#### **Projektumfang**

Der Projektumfang dieser Maßnahme ist hoch und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

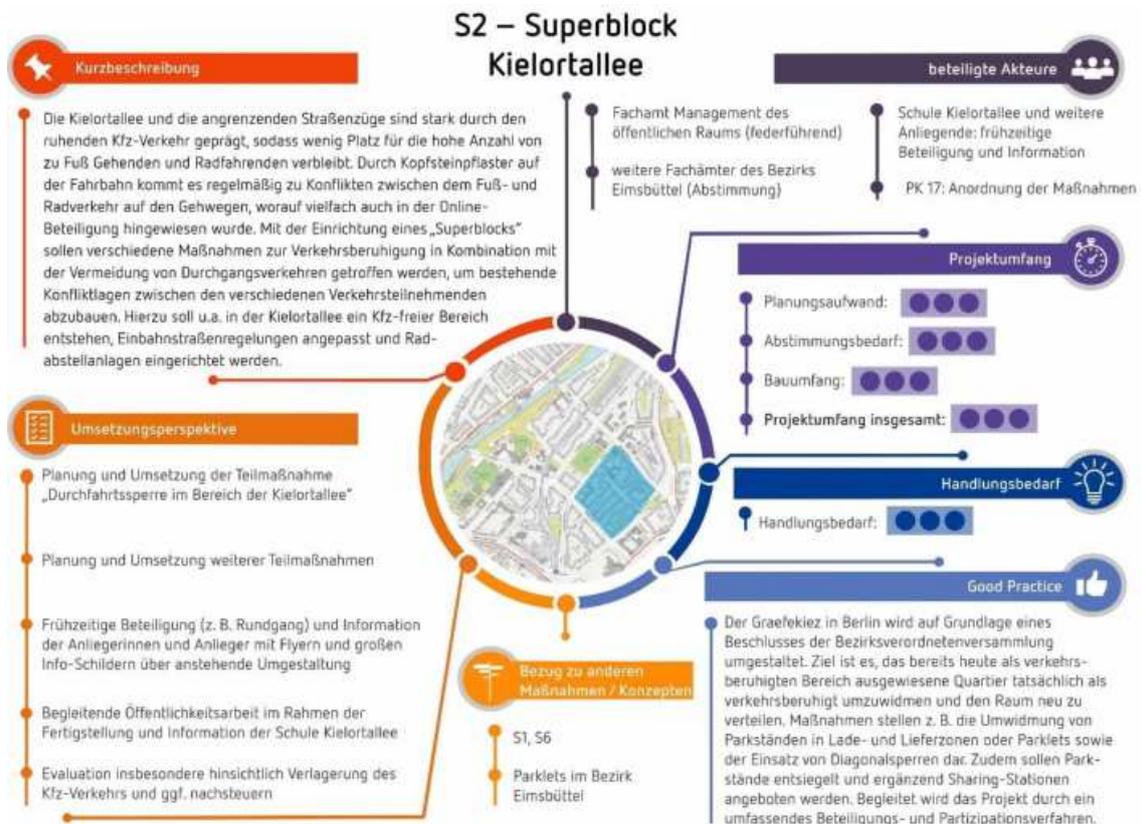
- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da es sich um eine tiefbauliche Maßnahme handelt, in deren Zuge eine umfassende Umgestaltung des Straßenraums erfolgt und dementsprechende Detailplanungen nötig sind.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „hoch“ eingeschätzt, da neben dem PK auch noch weitere Akteure einbezogen werden müssen. Zudem sind die Interessen der vielen Anliegerinnen und Anlieger (insb. die Schulen) im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen.
- Während für die genannten Teilmaßnahmen lediglich punktuelle bauliche Eingriffe in begrenztem Umfang nötig sind, sind für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme umfangreiche bauliche Eingriffe notwendig, etwa die Verbreiterung des Seitenraums auf nordwestlicher Seite der Gustav-Falke-Straße. Dementsprechend wird der Bauumfang ebenfalls als „hoch“ eingestuft.

### 5.1.3 Querung der Bogenstraße erleichtern (S 1c)

Die Bogenstraße „durchschneidet“ das Mobilitätsband in dessen nördlichem Bereich und bildet eine Barriere zwischen dem umzugestaltenden befahrbaren Abschnitt der Gustav-Falke-Straße und des weiter nördlich gelegenen Kfz-freien Bereichs zwischen dem HLG und der Ida-Ehre-Schule. Vor diesem Hintergrund soll eine Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr erfolgen, um die Gustav-Falke-Straße als durchgängige Wegeverbindung zu stärken. Hierfür soll geprüft werden, welche Verbesserungspotenziale es für die Signalisierung für den Fußverkehr gibt und wie die Führung für den querenden und abbiegenden Radverkehr sicher und intuitiv gestaltet werden kann. Eine potenzielle grundlegende Umgestaltung des Knotenpunkts könnte im Zuge der Bauarbeiten für die Fernwärmeleitung in der Bogenstraße erfolgen.

## 5.2 Superblock Kielortallee (S2)

Abbildung 68: Steckbrief Superblock Kielortallee (S2)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Die Kielortallee und die angrenzenden Straßenzüge rund um die dortige Grundschule verfügen derzeit über wenig Platz für die hohe Anzahl von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden und sind stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Die vorhandenen Gehwegbreiten liegen unter den Vorgaben der aktuellen technischen Regelwerke und die verfügbare Breite wird teilweise durch die Parkordnung zusätzlich eingeschränkt. Da in den Fahrbahnen Kopfsteinpflaster mit besonders schlechter Oberfläche (Polygonalverband) eingesetzt ist, weicht der Radverkehr teilweise auf die Gehwege aus, was dort regelmäßig zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt. Die Konfliktsituation wurde auch in der Online-Beteiligung sehr deutlich. Zudem gibt es insbesondere in Querungsbereichen Sichtbehinderungen, wodurch die Sicherheit auf dem Schulweg vor allem für Grundschulkinder eingeschränkt ist. Im Rahmen der Maßnahme „Superblock Kielortallee“ sollen verschiedene Teilmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Kombination mit der Vermeidung von Durchgangsverkehren und der Anpassung der Straßenräume an die belange des Fuß- und Radverkehrs durchgeführt werden, um bestehende Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden abzubauen. Auch in der Ideen- und Feedbackwerkstatt wurde von den Schülerinnen und Schülern viele Vorschläge im Sinne einer Verkehrsberuhigung gemacht.

Tabelle 6: Teilmaßnahmen der Maßnahme Superblock Kielortallee (S2)

Nr.	Teilmaßnahmen
S2.1	Durchfahrtssperre im Bereich der Kielortallee
S2.2	Anpassung der Einbahnstraßenregelungen
S2.3	Neuordnung der Kielortallee im Bereich der Grundschule
S2.4	Kontrolle der Kfz-Parkordnung im Schulumfeld
S2.5	Neuordnung der Straßenräume

Darstellung: Planersocietät.

### Beschreibung

Der Bereich zwischen Bogenstraße, Gustav-Falke-Straße, Bundestraße und Beim Schlump eignet sich für die Umsetzung verschiedener verkehrsberuhigender Maßnahmen im Sinne des Konzepts des „Superblocks“. Bei einem Superblock handelt es sich um einen Bereich aus mehreren Straßenzügen, in dem die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr verbessert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden. Mögliche Maßnahmenansätze hierfür sind die Verhinderung von Kfz-Durchgangsverkehr (z. B. Einbahnstraßen, Modalfilter), die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (Rad und Kfz) und die Schaffung neuer Aufenthaltsmöglichkeiten (Umgestaltung des Straßenraumes).

#### *S2.1 Durchfahrtssperre im Bereich der Kielortallee (Teilmaßnahme)*

Derzeit gibt es in der Kielortallee, zwischen Kippingstraße und Kleiner Kielort, einen verkehrsberuhigten Bereich ohne ruhenden Verkehr, der bereits heute wenig durch den Kfz-Verkehr belastet ist und Platzqualitäten aufweist. Zugleich berichten Kinder von Gefährdungen durch zu schnell fahrende Kfz in diesem Bereich. Mit der Einrichtung einer Durchfahrtssperre sollen die noch bestehenden Durchgangsverkehre unterbunden werden und der neu gewonnene Raum für andere Nutzungen und die Steigerung der Aufenthaltsqualität (z.B. Sitz- und Spielgelegenheiten, Begrünung) eingesetzt werden.

#### *S2.2 Anpassung der Einbahnstraßenregelungen (Teilmaßnahme)*

Zudem sollen weitere Einbahnstraßen ergänzt und bestehende Regelungen stellenweise angepasst werden, um auf der einen Seite Kfz-Durchgangsverkehre zu vermeiden und auf der anderen Seite die Erreichbarkeit des Gebiets mit dem Kfz weiterhin zu gewährleisten. Die bisherigen Einbahnstraßenregelungen in der Gustav-Falke-Straße, Kippingstraße und der Kielortallee sollen dabei beibehalten bleiben. Darüber hinaus wird vorgeschlagen die Einbahnstraßenrichtung in der Kooopstraße umzukehren, um möglichen Kfz-Durchgangsverkehren von der Bogenstraße über die Straße Kleiner Kielort und Kooopstraße vorzubeugen. Des Weiteren wird empfohlen, eine neue Einbahnstraße in der Straße Kleiner Kielort und im weiteren Verlauf der Straßen Kielortallee einzurichten (vgl. Abbildung 70). Hierdurch können neue Raumpotenziale für den Seitenraum geschaffen werden, in dem der Kfz-Verkehr nur noch in eine Richtung fließt. Analog zu den bereits bestehenden Einbahnstraßen sollte für den Radverkehr eine Freigabe in Gegenrichtung angeordnet werden (Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“). Auch wenn mit der Änderung bzw. Einrichtung von Einbahnstraßen keine zwangsläufigen baulichen Maßnahmen einhergehen, handelt es sich

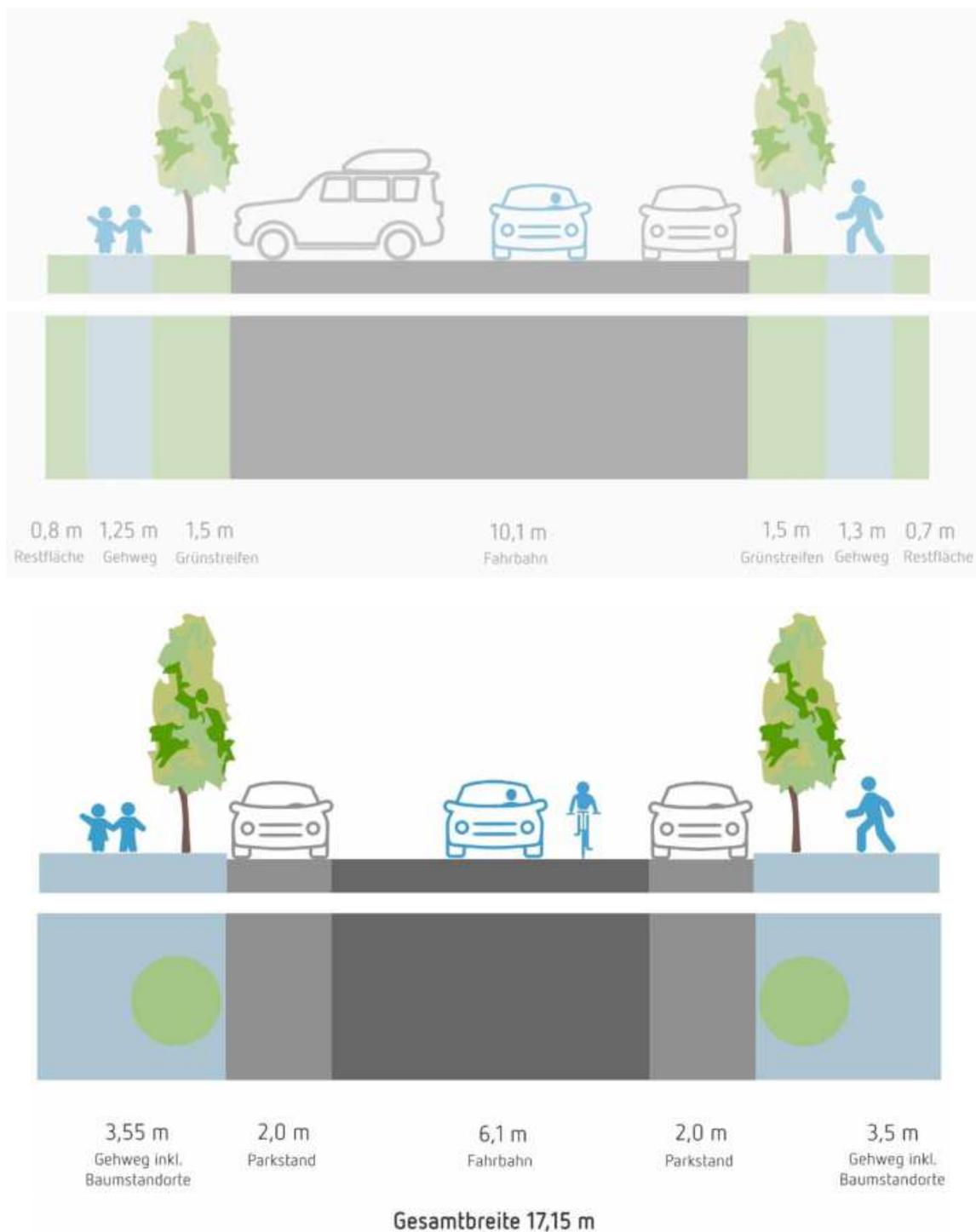
um eine mittelfristige Maßnahme, da entsprechende Anordnungen voraussetzungsreich sind und im Zuge der Umsetzung u. a. Verkehrsverlagerungen etc. überprüft werden müssen.

### *S2.3 Neuordnung der Kielortallee im Bereich der Grundschule (Teilmaßnahme)*

Um die Konfliktlage auf den Gehwegen zu reduzieren und sichere Wege für Kinder im direkten Umfeld der Schule zu ermöglichen, sind für den Fuß- und Radverkehr bessere Bedingungen notwendig. Es wird empfohlen Längsparken anzuordnen und dies klar zu kennzeichnen, insbesondere auch die Einrichtung und Kennzeichnung eines Behindertenparkplatzes vor der Schule Kielortallee (vgl. Abbildung 70). Zudem sollte im unmittelbaren Schulumfeld am Fahrbahnrand ein Haltebereich für (Lasten-)Fahrräder eingerichtet werden, der von Eltern zum Bringen und Holen ihrer Kinder mit dem Fahrrad genutzt werden kann (vgl. auch S6).

Längerfristig sollte zudem in Kombination mit der Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs die Asphaltierung der Fahrbahn erfolgen, damit sie auch für Radfahrende gut befahrbar ist und ein Ausweichen auf den Gehweg unnötig wird. Für die Längsparkstände des ruhenden Kfz-Verkehrs kann das Kopfsteinpflaster beibehalten werden (siehe z. B. Pinneberger Weg). Eine weitere längerfristige Alternative zur oben vorgeschlagenen Neuordnung der Kielortallee – und hinsichtlich der Schulwegesicherheit eine noch wirkungsvollere Maßnahme – würde die Einrichtung eines weiteren verkehrsberuhigten Bereichs darstellen, die aber z.B. aufgrund von Denkmalschutzbelangen (u. a. Absenken der Bordsteine) und angesichts des zu erwartenden Ressourcenbedarfs als schwierig umsetzbar eingestuft wird.

Abbildung 69: Querschnitte in der Kielortallee im Bestand (oben) und Vorschlag (unten)



Darstellung: Planersocietät

#### S2.4 Kontrolle der Kfz-Parkordnung im Schulumfeld

Die Gehwege im Umfeld der Schule Kielortallee werden durch das teilweise ordnungswidrige Schrägparken eingeschränkt. Die Nutzbarkeit der Gehwege in voller Breite sollte durch die Kontrolle der Kfz-Parkordnung sichergestellt werden.

### S2.5 Neuordnung der Straßenräume

In Bezug auf die anderen Straßenräume im Gebiet (z. B. Kippingstraße, Koopstraße) sollten zudem Gehwege durch die Einrichtung weiterer Radabstellanlagen von aufgesetzt parkenden Kfz freigehalten werden, ähnlich wie es im Generalsviertel umgesetzt wurde. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die nutzbare Gehwegbreite nicht erneut zu stark eingeschränkt wird. Die vorgeschlagene Asphaltierung der Fahrgasse in der Kielortallee sollte auch für die anderen Straßenräume im Gebiet mit schlecht befahrbarem Kopfsteinpflaster (z. B. Kippingstraße, Koopstraße) geprüft werden.

#### Umsetzungsperspektive

Von der Gesamtmaßnahme „Superblock Kielortallee“, lassen sich einzelne punktuelle Teilmaßnahmen auch vorziehen bzw. unabhängig von der Umgestaltung der Durchgangsverkehre im Sinne eines Superblocks umsetzen. Hierzu zählen etwa die beiden im Beschreibungstext als Teilmaßnahmen skizzierten Vorhaben, die zum einen mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr schaffen (Neuordnung der Kielortallee) und zum anderen für den ruhenden Radverkehr Verbesserungen bewirken (Schaffung von Radabstellanlagen). Die Umsetzung einzelner (Teil-)Maßnahmen sollte evaluiert werden, vor allem hinsichtlich möglicher Verkehrsverlagerungen, um ggf. durch weitere Maßnahmen nachzusteuern.

#### Handlungsbedarf

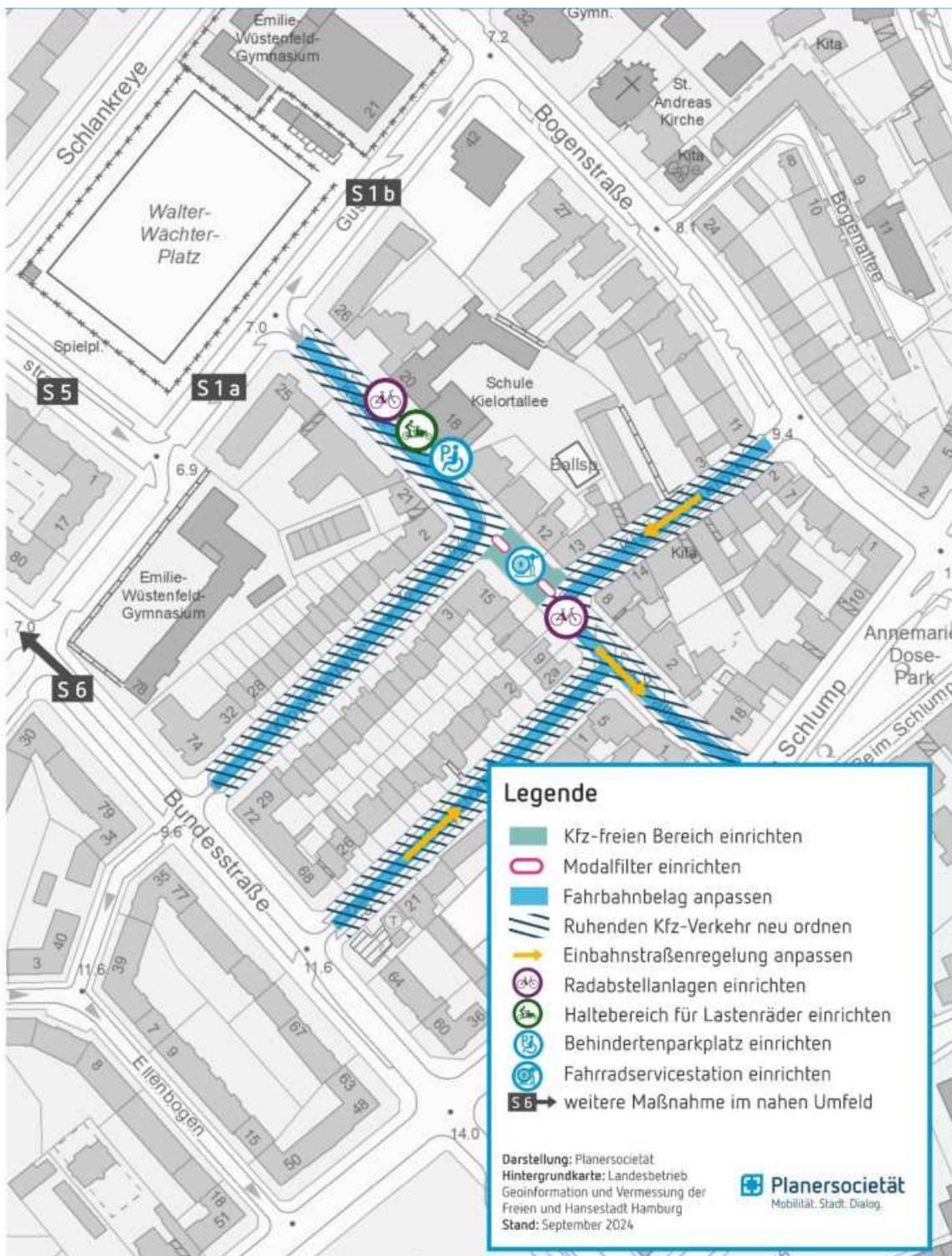
Der Handlungsbedarf im Bereich der Kielortallee ist sehr hoch, da sich hier mit der Grundschule Kielortallee ein wichtiger Zielort für Kinder befindet und zum anderen die Straßenraumaufteilung an den damit zusammenhängenden Ansprüchen bisher nicht gerecht wird. Dies spiegelt sich auch in der Online-Beteiligung und weiteren Beteiligungsformaten wider, in denen dieser Bereich ein Schwerpunkt darstellte in Bezug auf Konfliktstellen zwischen dem Fuß- und Radverkehr sowie den Wunsch nach Verkehrsberuhigung. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erhielten im weiteren Beteiligungsprozess (Ideen – und Feedbackwerkstatt sowie Arbeitskreis) großen Zuspruch.

#### Projektumfang

Der Projektumfang dieser Maßnahme ist hoch und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

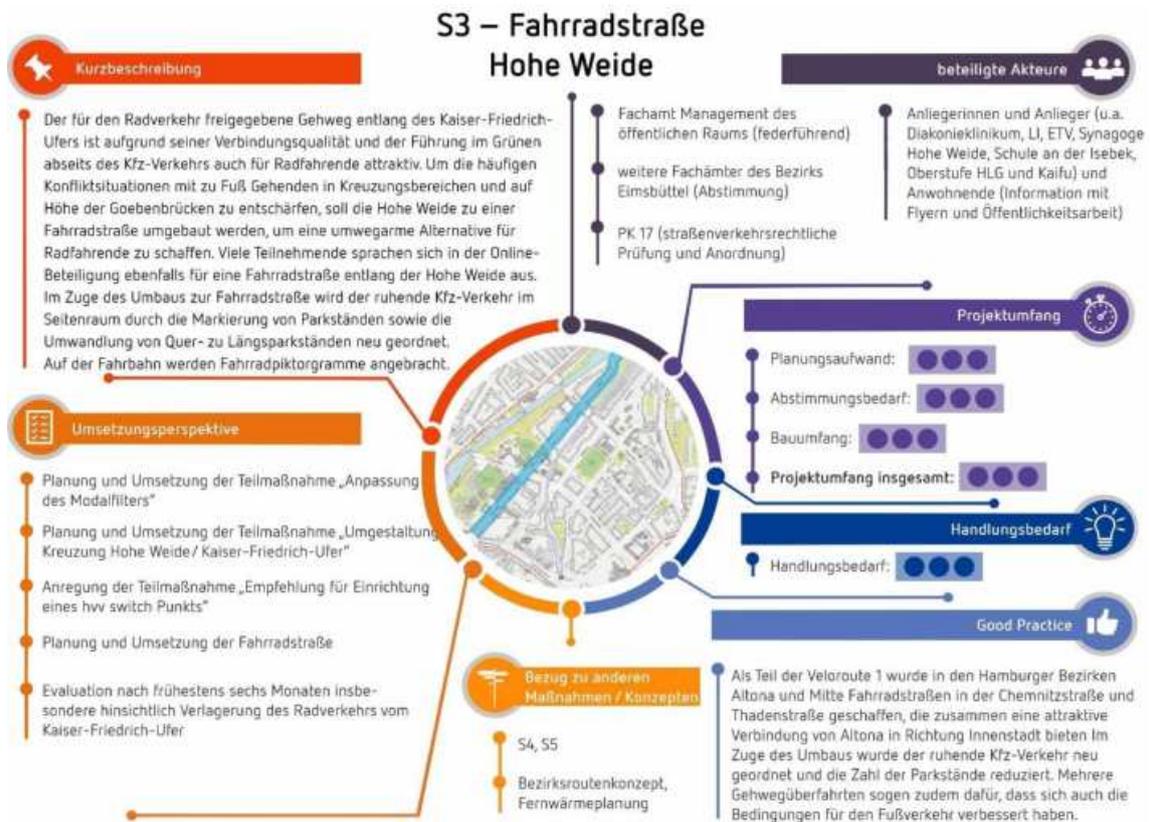
- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da die Umsetzung der Gesamtmaßnahme aufgrund baulicher Anpassungen und der Anordnung von Einbahnstraßen vergleichsweise aufwändig ist und dementsprechend tiefere Detailplanungen erfolgen müssen.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „hoch“ eingeschätzt, da neben dem PK z.B. auch Denkmalschutzbelange berücksichtigt werden müssen. Zudem sind die vielen Anliegerinnen und Anlieger frühzeitig mit einzubeziehen.
- Auch der Bauumfang wird als „hoch“ bewertet, da insbesondere die Neuordnung der Kielortallee umfangreiche Baumaßnahmen nach sich ziehen würde .

Abbildung 70: Schematische Darstellung Superblock Kielortallee



## 5.3 Fahrradstraße Hohe Weide (S3)

Abbildung 71: Steckbrief Fahrradstraße Hohe Weide (S3)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Der Geh- und Radweg entlang des Kaiser-Friedrich-Ufers ist aufgrund seiner Verbindungsqualität und der Führung im Grünen abseits des Kfz-Verkehrs auch für Radfahrende attraktiv und viel genutzt. Um die häufigen Konfliktsituationen mit zu Fuß Gehenden in Kreuzungsbereichen und auf Höhe der Goebenbrücken zu entschärfen, soll die Hohe Weide zu einer Fahrradstraße umgebaut werden, um eine umwegarme und komfortable Alternative für Radfahrende zu schaffen. Die Verbindung wurde bereits im Bezirksroutenkonzept als Alternativstrecke zur Schlankkreye auf der Isebek-Route benannt. Viele Teilnehmende sprachen sich in der [Online-Beteiligung](#) ebenfalls für eine Fahrradstraße entlang der Straße Hohe Weide aus.

Tabelle 7: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Fahrradstraße Hohe Weide" (S3)

Nr.	Teilmaßnahmen
S3.1	Einrichtung einer Fahrradstraße
S3.2	Anpassung des Modalfilters
S3.3	Umgestaltung Kreuzung Hohe Weide/ Kaiser-Friedrich-Ufer
S3.4	Empfehlung für die Einrichtung eines hvv switch Punkts

Darstellung: Planersocietät.

## Beschreibung

Die Hohe Weide soll in ihrer Bedeutung als bezirkliche und überbezirkliche Radverkehrsverbindung gestärkt und dafür zu einer Fahrradstraße umgebaut werden (vgl. Variante a, Kapitel 4.1). In einer Fahrradstraße hat der Radverkehr Vorrang, was beispielsweise ein Nebeneinanderfahren auf der Fahrbahn erlaubt und in der Regel mit allgemeiner Vorfahrt entlang der Fahrradstraße verbunden ist. In einer Fahrradstraße ist zunächst kein Kfz-Verkehr zugelassen. In der Praxis wird dieser aber durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung in der Regel (eingeschränkt) zugelassen, zum Beispiel in Form von „Anlieger frei“.

In der Straße Hohe Weide werden mehrere Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradstraße erfüllt:

1. Hierzu zählt eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte, da eine Alternative zur Verbindung am Kaiser-Friedrich-Ufer geschaffen wird und insbesondere schnellere Radfahrende in die Hohe Weide umgelenkt werden sollen. Zudem deuten Verkehrszählungsergebnisse am Knotenpunkt Hohe Weide/ Bundesstraße darauf hin, dass der Radverkehr bereits heute die vorherrschende Verkehrsart auf der Hohen Weide ist.
2. Die Fahrradstraße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr, da sie eine wichtige Verbindung zwischen den nordöstlich gelegenen Stadtteilen Eppendorf, Hoheluft-Ost sowie Harvestehude und den südwestlich gelegenen Stadtteilen Eimsbüttel, Sternschanze und Altona darstellt. Die bereits heute vielbefahrene Verbindung entlang des Kaiser-Friedrich-Ufers macht dies deutlich.
3. Die Straße Hohe Weide ist als Wohnstraße einzuordnen, sodass es sich um eine Straße mit untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr handelt.

Damit erfüllt die Straße Hohe Weide alle Kriterien zur Einrichtung einer Fahrradstraße, die in der seit 2021 gültigen Fassung der VwV-StVO benannt werden, wobei bereits ein vorliegendes Kriterium hinreichend wäre.

Die Fahrradstraße würde sich in drei Teilabschnitte gliedern, die jeweils aufgrund von querenden übergeordneten Straßen (Bogenstraße und Bundesstraße) voneinander getrennt wären und somit technisch gesehen drei eigenständige Fahrradstraßen bilden würden:

1. Kaiser-Friedrich-Ufer bis zur Bogenstraße mit einer Länge von ca. 430 m
2. Bogenstraße bis zur Bundesstraße mit einer Länge von etwa 400 m als längster Teilabschnitt
3. Bundesstraße bis Schäferkampsallee mit einer Länge von ca. 370 m

Somit würden sich alle drei Teilabschnitte inklusive der Unterbrechungen in den Bereichen Bogen- und Bundesstraße auf einer Länge von fast 1,25 km erstrecken.

### S3.1 Einrichtung einer Fahrradstraße (Teilmaßnahme)

Gemäß den ReStra sollte für die Fahrradstraße eine Fahrgasse von mindestens 4 m vorgesehen sein, damit sich vier Radfahrende auf gleicher Höhe ohne Ausweichen begegnen können. Aufgrund des an vielen Stellen vorhandenen ruhenden Kfz-Verkehrs am Fahrbahnrand und im Seitenraum sollten darüber hinaus Sicherheitsabstände zu den parkenden Autos eingehalten werden (bei gleichzeitigem Vermeiden von aufgesetztem Parken, um ausreichende Seitenraumbreiten zu sichern). Deshalb sollten die bisherigen quer zur Fahrbahn stehenden Parkstände auf der südöstlichen Seite der Straße Hohe Weide in Längsparkstände umgewandelt werden. Auf nordwestlicher Seite sollten die Querparkstände hingegen bestehen bleiben, um weiterhin ein ausreichendes Angebot an Kfz-Stellplätzen bereitzuhalten. Damit würde sich zu den auf nordwestlicher Seite verbleibenden Querparkständen ein Sicherheitsabstand von 0,75 m und zu den Längsparkständen auf südöstlicher Seite ein Sicherheitsabstand von 0,5 m ergeben, die jeweils durch entsprechende Markierungen kenntlich gemacht werden müssten.

Abbildung 72: Querschnitte in der Hohe Weide (Abschnitt zwischen Heymannstraße und Bogenstraße) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten)



Darstellung: Planersocietät.

Auch die Parkstände in der Hohe Weide sollten markiert werden, um den ruhenden Kfz-Verkehr zu ordnen und verträglich mit der Fahrradstraße zu gestalten. In regelmäßigen Abständen sollten zu dem Parkstände mit Anlehnbügel für Fahrräder ausgestattet werden, um genügend Fahrradabstellmöglichkeiten bereitzustellen und um dem Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen entgegenzuwirken.

An den Ein- bzw. Ausfahrten zur Fahrradstraße sollten die Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) bzw. 244.2 (Ende einer Fahrradstraße) angebracht werden. Darüber hinaus sollte die Fahrradstraße in der Hohe Weide für die Kfz von Anwohnenden, ihren Besuchenden und Lieferverkehren weiterhin geöffnet sein und für die Kfz von Mitarbeitenden und Besuchenden des Diakonieklinikums sowie anderer Zielorte in der Hohe Weide. Hierfür sollte das entsprechende Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) angebracht werden.

Gemäß den ReStra und den HRV<sup>29</sup> sollten auf der Fahrbahn Piktogrammketten angebracht und die Vorfahrtregelungen innerhalb der Fahrradstraße über bauliche Maßnahmen hergestellt werden: An den Einmündungen der Kaiser-Friedrich-Ufer Boßdorfstraße, Gorch-Fock-Straße und Felix-Dahn-Straße zur Hohe Weide sowie im Kreuzungsbereich Hohe Weide/ Heymannstraße sollten Gehwegüberfahrten eingerichtet werden, sodass an diesen Stellen die Verkehrsteilnehmenden entlang der Fahrradstraße Vorfahrt hätten. Gleichzeitig würde so die Querungssituation für den Fußverkehr entlang der Hohe Weide deutlich verbessert werden.

Bei der Umsetzung der Fahrradstraße sollte außerdem beachtet werden, dass im Bereich der Knotenpunkte zwischen den Teilabschnitten der Fahrradstraße (Bogenstraße/ Hohe Weide und Bundesstr./ Hohe Weide) sichere Überquerungsmöglichkeiten für den Radverkehr gewährleistet werden. Gleiches gilt selbstverständlich auch für den Fußverkehr.

### *S3.2 Anpassung des Modalfilters (Teilmaßnahme)*

Auf Höhe der Synagoge Hohe Weide sollten zudem die Öffnungen des bestehenden Modalfilters nach Möglichkeit so verbreitert werden, dass eine sichere Durchfahrbarkeit für den Radverkehr gewährleistet wird, ohne etwas an der grundlegenden Funktion des Modalfilters zu ändern. Darüber hinaus sollte durch entsprechende Bodenmarkierungen sichergestellt werden, dass das Risiko für Zusammenstöße zwischen Radfahrenden minimiert wird. Generell stellt der Modalfilter eine wirkungsvolle Maßnahme dar, um Kfz-Durchgangsverkehre zu vermeiden und die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen. Die Anpassung des bestehenden Modalfilters ließe sich auch als eigenständige Teilmaßnahme vorziehen, um so bereits die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Perspektivisch bietet es sich zudem an, den für den Kfz-Verkehr gesperrten Bereich im Sinne einer höheren Aufenthaltsqualität aufzuwerten, da sich im Umfeld viele wichtige Zielorte für den Fußverkehr befinden.

### *S3.3 Umgestaltung Kreuzung Hohe Weide/ Kaiser-Friedrich-Ufer (Teilmaßnahme)*

Eine besondere Bedeutung hat zudem der nördliche Eingangsbereich der Fahrradstraße auf Höhe der U-Bahn-Station Hoheluftbrücke. Neben der entsprechenden Beschilderung der beginnenden Fahrradstraße sollte durch zusätzliche Maßnahmen sichergestellt werden, dass insbesondere der schnellere Radverkehr das neue Angebot der Fahrradstraße nutzt und im weiteren Verlauf die Abzweigung zur Hohen Weide verwendet. Im Rahmen der ohnehin anstehenden Umgestaltung des Einmündungsbereichs im Zuge der Einrichtung der Fahrradstraße, sollten zudem weitere

---

<sup>29</sup> Vgl. HRV Kapitel: Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße (Stand: 06.08.2019)

begleitende Maßnahmen erfolgen, wie z. B. das Freihalten von Sichtachsen. Bereits im Zuge der anstehenden Fernwärmeplanung am Kaiser-Friedrich-Ufer ist ein Umleiten des Radverkehrs auf die Hohe Weide vorgesehen.

#### *S3.4 Empfehlung für die Einrichtung eines hvv switch Punkts (Teilmaßnahme)*

Als weitere Teilmaßnahme im Zuge der Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Hohe Weide und zur Stärkung von Alternativen zum eigenen Auto sollte dem hvv vorgeschlagen werden, im Bereich des Diakonieklinikums einen hvv switch Punkt einzurichten, bei dem mindestens vier Parkstände für Carsharing reserviert werden. Als weitere hvv switch Punkte sollten Standorte im Bereich der Bundesstraße und der Schlankkreye vorgeschlagen werden (vgl. Kapitel 5.9.3).

### **Umsetzungsperspektive**

Neben der Planung und Umsetzung der Gesamtmaßnahme „Fahrradstraße“, die einen hohen Projektumfang aufweist (vgl. Projektumfang), lassen sich einzelne punktuelle Teilmaßnahmen auch vorziehen, um schon kurzfristig in die Umsetzung zu kommen. Hierzu zählen die im Beschreibungstext genannten Teilmaßnahmen, die insgesamt bereits zu Verbesserungen für den querenden Fußverkehr führen (Umgestaltung Kreuzung Hohe Weide/ Heymannstraße), den Radverkehr stärken (Anpassung Modalfilter) und Alternativen zum eigenen Auto aufzeigen (hvv switch Punkt). Eine klare Radverkehrsführung über die Hohe Weide würde zudem helfen, die Konfliktlage zwischen Rad- und Fußverkehr auf der Wegeverbindung Kaiser-Friedrich-Ufer zu entschärfen.

### **Handlungsbedarf**

Der Handlungsbedarf ist als sehr hoch einzuschätzen, da die Maßnahme in der Online-Beteiligung sehr viel Zuspruch erhalten hat und aus fachlicher Sicht die Einrichtung der Fahrradstraße große Entlastungswirkungen im Bereich entlang des Isebekkanals nach sich ziehen würde.

### **Projektumfang**

Der Projektumfang dieser Maßnahme ist hoch und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da die Fahrradstraße vergleichsweise lang ist und dementsprechend für alle Teilabschnitte Detailplanungen erfolgen müssen.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „hoch“ eingeschätzt, da neben dem PK auch die Hamburger Energiewerke im Zuge der Fernwärmeplanung im Bereich der Hohe Weide einbezogen werden muss. Zudem sind die vielen Anliegerinnen und Anlieger im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zu benachrichtigen.
- Aufgrund der Länge der Fahrradstraße und den damit einhergehenden baulichen Eingriffen wird der Bauumfang mit „hoch“ eingestuft



## 5.4 Umgestaltung Heymannstraße (S4)

Abbildung 74: Steckbrief Umgestaltung Heymannstraße (S4)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Die Heymannstraße stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen den nordwestlich des Isebekkanals gelegenen Wohngebieten sowie der Schule an der Isebek und den Schul- und Sportstandorten im Schulcluster (z. B. EWG und Schule Kielortallee) dar. Im Zuge einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung sollen Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum verringert werden und zudem die Querungssituation für zu Fuß Gehende im Kreuzungsbereich Heymannstraße / Schlangkreye verbessert werden, worauf auch in zahlreichen Beiträgen in der Online-Beteiligung verwiesen wurde. Im Rahmen der Ideen- und Feedbackwerkstatt wurden viele Ideen für die Verbesserung der Situation in der Heymannstraße gesammelt, wie z.B. die Einrichtung einer Querungshilfe.

Tabelle 8: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Umgestaltung Heymannstraße" (S4)

Nr.	Teilmaßnahmen
S4.1	Anpassung der Fahrbahnbeläge
S4.2	Verbreiterung der Gehwege
S4.3	Umnutzung von Parkständen zur Entsiegelung

S4.4	Einrichtung von Anlehnbügel auf Parkständen
S4.5	Aufstellen von Parklets auf Parkständen
S4.6	Verbesserung der Quersituation an der Hohe Weide
S4.7	Verbesserung der Quersituation an der Schlankreye
S4.8	Verbesserung der Quersituation an der Gustav-Falke-Straße

Darstellung: Planersocietät.

## Beschreibung

Als wichtige Verbindung für aus nordwestlicher Richtung kommender Schülerinnen und Schüler sowie anderer Personen soll die Heymannstraße durch verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung insbesondere für den Fußverkehr, aber auch für den Radverkehr, gestärkt werden (vgl. Variante b, Kapitel 4.2). Der gesamte umzugestaltende Abschnitt der Heymannstraße umfasst etwa 380 m und gliedert sich aufgrund der vorfahrtsberechtigten Schlankreye sowie der potenziellen vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße in der Hohe Weide in drei Teilabschnitte, die die Heymannstraße kreuzen:

1. Kaiser-Friedrich-Ufer bis Hohe Weide mit ca. 100 m Länge
2. Hohe Weide bis Schlankreye mit einer Länge von etwa 140 m
3. Schlankreye bis Gustav-Falke-Straße mit ca. 100 m Länge

### *S4.1 Anpassung der Fahrbahnbeläge (Teilmaßnahme)*

Ein wesentlicher Baustein ist die Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden im Seitenraum auf allen Teilabschnitten. Dies kann erreicht werden, indem der Fahrbahnbelag angepasst wird, sodass das Radfahren auf der Fahrbahn komfortabler wird. Hierzu soll die Fahrbahn asphaltiert werden, wobei die Belange des Denkmalschutzes insofern zu berücksichtigen sind, als dass nur die Fahrgasse asphaltiert werden soll und im Bereich der Parkstände das historische Kopfsteinpflaster beibehalten wird, wie z.B. in der Frickestraße in Eppendorf. Damit würde einerseits der Straßencharakter in Kombination mit den vor allem im südlichen Bereich der Heymannstraße vorzufindenden denkmalgeschützten Gebäuden bestehen bleiben. Andererseits würden so die bisher kaum erkennbaren Parkstände deutlich hervorgehoben und ungeordnetes Parken verringert werden.

### *S4.2 Verbreiterung der Gehwege (Teilmaßnahme)*

Neben der Entschärfung von Konflikten durch die Trennung des Fuß- und Radverkehrs sollen zusätzlich die Gehwege entlang der Heymannstraße auf der westlichen Seite auf 2,3 m und auf der östlichen Seite auf 2 m verbreitert werden, um Begegnungsfälle zwischen zu Fuß Gehenden zu ermöglichen und Mindeststandards hinsichtlich der Barrierefreiheit zu gewährleisten (vgl. Abbildung 75).

Abbildung 75: Querschnitte in der Heymannstraße (Abschnitt zwischen Kaifu und Hohe Weide) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten)



Darstellung: Planersocietät.

#### 54.3 Umnutzung von Parkständen zur Entsiegelung (Teilmaßnahme)

In diesem Zuge sollte ein Teil des bisher zum Parken genutzten Platzes anderen Nutzungen zugeführt werden: Einzelne Parkstände sollen in regelmäßigen Abständen entsiegelt und als Grünfläche genutzt werden, um der Bedeutung der Heymannstraße als Teil der Landschaftsachse Eimsbüttel gerecht zu werden, die eine Notwendigkeit für eine stärkere Entsiegelung von Straßenraum nach sich zieht. Mit dem Modell der Grünpatenschaften verfügt der Bezirk Eimsbüttel bereits über ein Programm, bei dem Anwohnerinnen und Anwohner sich um die Bepflanzung und Pflege einer Baumscheibe oder Grünfläche kümmern, was im Gebiet des Schulclusters auch bereits vielfach genutzt wird. Darüber hinaus kann an bestehende Strukturen der Schulen (z.B. Klima-AG am HLG) zur Gestaltung von Grünflächen angeknüpft werden, um aktive Partizipationsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche im Straßenraum zu schaffen. Mit der Schaffung von Grünflächen auf ehemaligen Parkständen würde eine bisher als Parkstreifen genutzte Fläche den Charakter eines Multifunktionsstreifens erhalten, der dem Straßenraum neue Funktionen geben und die Aufenthaltsqualität in der Heymannstraße erhöhen würde.

#### *S4.4 Einrichtung von Anlehnbügel auf Parkständen (Teilmaßnahme)*

Neben Grünflächen sollten weitere Parkstände mit Anlehnbügel für Fahrräder versehen werden. Mit der Verlagerung des ruhenden Radverkehrs an den Fahrbahnrand würde der Seitenraum der Heymannstraße von parkenden Fahrrädern befreit und folglich attraktivere und barrierefreie Gehwege geschaffen werden. Zugleich ließe sich die Schaffung von Radabstellanlagen auf Parkständen vergleichsweise kurzfristig umsetzen.

#### *S4.5 Aufstellen von Parklets auf Parkständen (Teilmaßnahme)*

Eine weitere kurzfristige Möglichkeit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Heymannstraße würde das Aufstellen von Parklets durch Anwohnerinnen und Anwohner sowie Initiativen am Fahrbahnrand darstellen. Dabei handelt es sich um Holzplattformen, die im Bereich eines Parkstands aufgestellt werden und auf denen unterschiedliche Nutzungen (Sitzgelegenheiten, Begrünung etc.) möglich sind. Von Seiten des Bezirksamts Eimsbüttel gibt es bereits ein bestehendes [Programm](#), bei denen Bewohnende und Gewerbetreibende Anträge zum Aufstellen eines Parklets einreichen können, welches für 6-12 Monate mit Option auf mehrere Verlängerungen aufgestellt werden kann.

#### *S4.6 Verbesserung der Querungssituation an der Hohe Weide (Teilmaßnahme)*

Im Bereich der vorgeschlagenen vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße Hohe Weide soll das Queren für zu Fuß Gehende erleichtert werden, indem im nordöstlichen Bereich der Kreuzung vorgezogene Seitenräume in Kombination mit einer Aufpflasterung der Fahrbahn eingerichtet werden sollen. Hierdurch sollen der kreuzende Rad- und Kfz-Verkehr für den querenden Fußverkehr sensibilisiert werden. Zudem sollen die vorgezogenen Seitenräume ausreichende Sichtbeziehungen und damit eine verringerte Unfallgefahr gewährleisten. Ergänzend dazu können neben Begrünungsmaßnahmen auch Anlehnbügel zum Abstellen von Fahrrädern installiert werden, um die Sichtbeziehungen zu stärken.

#### *S4.7 Verbesserung der Querungssituation an der Schlankreye (Teilmaßnahme)*

An der Querungsstelle der Schlankreye, die in der Online-Beteiligung und den Begehungen vor Ort als unsicher gesehen wurde, soll durch den Einsatz einer Querungshilfe das Überqueren der Fahrbahn erleichtert werden. Im Speziellen ist nochmals der Einsatz eines FGÜ zu prüfen, da mit dem vorliegenden Verkehrskonzept neue Argumentationsgrundlagen in Hinblick auf die Schulwegesicherung geschaffen wurden, die laut den ReStra u. U. für einen Einsatz außerhalb der Einsatzgrenzen sprechen.

#### *S4.8 Verbesserung der Querungssituation an der Gustav-Falke-Straße (Teilmaßnahme)*

Die Heymannstraße mündet an ihrem südlichen Ende in die Gustav-Falke-Straße. Zur Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende sollte das Queren der Gustav-Falke-Straße erleichtert

werden, da in diesem Bereich durch die unmittelbare Lage vor dem EWG täglich ein sehr hohes Aufkommen an Schülerinnen und Schülern vorherrscht.

### Umsetzungsperspektive

Im Rahmen der Umgestaltung der Heymannstraße lassen sich einzelne Teilmaßnahmen auch schon vorziehen, sodass eine schrittweise Umsetzung erfolgen kann. Hierzu zählen die Einrichtung von Querungshilfen entlang der Heymannstraße auf Höhe der Straße Hohe Weide und auf Höhe der Schlankkreye. Hierdurch lassen sich bereits deutliche Verbesserungen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit sowohl für Fußgängerinnen und Fußgänger durch die Querungshilfen als auch für Radfahrende durch die Verbesserung der Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich Heymannstraße/ Schlankkreye erreichen. Auch das Aufstellen von Parklets und die Vergabe von Grünpatenschaften ließe sich vergleichsweise kurzfristig umsetzen.

### Handlungsbedarf

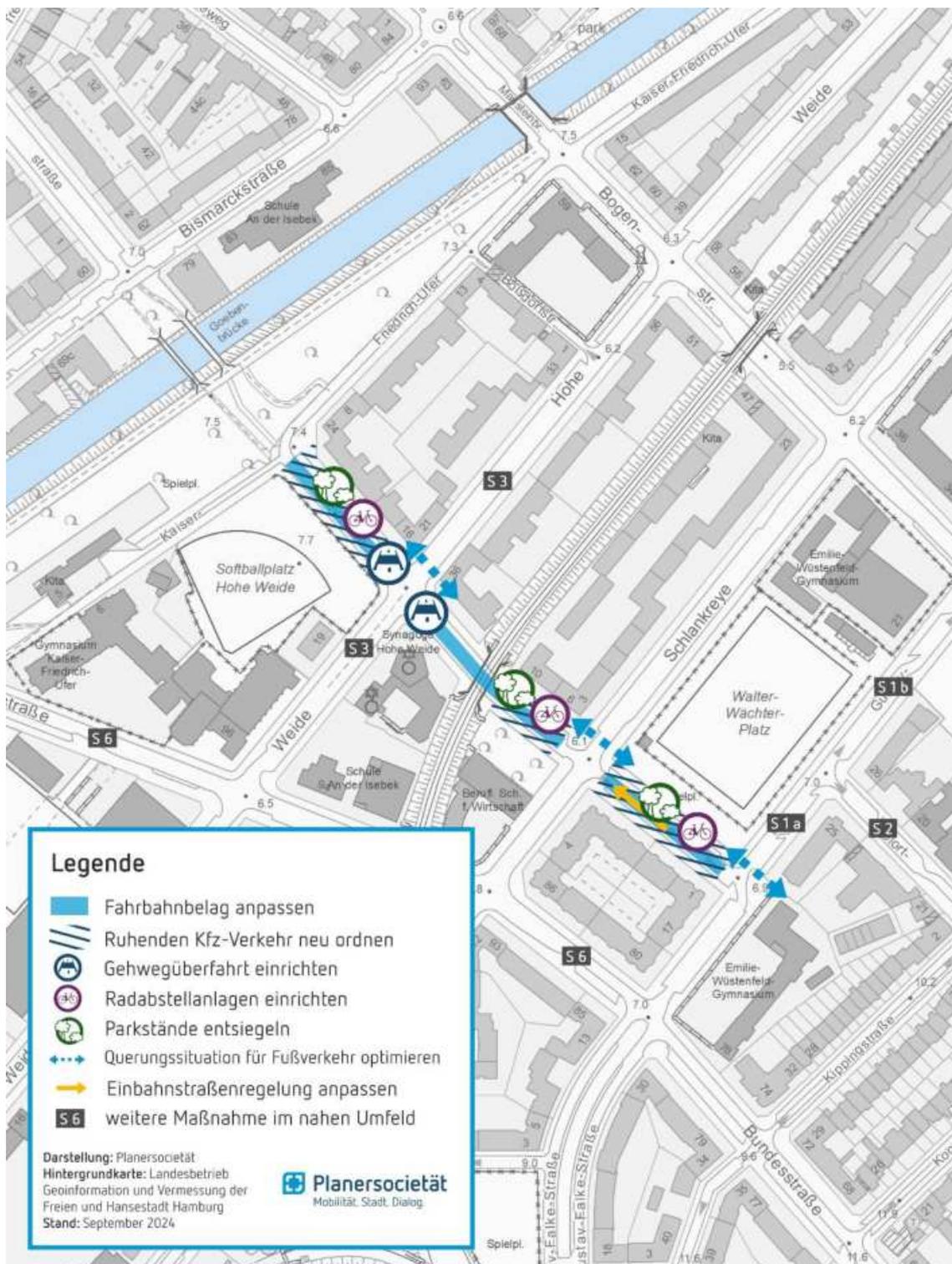
Der Handlungsbedarf wird als „hoch“ eingeschätzt, da es sich um eine wichtige Schulwegeverbindung handelt. Dennoch gibt es andere Teilbereiche mit einem noch dringenderen Handlungsbedarf („sehr hoch“), wie z.B. die Gustav-Falke-Straße oder die Kielortallee.

### Projektumfang

Der Projektumfang dieser Maßnahme ist „hoch“ und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da es sich mit mehreren hundert Metern um einen vergleichsweise langen Straßenabschnitt handelt, für den grundlegende Änderungen notwendig sind, die mit einem langen Planungsaufwand einhergehen.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „hoch“ eingestuft, da neben dem PK auch die Wärme Hamburg im Zuge der Fernwärmeplanung im Bereich der Heymannstraße einbezogen werden muss.
- Eng verknüpft mit dem Planungsaufwand ist der Bauumfang, der dementsprechend ebenfalls als „hoch“ eingeschätzt wird, bedingt durch die vielen baulichen Eingriffe, wie die Umgestaltung der Fahrbahn, das Verbreitern der Gehwege, die Entsiegelung von Parkständen sowie die Umgestaltung von Kreuzungen.

Abbildung 76: Schematische Darstellung Umgestaltung Heymannstraße



## 5.5 Umgestaltung Bundesstraße (S5)

Abbildung 77: Steckbrief Umgestaltung Bundesstraße (S5)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

An die Bundesstraße als Straßenraum stellen sich zahlreiche unterschiedliche Ansprüche, darunter die zahlreichen Schul- sowie Sport- und Freizeitverkehre, die zu einem hohen Aufkommen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden führen. Darüber hinaus ist die Bundesstraße als Bezirksroute für den Radverkehr ausgewiesen und wird von der Buslinie 4 frequentiert. Im Zuge einer Umgestaltung müssen die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden stärker berücksichtigt werden, indem mehr Platz zur Verfügung steht, der bisher zu großen Teilen dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr vorbehalten ist. Dies ist zum einen notwendig, um Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr im Seitenraum abzubauen, von denen auch in der Online-Beteiligung häufig berichtet wurde. Hierzu werden breite Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, sodass sowohl der Fußverkehr als auch der Radverkehr mehr Platz haben. Zum anderen soll die Knotenpunktgestaltung im Sinne des Fuß- und Radverkehrs verbessert werden und mehr Radabstellanlagen eingerichtet werden, was auch in der Ideen- und Feedbackwerkstatt angemerkt wurde. Im südlichen Abschnitt der Bundesstraße (Beim Schlump – Kippingstraße) wird bereits die Verlagerung des Radverkehrs an den Fahrbahnrand in Form von Radfahrstreifen geplant.

Tabelle 9: Teilmaßnahmen der Maßnahme "Umgestaltung Bundesstraße" (S5)

Nr.	Teilmaßnahmen
S5.1	Einrichtung von Radfahrstreifen
S5.2	Umnutzung bestehender Parkstände für Radabstellanlagen

Darstellung: Planersocietät.

### Beschreibung

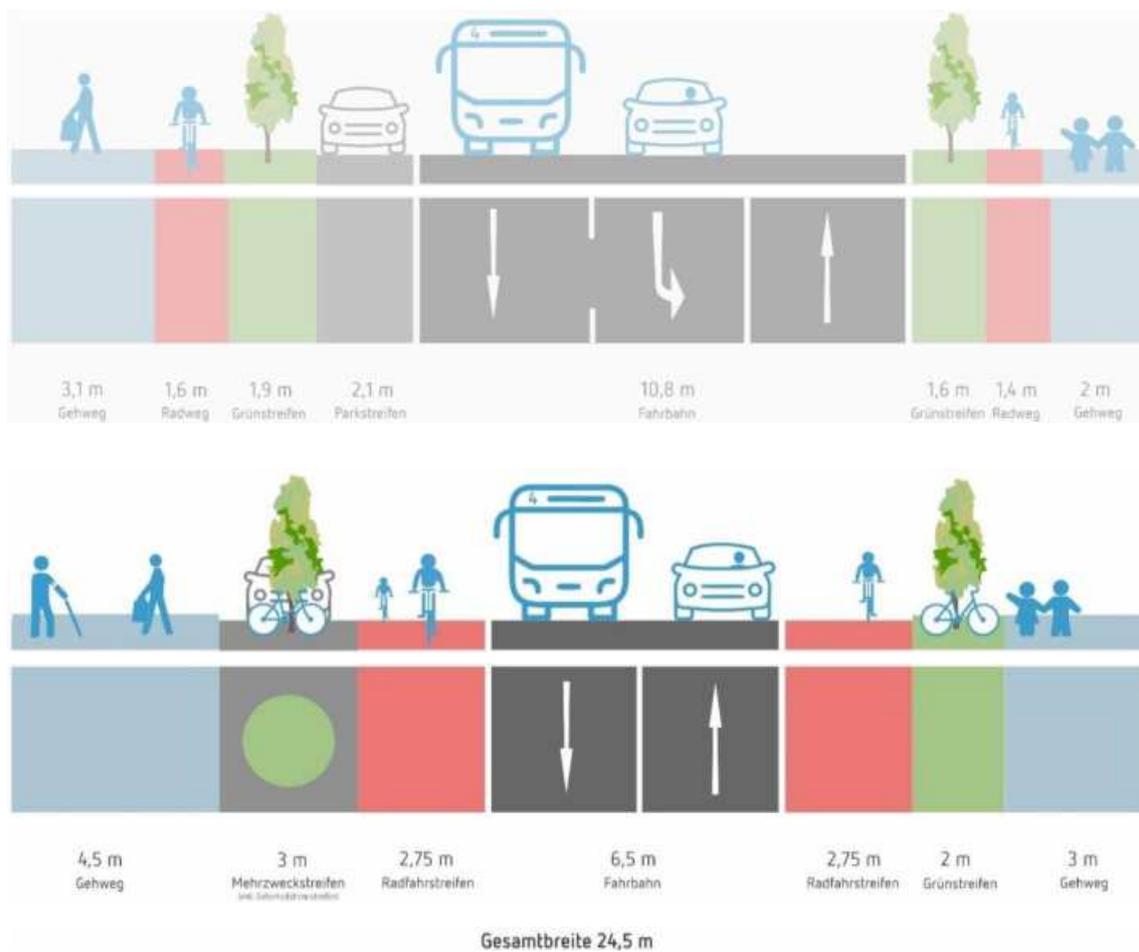
Im Zuge der baulichen Umgestaltung der Bundesstraße zwischen dem Kaiser-Friedrich-Ufer und der Kippingstraße soll die gegenwärtig stark zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs verteilte Fläche neu aufgeteilt werden. Die vielen angrenzenden Schulen wie zum Beispiel das Gymnasium Kaifu, ein Schulstandort der Schule an der Isebek und das EWG sowie viele Freizeitorde, wie z. B. der ETV, stellen wichtige Ziele für den Fuß- und Radverkehr dar und machen eine dementsprechende Umgestaltung des Straßenzugs notwendig.

#### S5.1 Einrichtung von Radfahrstreifen (Teilmaßnahme)

Ein zentrales Vorhaben sollte dabei die Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenraum an den Fahrbahnrand sein, um bestehende Konflikte mit zu Fuß Gehenden zu vermeiden und ausreichende Gehwegebreiten im Seitenraum herzustellen. Aufgrund der Platzverhältnisse und Kfz-Belastung empfiehlt sich die Einrichtung von Radfahrstreifen, die dabei die in den ReStra genannte Regelbreite von 2,75 m aufweisen sollten. Somit würden Radwege entstehen, die ein komfortables und sicheres Vorankommen sowie Überholvorgänge von Radfahrenden untereinander ermöglichen. In den Seitenräumen würden dadurch mehr Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, sodass beispielsweise entlang des auf 3 m verbreiterten Gehwegs zwischen ETV und dem Gymnasium Kaifu Begegnungen zwischen mobilitätseingeschränkten Fußgängerinnen und Fußgängern ohne Ausweichen möglich wären und Gruppen von Kindern und Jugendlichen bzw. Klassenverbände ausreichend Platz hätten. Von dem gewonnenen Platz und zusätzlicher Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr würden somit insbesondere die vielen Kinder und Jugendlichen profitieren, die die Bundesstraße täglich auf dem Weg zur Schule oder zu Sportangeboten nutzen.

Im Zuge der Umgestaltung der Bundesstraße sollten bisher bestehende Linksabbiegerspuren für den Kfz-Verkehr entfernt werden. Im Ergebnis verbleiben für jede Richtung eine Fahrspur von jeweils 3,25 m, sodass auch die vorhandenen Busverkehre weiterhin ausreichend Platz haben würden. Neben den Vorteilen für den Fußverkehr, würden durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auch die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr verbessert und damit Unfällen in Kreuzungsbereichen vorgebeugt werden.

Abbildung 78: Querschnitte in der Bundesstraße (Abschnitt zwischen Kaifu und Hohe Weide) im Bestand (oben) und Vorschlag (unten)



Darstellung: Planersocietät.

Da die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn oft mit einem eingeschränkten subjektiven Sicherheitsempfinden seitens einiger Nutzender einhergeht, sollte die Einhaltung bestehender Geschwindigkeitsregelungen verstärkt durch die Polizei kontrolliert und zusätzlich Geschwindigkeitsanzeiger installiert werden. Zusätzlich sollte geprüft werden, inwieweit und an welchen Stellen die Radfahrstreifen durch eine zusätzliche Protektion von dem fließenden Kfz-Verkehr abgegrenzt werden können und inwieweit eine Rotmarkierung des Radfahrstreifens möglich wäre, um insbesondere die subjektive Sicherheit zu erhöhen.

Während für die Umgestaltung auf der östlichen Seite der Bundesstraße lediglich begrenzte bauliche Maßnahmen notwendig wären (Neupflasterung des alten Radwegs als zusätzliche Gehwegfläche) wären auf der westlichen Seite hingegen umfangreichere Umbauten notwendig, um eine fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung zu ermöglichen: So soll ein Mehrzweckstreifen eingerichtet werden, der neben Längsparkständen auch Begrünung sowie Radabstellanlagen umfasst, um dem hohen Radverkehrsaufkommen im Bereich der Bundesstraße und den vielen Zielorten von Kindern und Jugendlichen in der unmittelbaren Umgebung gerecht zu werden.

### *S5.2 Umnutzung bestehender Parkstände für Radabstellanlagen (Teilmaßnahme)*

Bei der Umnutzung von Kfz-Parkständen zum Fahrradparken handelt es sich zudem um eine Teilmaßnahme, die sich kurzfristig umsetzen ließe und nicht zwingend an eine ressourcenintensive Umgestaltung zu einem Mehrzweckstreifen an der westlichen Seite der Bundesstraße gekoppelt wäre. Alternativ zur oben skizzierten Aufteilung des Straßenraums kann perspektivisch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung geprüft werden, um die Kfz-Belastung im Straßenzug Bundesstraße zu senken (vgl. Variante c der Kfz-Verkehrsführung).

#### **Umsetzungsperspektive**

Während die Umgestaltung der Bundesstraße sehr umfangreich und zeitintensiv ist, lassen sich einzelne Teilmaßnahmen auch schon vorziehen: Hierzu zählt vor allem die Umnutzung bestehender Parkstände für Radabstellanlagen. Parallel zum möglichen Vorziehen einzelner Teilmaßnahmen sollte geprüft werden, inwieweit die Radfahrstreifen auf der Fahrbahn durch zusätzlich Maßnahmen (Protektion und Rotmarkierung) subjektiv noch sicherer gestaltet werden können.

#### **Handlungsbedarf**

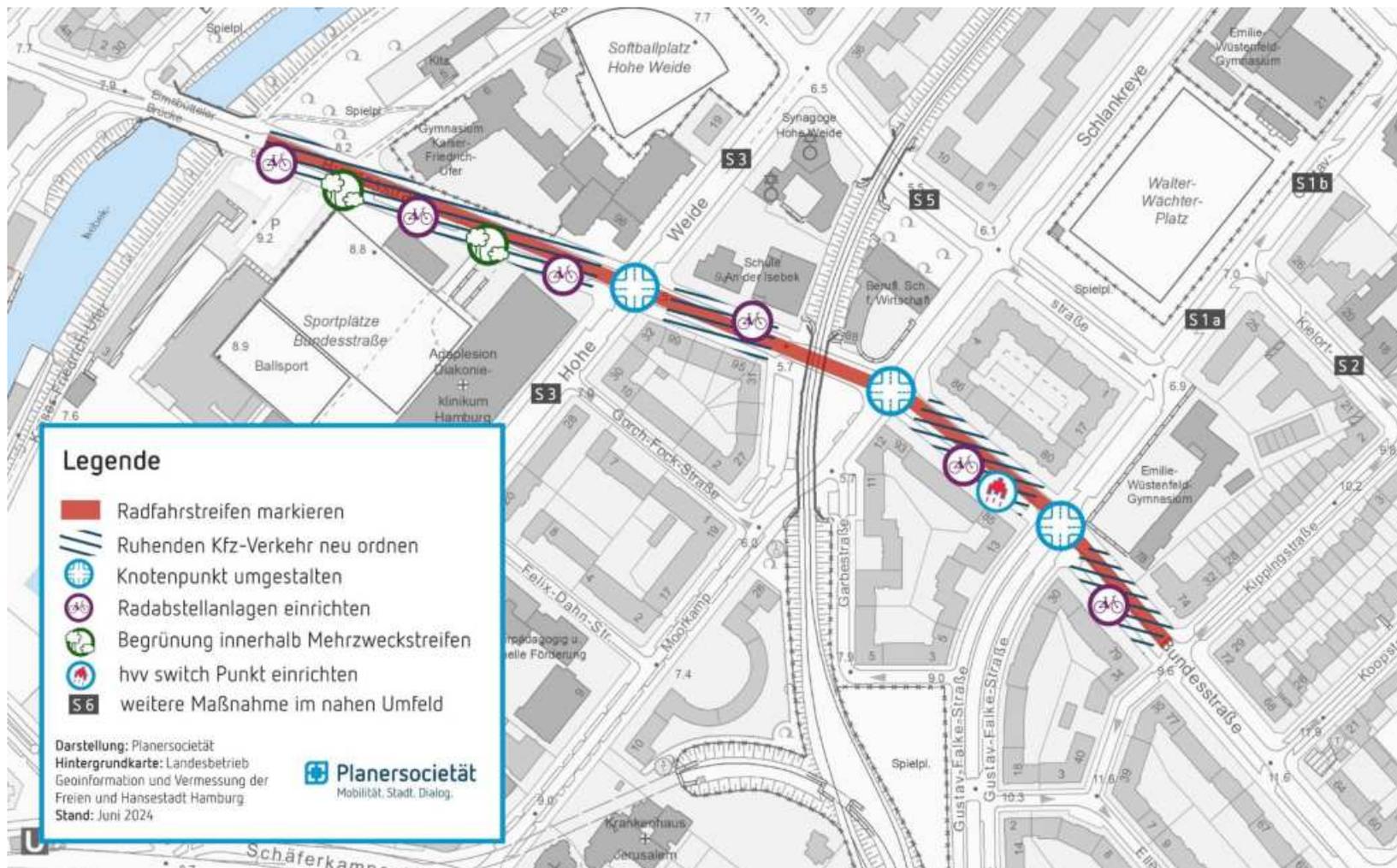
Der Handlungsbedarf wird als „hoch“ eingeschätzt, da es sich um wichtige Verbindung mit vielen Zielorten für Schülerinnen und Schüler handelt. Dennoch gibt es andere Teilbereiche mit einem noch dringenderen Handlungsbedarf („sehr hoch“), wie z.B. die Gustav-Falke-Straße oder die Kieortallee.

#### **Projektumfang**

Auf Grundlage der folgenden Einzelkriterien ergibt sich ein Projektumfang dieser Maßnahme, der als „hoch“ eingeschätzt wird:

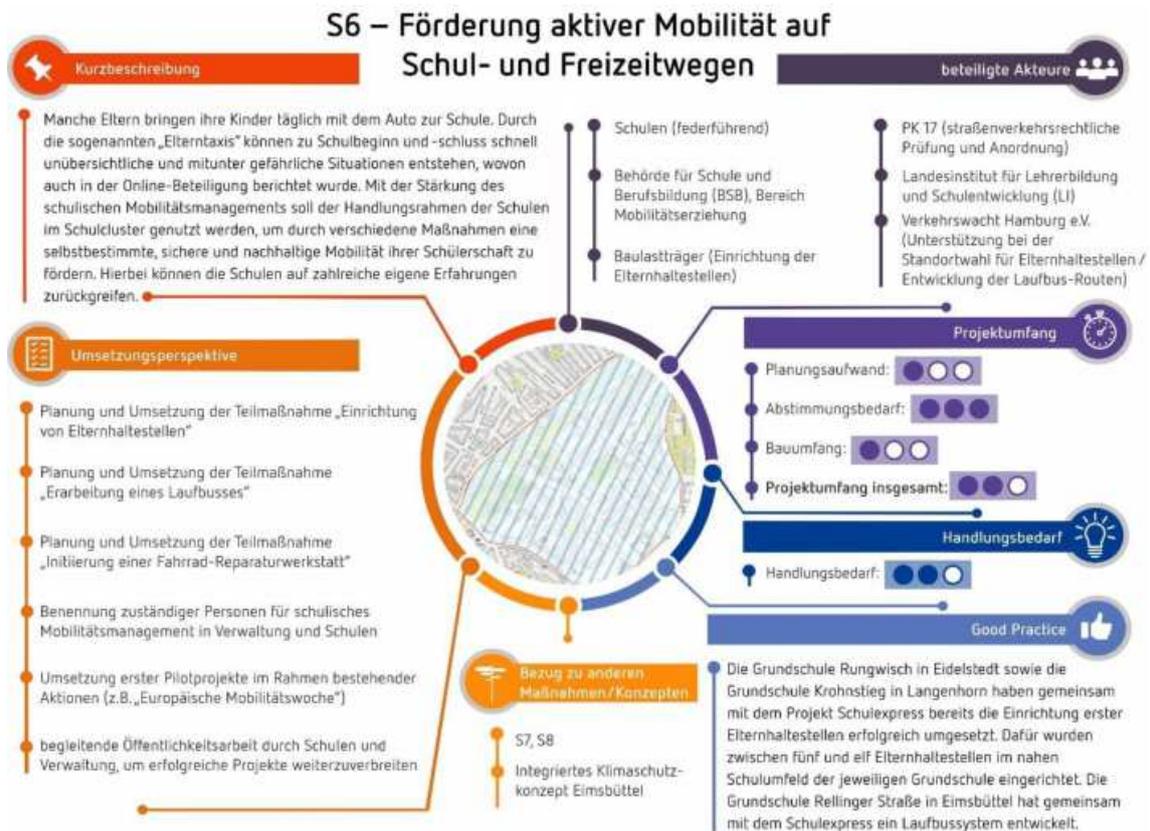
- Der Planungsaufwand wird als „hoch“ eingeschätzt, da es sich um einen längeren Teilabschnitt handelt, der aufgrund der nötigen Umgestaltung des Straßenquerschnitts einer langen Vorlaufzeit bedarf. Während abseits der Knotenpunkte eine bestandsnahe Umgestaltung möglich ist, ist an den Knotenpunkten Bundesstraße/ Gustav-Falke-Straße und Bundesstraße/ Kaiser-Friedrich-Ufer eine grundlegendere Umgestaltung erforderlich.
- Auch der Abstimmungsbedarf wird als „hoch“ eingestuft, da es sich mit der Bundesstraße zum einen um eine ÖPNV-Achse handelt, weshalb der hvv in die Planungen einbezogen werden muss. Zudem ist für die Umgestaltung der Knotenpunkte der LSBG zuständig.
- Der Bauumfang wird ebenfalls mit „hoch“ eingestuft, da einige bauliche Eingriffe in den Straßenraum nötig sind, vor allem im Zuge der Gestaltung des Mehrzweckstreifens und der Schaffung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn. Insbesondere die Umgestaltung der Knotenpunkte zieht einen hohen baulichen Aufwand nach sich.

Abbildung 79: Schematische Darstellung Umgestaltung Bundesstraße



## 5.6 Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen (S6)

Abbildung 80: Steckbrief Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen (S6)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Manche Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Durch die sogenannten „Elterntaxen“ können zu Schulbeginn und -schluss schnell unübersichtliche und mitunter gefährliche Situationen entstehen, wovon auch in der [Online-Beteiligung](#) berichtet wurde. Auch Hol- und Bringverkehre mit Lastenrädern können – wenn auch in wesentlich kleinerem Maße – zu Problemen führen, insbesondere in engen Straßenräumen wie der Kielortallee (vgl. auch S 2). Gleichzeitig wurden auch im Rahmen der Ideen- und Feedbackwerkstatt Ideen gesammelt, etwa zu Standorten für Elternhaltestellen und kommunikative Maßnahmen. Mit der Stärkung des schulischen Mobilitätsmanagements<sup>30</sup> soll der Handlungsrahmen der Schulen im Schulcluster genutzt werden, um durch verschiedene Maßnahmen eine selbstbestimmte, sichere und nachhaltige Mobilität ihrer

<sup>30</sup> Unter dem schulischen Mobilitätsmanagement werden hier Maßnahmen verstanden, die von den Schulen initiiert werden, um eine selbstbestimmte und gleichzeitig sichere Mobilität der Schülerinnen und Schüler zu Fuß und mit dem Rad zu fördern.

Schülerschaft zu fördern. Hierbei können die Schulen auf zahlreiche eigene Erfahrungen in diesem Bereich zurückgreifen.

Tabelle 10: Teilmaßnahmen der Maßnahme " Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen " (S6)

Nr.	Teilmaßnahmen
S6.1	Einrichtung von Elternhaltestellen
S6.2	Erarbeitung eines Laufbusses
S6.3	Initiierung einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt

Darstellung: Planersocietät.

### Beschreibung

Durch die überdurchschnittlich hohe Schuldichte werden im Schulcluster viele Hol- und Bringverkehre erzeugt, sodass Ansätze eines schulischen Mobilitätsmanagements etabliert werden sollten. Solche Ansätze können aktive Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen unterstützen, die den Kindern auch mit Blick auf Gesundheit und Bewegung sowie Selbstständigkeit und soziale Kontakte auf Schul- und Freizeitwegen zugutekommt. Das Mobilitätsverhalten der Kinder wird maßgeblich durch die Eltern beeinflusst.

Für eine breite Akzeptanz und einen hohen Wirkungsgrad sollten alle Akteure einer Schule an der Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung von Maßnahmen beteiligt werden, da die Maßnahmen im schulischen Alltag kommuniziert und umgesetzt werden müssen. Dabei sollte eine enge Zusammenarbeit mit dem Bereich Mobilitätserziehung in der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB), dem Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung (LI) sowie weiteren Akteuren aus dem Bereich (v. a. Verkehrserziehung der Polizei) erfolgen. Auch schulische AGs (z.B. Klima-AG) sollten hier mit einbezogen werden. Hierfür werden mehrere Teilmaßnahmen für die Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen im Schulcluster vorgeschlagen, die unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Neben den im Folgenden beschriebenen Teilmaßnahmen gibt es auch weitere Möglichkeiten, die in Hamburg bereits umgesetzt werden, wie etwa die Mobilitätserziehung der Schülerinnen und Schüler im Unterricht und Fortbildungsmöglichkeiten für Lehrkräfte, die Nutzung von Aktions- und Mobilitätswochen wie „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ sowie die „Europäische Mobilitätswoche“.

#### S6.1 Einrichtung von Elternhaltestellen (Teilmaßnahme)

In ca. 300 m Entfernung zu den Schulstandorten sollten Elternhaltestellen eingerichtet werden (vgl. Kapitel 5.9). Zudem sollte eine breite Kommunikation innerhalb der Schulen über diese Hol- und Bringzonen erfolgen, etwa über Informationsflyer oder der Schülerzeitung. Die Einrichtung von Elternhaltestellen am Rande des Schulclusters wurde in der Ideen- und Feedbackwerkstatt mehrfach von den Schülerinnen und Schülern vorgeschlagen. Bei dem Konzept werden in einer Entfernung von mindestens 250 m und maximal 500 m zu der Schule ausgewiesene Haltebereiche für die Eltern eingerichtet, an denen diese ihre Kinder mit dem Auto absetzen und abholen können. Dies dient vor allem dazu, die Hol- und Bringverkehre vor der Schule zu entzerren und die eigenständige Bewältigung des Schulwegs zu fördern. Das Konzept ist dabei vor allem für Grundschulen interessant.

### *S6.2 Erarbeitung eines Laufbusses (Teilmaßnahme)*

Eine weitere Teilmaßnahme zur Förderung aktiver Mobilität auf Schul- und Freizeitwegen ist die Erarbeitung eines Laufbusses, inkl. eines Belohnungssystems. Zudem kann der Laufbus mit der Einrichtung von Laufbus-Haltestellen kombiniert werden, an denen sich Kinder treffen und gemeinsam den Schulweg bestreiten können (siehe Beispiel Schulexpress und dessen Umsetzung im Umfeld der Schule Rellinger Straße)<sup>31</sup>. Mithilfe eines Belohnungssystems können Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß zur Schule gekommen sind, von der Lehrkraft einen Stempel erhalten. Nach einem gewissen Zeitraum wird dann die Klasse, die am meisten zu Fuß Gehende hat, als Siegerin gekürt. Um sowohl Elternhaltestellen als auch Laufbusse im Schulcluster zu initiieren, kann sich z.B. am Bremer Projekt „Schulexpress“ beteiligt werden, welches bereits an einigen Schulen in Hamburg erfolgreich umgesetzt wurde. Zudem findet in Hamburg jährlich die von der BSB initiierte Kampagne „Zu Fuß zur Schule“ statt, an der sich bereits viele Schulen beteiligen. Es bietet sich eine Verknüpfung der zeitlich begrenzten Kampagne mit dem längerfristigen Konzept des Laufbusses an.

### *S6.3 Initiierung einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt (Teilmaßnahme)*

Mit der Initiierung einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt oder einer Fahrrad-AG sollte das Thema Radverkehr auf schulischer Ebene auf praktische Weise zusätzlich verankert werden. Durch die Möglichkeit, kleinere Schäden am Fahrrad schnell reparieren zu können, würde die Nutzung des eigenen Fahrrads auf dem Weg zur Schule attraktiver werden. Mit dem Bündnis für Rad- und Fußverkehr bestehen bereits Bestrebungen, Services für den Radverkehr zu verbessern.

## **Umsetzungsperspektive**

Die genannten Teilmaßnahmen lassen sich unabhängig voneinander umsetzen. Gleichzeitig gibt es Kombinations- und Synergiemöglichkeiten, etwa zwischen den vorgeschlagenen Elternhaltestellen und den möglichen Laufbusrouten. Unabhängig von konkreten Teilmaßnahmen sollten Schulen animiert werden, jeweils eine Ansprechperson für solche Projekte zu benennen, sofern noch nicht vorhanden. Das Bezirksamt Eimsbüttel erarbeitet derzeit zur Förderung aktiver Mobilität im Rahmen des EU-Projektes „Active Cities“, wie man Schulen Möglichkeiten des schulischen Mobilitätsmanagements und der Schulwegesicherung einschließlich der jeweiligen Ansprechpersonen und Stellen zur Verfügung stellt. Zudem kann mithilfe erster Pilotprojekte, etwa im Rahmen bestehender Aktionen (z.B. Europäische Mobilitätswoche), auf niedrigschwelligem Weg mit der Umsetzung erster Teilmaßnahmen gestartet werden. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit sorgt dafür, dass positive Erfahrungen über die Schule hinaus bekannt werden und bestenfalls an anderer Stelle aufgegriffen werden.

Im Rahmen der Umsetzung eines Laufbusses gibt es darüber hinaus folgende Umsetzungsschritte:

---

<sup>31</sup> Weitergehende Informationen zum Schulexpress der Grundschule Rellinger Straße unter: <http://schulexpress.de/rellinger-strasse/>

1. Kontaktaufnahme mit Initiativen/ Projekten wie z.B. Schulexpress<sup>32</sup>
2. Schulinterne Umfrage zu Schulwegen und potentiellen Treffpunkten (Haltestellen des Schulexpresses) sowie Konkretisierung von konkreten Gefahrenpunkten auf dem Schulweg
3. Entwicklung eines Schulwegplans mit Laufbus-Routen und Laufbus-Haltestellen
4. Ausstattung der Treffpunkte mit Schildern für Laufbus-Haltestellen in Rücksprache mit dem Bezirksamt
5. Zuordnung der Kinder in der Klasse mit Pins auf einem Stadtplan zur nächstgelegenen Haltestelle zur Bildung von Laufgruppen
6. Öffentlichkeitswirksamer Start der Laufbus-Haltestellen (Aktionswoche, Veranstaltungen Verkehrserziehung etc.)
7. Kontinuierliche Anpassung der Haltestellen oder Routen während der ersten Monate

Für die Einrichtung von Hol- und Bringzonen bzw. Elternhaltestellen gibt es in Hamburg bisher kein festgelegtes Vorgehen bei der Umsetzung. Deren Einrichtung erfordert zudem eine Betrachtung der (Kfz-)Verkehrsflüsse, was die betroffenen Schulen nicht leisten können. Im Zusammenspiel mit den Laufbus-Haltestellen können die Schulen jedoch Vorschläge für Hol- und Bringzonen machen. Diese müssen vom Bezirksamt verkehrlich geprüft und in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde ggf. weiter geplant werden, da hierfür eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung notwendig ist. Ein systematisches Vorgehen wird hierzu derzeit mit den zuständigen Fachbehörden geprüft.

### Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf wird als „hoch“ eingeschätzt, da die Maßnahme zur Einrichtung von Elternhaltestellen sowohl in der Online-Beteiligung als auch in der Ideen- und Feedbackwerkstatt sehr viel Zuspruch erhalten hat. Auch aus fachlicher Sicht kann die Etablierung von den oben geschilderten Maßnahmen einen hohen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der eigenständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler leisten.

### Projektumfang

Der Projektumfang dieser Maßnahme wird als „mittel“ eingeschätzt und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „gering“ eingeschätzt, da keine größeren Baumaßnahmen stattfinden, die vorbereitet werden müssen,
- Der Abstimmungsbedarf wird als „hoch“ eingeschätzt, da zur Etablierung der Maßnahmen verschiedene Akteure (z.B. Schulen, BSB, LI, Polizei) koordiniert werden müssen,
- Aufgrund des geringen baulichen Eingriffs bspw. durch die Einrichtung der Schilder für

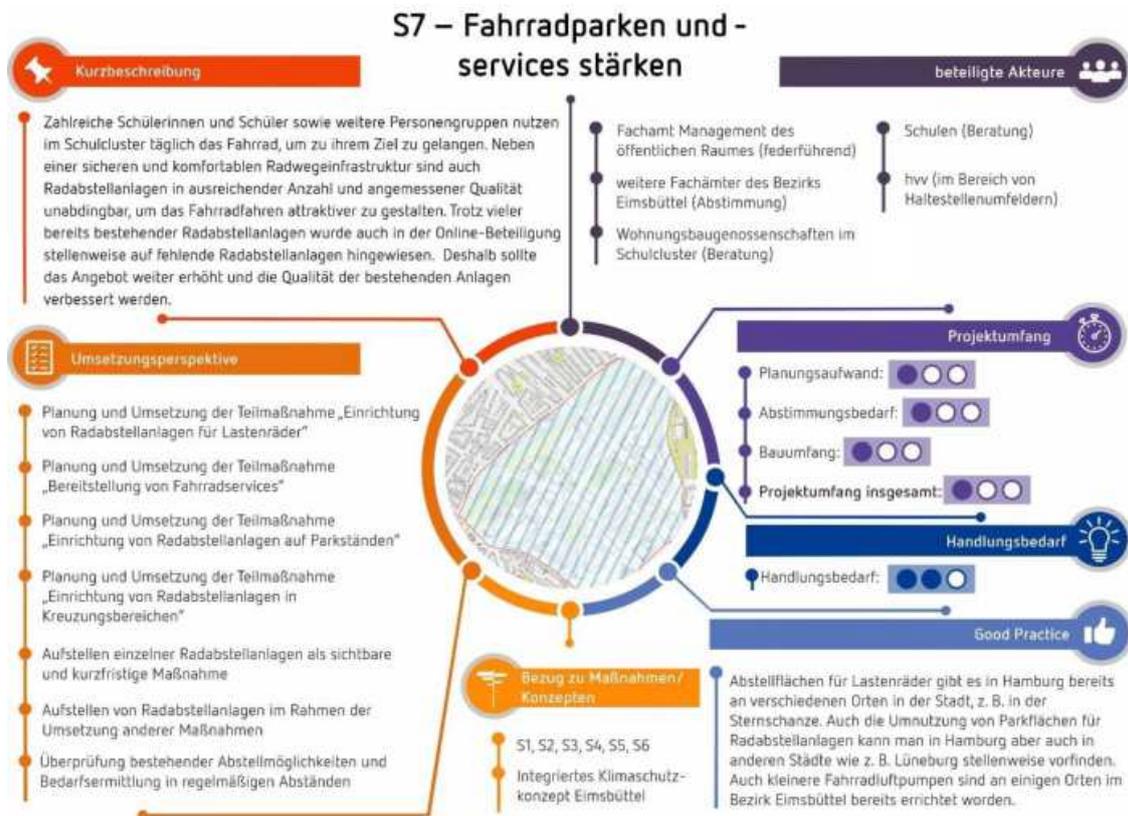
---

<sup>32</sup> Weitere Informationen zum Projekt Schulexpress unter: <http://schulexpress.de/>

Elternhaltestellen wird der Bauumfang mit „niedrig“ eingestuft

## 5.7 Fahrradparken und -services stärken (S7)

Abbildung 81: Steckbrief Fahrradparken und -services stärken (S7)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Zahlreiche Schülerinnen und Schüler sowie weitere Personengruppen nutzen im Schulcluster täglich das Fahrrad, um zu ihrem Ziel zu gelangen. Neben einer sicheren und komfortablen Radwegeinfrastruktur sind auch Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl und angemessener Qualität unabdingbar, um das Fahrradfahren attraktiver zu gestalten. Trotz vieler bereits bestehender Radabstellanlagen, wurde auch in der [Online-Beteiligung](#) stellenweise auf fehlende Radabstellanlagen hingewiesen. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Ideen- und Feedbackwerkstatt zahlreiche Vorschläge für weitere Standorte von Radabstellanlagen gemacht. Deshalb sollte das Angebot weiter erhöht und die Qualität der bestehenden Anlagen verbessert werden. Eine weitere Säule der Radverkehrsförderung stellen Fahrradservices dar, die im Schulcluster bisher kaum vorhanden sind und vermehrt angeboten werden sollten.

Tabelle 11: Teilmaßnahmen der Maßnahme „Fahrradparken und -services stärken“ (S7)

Nr.	Teilmaßnahmen
S7.1	Einrichtung von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten
S7.2	Bereitstellung von Fahrradservices

S7.3	Einrichtung von Abstellanlagen für Lastenräder
S7.4	Einrichtung von Radabstellanlagen auf Parkständen
S7.5	Einrichtung von Radabstellanlagen in Kreuzungsbereichen

Darstellung: Planersocietät.

## Beschreibung

Ausreichend viele und qualitativ hochwertige Radabstellanlagen sind eine wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Schulcluster.

### *S7.1 Einrichtung von Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten (Teilmaßnahme)*

Um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen für den ruhenden Radverkehr im Schulcluster zu schaffen, sollten insbesondere Radabstellanlagen (auch für E-Bikes und Lastenräder) an hoch frequentierten Zielorten wie bspw. die Schul- und Freizeitstandorte eingerichtet werden. Dafür ist ein qualitativer und quantitativer Ausbau von Radabstellanlagen unter Berücksichtigung bestehender und neuer Anforderungen (Fahrradtypen) nötig. So sollte bspw. ein quantitativer Ausbau der Radabstellanlagen zwischen der Ida-Ehre-Schule und dem HLG stattfinden, um den Bedarf an Fahrradparken der Schülerinnen und Schüler zu decken. Auch eine qualitative Aufwertung bestehender Radabstellanlagen sollte an einigen Orten, bspw. vor dem EWG, dringend umgesetzt werden, um die teilweise vorhandenen und nicht mehr zeitgemäßen Vorderradhalter auszutauschen.

### *S7.2 Bereitstellung von Fahrradservices (Teilmaßnahme)*

Neben der Möglichkeit, das Fahrrad sicher und komfortabel abzustellen, sollte im Schulcluster auch die Einrichtung von Fahrradservices wie z.B. Luftpumpen oder Reparaturstationen geprüft werden. Diese Angebote würden ebenfalls eine eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler fördern, indem sie vor oder nach Schulbeginn kleinere Reparaturen an ihren Rädern vornehmen können. Die Einrichtung sowohl von Fahrradabstellanlagen als auch Servicestationen wäre außerdem im Zusammenhang mit den anderen Maßnahmen zu sehen, etwa indem die neugewonnene Fläche im Bereich der empfohlenen Kfz-freien Bereiche für solche Angebote genutzt werden kann (vgl. Kapitel 5.1.1).

### *S7.3 Einrichtung von Abstellanlagen für Lastenräder (Teilmaßnahme)*

Neben standardisierten Radabstellanlagen sollten für das Schulcluster auch Abstellflächen für Lastenräder berücksichtigt werden, da viele Eltern ihre Kinder mit Lastenrädern zur Schule oder zur Kita bringen. Die Einrichtung potenzieller Abstellplätze für Lastenräder sollte dementsprechend vor der Kita in der Straße Hohe Weide oder in der Bogenstraße stattfinden. Auch hier wäre die Umnutzung eines Parkplatzes für ca. vier Lastenrad-Stellplätze denkbar (vgl. Kapitel 5.9.2).

#### *S7.4 Einrichtung von Radabstellanlagen auf Parkständen (Teilmaßnahme)*

Eine verkehrsplanerisch günstige Lösung zur Schaffung von Flächen für Fahrradabstellanlagen in dicht besiedelten Bereichen ist die Umwandlung eines Pkw-Parkstands - oder mehrerer - in Radabstellanlagen. Dies fördert u. a. die stadtgestalterische Integration, die Entlastung des Fußverkehrs sowie eine effektivere Flächenausnutzung. Jene ist gerade vor dem Hintergrund der hohen Siedlungsdichte im Schulcluster ein wichtiger Aspekt, um dem Fuß- und Radverkehr ausreichend Flächen zuzusprechen. Alternativ ist auch eine temporäre Umnutzung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen als Bedarfsprüfung denkbar, die bei ausgelasteter Nutzung dauerhaft installiert werden würden.

#### *S7.5 Einrichtung von Radabstellanlagen in Kreuzungsbereichen (Teilmaßnahme)*

Darüber hinaus sind Fahrradbügel auch als Sperre gegen Falschparkende einsetzbar, etwa an den vielen für Kfz stark aufgeweiteten Abbiegeradien, bspw. im Kreuzungsbereich Hohe Weide/ Heymannstraße oder Felix-Dahn-Str./ Hohe Weide, an der die ausgewiesenen Sperrflächen im Kreuzungsbereich oft vom Kfz-Verkehr ignoriert werden. Dabei sollten auch ausreichend E-Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs eingeplant werden, bspw. am Diakonieklinikum, da dort mit hoher Wahrscheinlichkeit einige Beschäftigte längere Pendelwege mit E-Bikes zurücklegen.

### **Umsetzungsperspektive**

Aufgrund des begrenzten Projektumfangs kann mit dem Einrichten von Radabstellanlagen zeitnah gestartet werden. Im Zuge der Erstellung des Verkehrskonzepts wurden bereits verschiedene Standorte sowohl für die Einrichtung potenzieller Fahrradabstellanlagen als auch Servicestationen identifiziert. Diese gilt es im nächsten Schritt zu prüfen und bei entsprechender Eignung durch jeweilige Angebote auszustatten. Bei der Umsetzung können auch einzelne Teilmaßnahmen priorisiert angegangen werden, etwa im Zuge anderer Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept, die die Umgestaltung konkreter Straßenräume nach sich ziehen.

### **Handlungsbedarf**

Der Handlungsbedarf wird als „hoch“ eingeschätzt, da vor allem der Mangel an Fahrradabstellanlagen in den Beteiligungsformaten mehrfach angemerkt worden ist. Außerdem kann eine Erhöhung der Abstellmöglichkeiten gerade vor den Schulen das unkontrollierte Abstellen von Fahrrädern unterbinden und den Komfort für Schülerinnen und Schüler sowie Mitarbeitende erhöhen. Gleichzeitig ist das Aufstellen von Radabstellanlagen bereits in anderen Maßnahmen (z.B. als Teilmaßnahme) mitberücksichtigt.

### **Projektumfang**

Der Projektumfang dieser Maßnahme wird als „niedrig“ eingeschätzt und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „niedrig“ eingeschätzt, da für die Planung der Fahrradabstellanlagen lediglich eine einfache Planung bzw. Zeichnung benötigt wird.

- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „niedrig“ eingeschätzt, da für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen lediglich eine einfache Abstimmung mit PK und weiteren Akteuren ist.
- Der Bauumfang wird mit „niedrig“ eingestuft. Dieser fällt für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen aufgrund der punktuellen Eingriffe eher gering aus und liegt nur in einzelnen Fällen höher, etwa beim Bau größerer Anlagen.

## 5.8 Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken (S8)

Abbildung 82: Steckbrief Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken (S8)



Quelle: Planersocietät.

### Ausgangslage

Viele Schülerinnen und Schüler, die im Schulcluster zur Schule gehen, wohnen außerhalb des Gebiets und nutzen deshalb auf ihrem Schulweg die vielen Eingänge in das Schulcluster. Abgesehen von Schülerinnen und Schülern, die aus nordwestlicher Richtung kommen, müssen Kinder und Jugendliche dafür die großen HVS Schäferkampsallee, Grindelberg und Beim Schlump passieren, die zugleich eine große Barrierewirkung entfalten und umständlich zu queren sind, was auch in vielen Beiträgen in der [Online-Beteiligung](#) angemerkt wurde. Die Stärkung der Eingänge zum Schulcluster umfasst deshalb zugleich den Abbau der Barrierewirkung der HVS.

Tabelle 12: Teilmaßnahmen der Maßnahme „Zugänge für den Fuß- und Radverkehr stärken“ (S8)

Nr.	Teilmaßnahmen
S8.1	Eingangssituationen hervorheben
S8.2	Barrierewirkung der HVS abbauen
S8.3	Abbau der Konfliktsituationen rund um die Goebenbrücken

Darstellung: Planersocietät.

## Beschreibung

Um die Zugänge für den Fuß- und Radverkehr zu stärken, bieten sich verschiedene Teilmaßnahmen an, die in den folgenden Teilabschnitten angeführt werden.

### *S8.1 Eingangssituationen hervorheben (Teilmaßnahme)*

Für die Quartierseingänge sollten Maßnahmen eingesetzt werden, die die Eingangssituation verstärken und das Einfahren in das Schulcluster mit dem Kfz oder Fahrrad deutlich machen. Es bieten sich beispielsweise Versätze, Gehwegüberfahrten oder Einengungen der Fahrbahn an. Einmündungen zu untergeordneten Straßen können z.B. baulich so gestaltet werden, dass Gehwege überfahren werden müssen. Solche Maßnahmen wirken sich positiv auf das Geschwindigkeitsverhalten von Autofahrenden aus, da die Geschwindigkeit aufgrund der visuellen Veränderungen angepasst wird. Dem Kfz-Verkehr wird zum einen der Vorrang des Fußverkehrs verdeutlicht und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie und plangleiche Querung der Einmündung, sodass der Gehkomfort und die Verkehrssicherheit an den Quartierseingängen deutlich gesteigert werden.

### *S8.2 Barrierewirkung der HVS abbauen (Teilmaßnahme)*

Gerade die Quartierseingänge entlang der HVS im Schulcluster sollten in Hinblick auf ihre Barrierewirkung (z.B. Kreuzung am Schlump) und umständlichen oder gefährlichen Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (z.B. Schäferkampsallee/ Hohe Weide) gestärkt werden. Insbesondere zu Stoßzeiten werden die Querungen der HVS als unsicher empfunden (vgl. Online-Beteiligung). Zusätzlich erschweren Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden, etwa zwischen dem Fuß- und Radverkehr, das Queren an einigen Stellen im Schulcluster, bspw. entlang des Grindelbergs auf Höhe der Hoheluftbrücke. Eine studentische Untersuchung in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Eimsbüttel aus dem Jahr 2020 hat sich der Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr an der U-Bahnstation Hoheluftbrücke gewidmet. Zur Reduzierung des Konfliktpotentials wurden in einem Verkehrsversuch mittels verschiedener Instrumente (bspw. Fairness-Zone) unterschiedliche Varianten erprobt. Im Ergebnis wurde die Einrichtung einer Fairness-Zone am Kaiser-Friedrich-Ufer sowie Querungsbereiche für den Fußverkehr über den Grindelberg vorgeschlagen sowie eine Linienführung des Radverkehrs mit trennenden Elementen zwischen Fuß- und Radverkehr.<sup>33</sup>

Darüber hinaus sollte im gesamten Schulcluster das Einrichten zusätzlicher Querungsmöglichkeiten (z.B. entlang der Fruchtallee) an wichtigen Wegeverbindungen geprüft werden. Hier eignet sich bspw. die Fruchtallee im Bereich der Meißnerstraße/ Vereinsstraße als potentieller Standort für eine zusätzliche Querungsmöglichkeit. Eine Querungsmöglichkeit über die Fruchtallee könnte eine direkte Verbindung zwischen dem Kaifu-Grünzug sowie der Fahrradstraße in der Vereinsstraße - so könnte übergeordnet die Verknüpfung der Stadtteile nördlich und südlich der Fruchtallee geschaffen und dessen Barrierewirkung abgebaut werden.

---

<sup>33</sup> Trzebiatowski (o.J.)

Weiterhin wird empfohlen, dass das Thema der Querung von HVS in die momentan in Bearbeitung befindliche Fußverkehrsstrategie aufzunehmen und die entsprechenden Zuständigkeiten zu berücksichtigen. Zudem werden der verstärkte Einsatz von Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung in Hinblick auf Geschwindigkeiten, Überfahren von Rot etc. entlang der HVS empfohlen.

### *S8.3 Abbau der Konfliktsituationen rund um die Goebenbrücken (Teilmaßnahme)*

Außerdem sollten die Quartierseingänge, die dem Fußverkehr vorbehalten sind (bspw. eine der beiden Goebenbrücken), ebenfalls gestärkt werden, um die dortigen Konfliktsituationen zu entschärfen. Dafür wäre eine Sichtbarmachung der Eingänge durch Grünschnitt, Beschilderungen und farbliche Bodenmarkierungen denkbar. Dabei sollte vor allem auch die barrierefreie Gestaltung der Fußwegeeingänge berücksichtigt werden. Hierzu wurden bereits erste Vorhaben durch das Bezirksamt umgesetzt, zu denen das Aufbringen von Rüttel- bzw. Aufmerksamkeitsstreifen zur Verlangsamung des Radverkehrs zählen sowie das Aufstellen von „Respekt“-Schildern nach Vorbild des Alsterwanderweges.<sup>34</sup>

### **Umsetzungsperspektive**

Neben der Planung und Umsetzung größerer (Teil-)Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an den HVS lassen sich einzelne punktuelle Teilmaßnahmen auch vorziehen, um schon kurzfristig in die Umsetzung zu kommen. Hierzu zählt der Abbau der Konfliktsituationen rund um die Goebenbrücken durch Grünschnitt, Beschilderung oder farbliche Bodenmarkierungen.

### **Handlungsbedarf**

Der Handlungsbedarf wird als „mittel“ eingeschätzt, da es sich in Bezug auf die Querung der HVS um eine Maßnahme handelt, die auf gesamtstädtischer bzw. übergeordneter Ebene angegangen werden muss.

### **Projektumfang**

Der Projektumfang dieser Maßnahme wird als „mittel“ eingeschätzt und setzt sich aus verschiedenen einzelnen Faktoren zusammen:

- Der Planungsaufwand wird als „mittel“ eingeschätzt und hängt stark vom Einsatz der jeweiligen Maßnahme ab. Während die Planung einer neuen Querungsmöglichkeit einen höheren Planungsaufwand mit sich bringt, gehen kleinere Maßnahmen wie Grünschnitte oder Bodenmarkierungen mit einem geringeren Planungsaufwand einher.
- Der Abstimmungsbedarf wird ebenfalls als „mittel“ eingeschätzt und ist auch hier

---

<sup>34</sup> Darüber hinaus wird im Zuge aktueller Planungen für die Fernwärmetrasse die Brückensituation über den Isebekkanal einschließlich der Zuwegungen von der Goebenstraße und am Kaiser-Friedrich-Ufer von den Hamburger Energiewerken in Abstimmung mit dem Bezirksamt überplant. In der Planung sollen bauliche Maßnahmen zur Entschärfung der derzeitigen Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr berücksichtigt und der Bereich neu geordnet werden. Dabei werden insbesondere auch die Belange von Kindern und Jugendlichen vom Bezirksamt in die Planung eingebracht, die u. a. im Zuge des Beteiligungsprozesses zum Verkehrskonzept Schulcluster erörtert wurden.

abhängig von der zu betrachtenden Einzelmaßnahme.

- Der Bauumfang wird mit „mittel“ eingestuft. Dieser fällt für die Einrichtung von neuen Querungsanlagen hoch aus, wohingegen der Bauumfang von kleineren ggf. auch nicht bauliche Maßnahmen wie die der Verkehrsüberwachung gering ausfällt.

## 5.9 Zusammenfassende Maßnahmenkarten

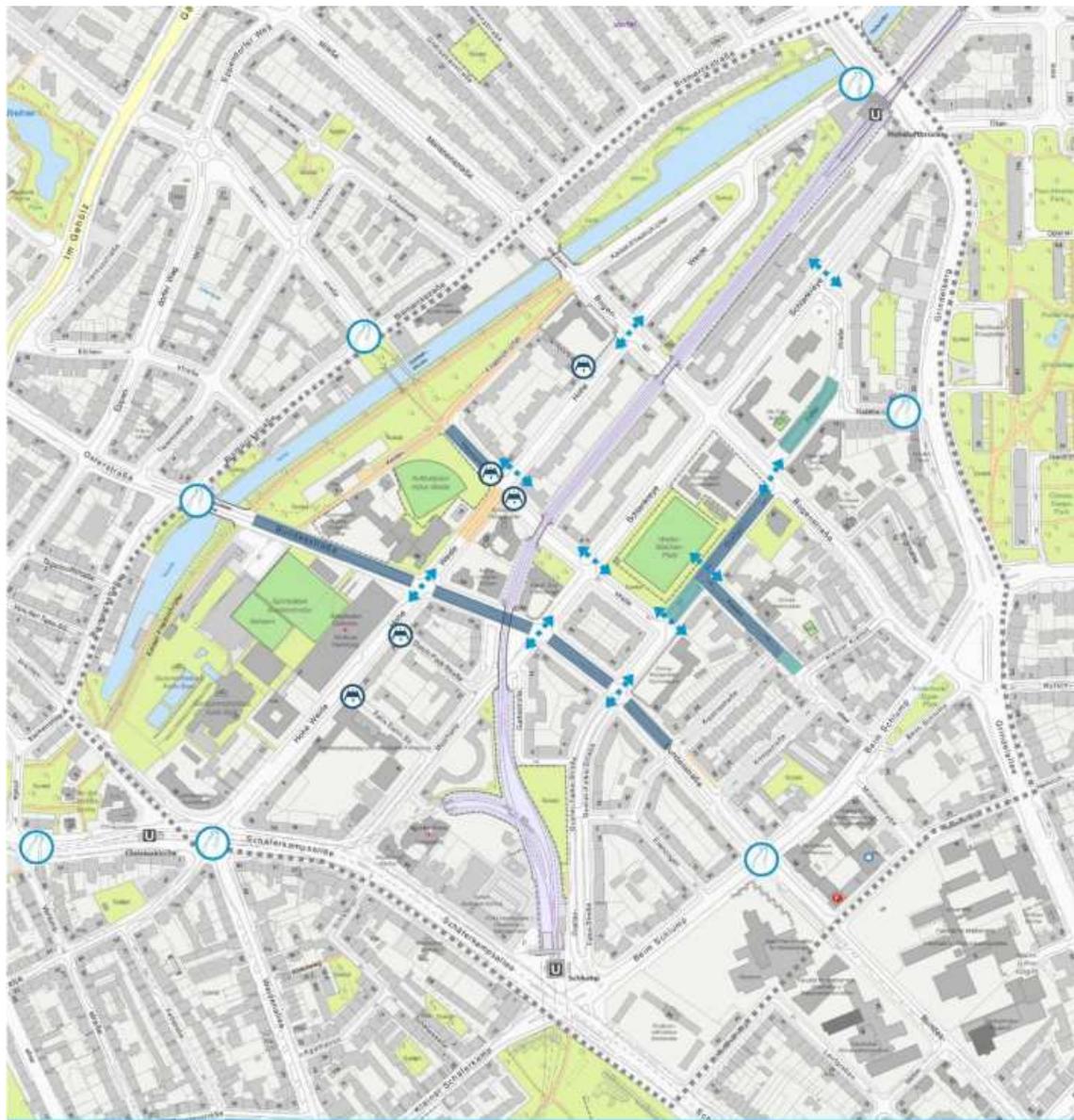
Die im vorangegangenen Kapitel vorgestellten Einzelmaßnahmen beziehen sich in der Regel auf bestimmte Teilräume des Untersuchungsgebiets. Im Folgenden sollen die (Teil-)Maßnahmen thematisch zu Handlungsfeldern gebündelt werden, um einen Überblick zu erhalten. Dies geschieht entlang der Handlungsfelder Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr.

### 5.9.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Innerhalb des Handlungsfelds Fußverkehr werden die verschiedenen konkreten Maßnahmenvorschläge aus den Steckbriefen gebündelt. Hierzu zählen Vorschläge für die Neueinrichtung bzw. Ausbau von Querungshilfen im Untersuchungsgebiet, insbesondere entlang der Fahrradstraße Hohe Weide mit Gehwegüberfahrten an den einmündenden untergeordneten Straßen (Felix-Dahn-Straße, Gorch-Fock-Straße, Heymannstraße, Boßdorfstraße). Hinzu kommen Querungshilfen entlang der Heymannstraße zur Querung der Hohen Weide und Schlangkreye sowie zur Querung der Gustav-Falke-Straße und Bogenstraße.

Neben der Verbesserung der Querungssituation sollen auch im Längsverkehr Verbesserungen vorgenommen werden: Hierzu zählt die deutliche Verbreiterung der Gehwege in der Kielortallee, Gustav-Falke-Straße, Heymannstraße und Bundesstraße. Zu den infrastrukturellen Anpassungen zählt auch die Gestaltung der Eingänge in das Untersuchungsgebiet: Neben der Verbesserung der Querungssituation entlang der großen HVS Schäferkampsallee, Beim Schlump und Grindelberg zählt auch der dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Eingang auf Höhe der Goebenbrücken dazu. Hier sollen durch Markierungen, Grünschnitt, Beschilderung und weitere Maßnahmen die Konfliktsituationen entschärft werden (vgl. Abbildung 83).

Abbildung 83: Handlungsfeld Fußverkehr



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  Verbreiterung der Gehwege
-  Gehwegüberfahrt einrichten
-  Querungssituation optimieren
-  Kfz-freien Bereich einrichten
-  Stärkung der Quartierseingänge

**Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

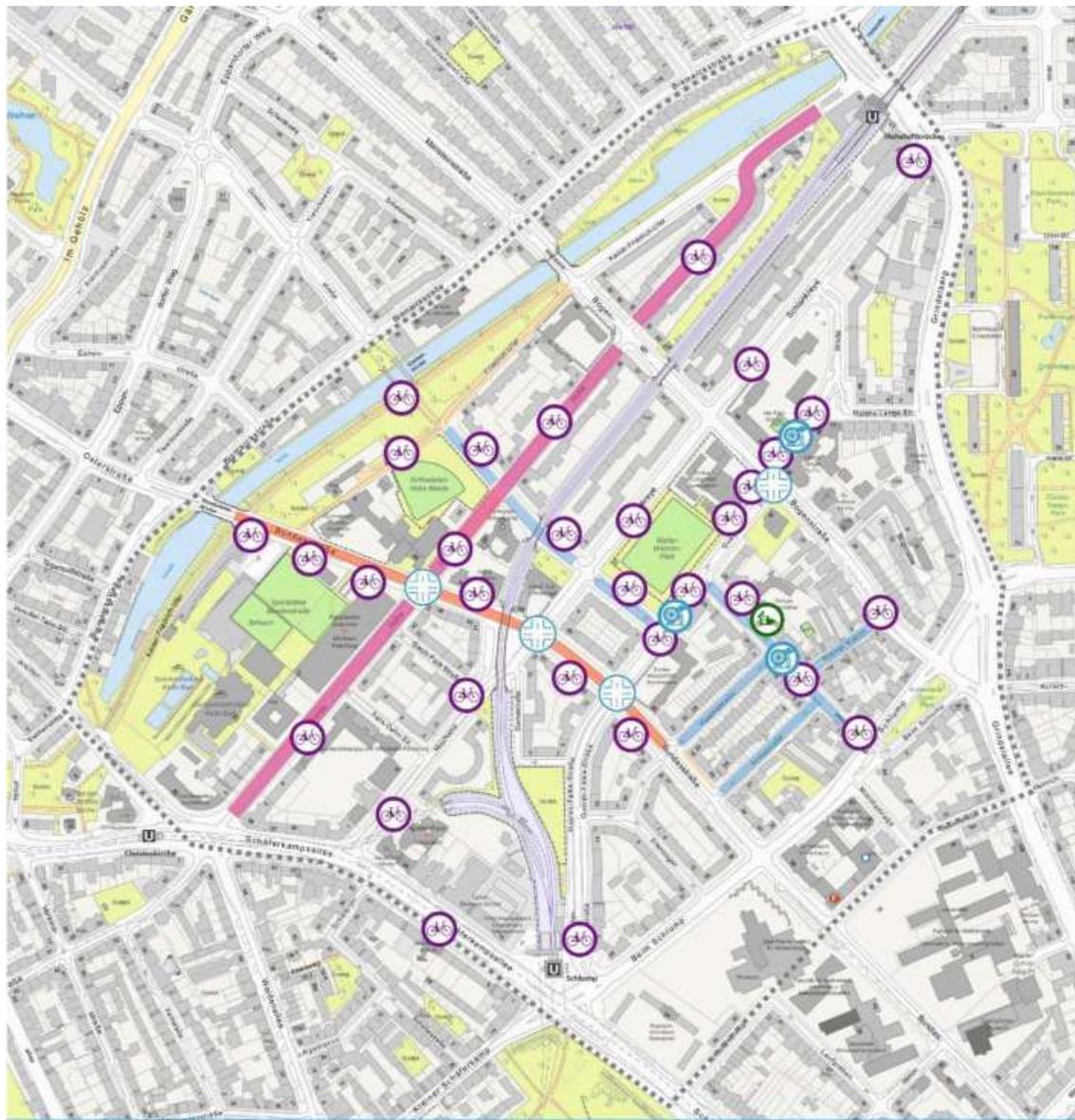
**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** September 2024

## 5.9.2 Handlungsfeld Radverkehr

Auch im Bereich des Radverkehrs gibt es verschiedene Maßnahmenvorschläge. Hierzu zählen Verbesserungen bei der Radverkehrsinfrastruktur: Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hohe Weide, die Führung des Radverkehrs in der Bundesstraße auf einem Radfahrstreifen und die

Asphaltierung von Straßen mit Kopfsteinpflaster (Heymannstraße, Kielortallee, Kleiner Kielort, Kippingstraße, Koopstraße) werden die Bedingungen für den fließenden Radverkehr spürbar verbessert. Auch im Bereich von Knotenpunkten soll es für den Radverkehr Verbesserungen geben: Dies betrifft v.a. die größeren Knotenpunkte entlang der Bundesstraße (Hohe Weide, Schlankreye und Gustav-Falke-Straße), wo u.a. das Linksabbiegen erleichtert werden soll. Auch die Kreuzung Gustav-Falke-Straße/ Bogenstraße soll für den Radverkehr optimiert werden. Neben dem fließenden Radverkehr findet sich auch das Thema ruhender Radverkehr als eigener Maßnahmensteckbrief (S7) und als Teilmaßnahme in vielen anderen Steckbriefen im Verkehrskonzept wieder: Eine weitere Erhöhung der Kapazitäten soll insbesondere im Bereich der vielen Zielorte erfolgen, etwa entlang der Bundesstraße, der Gustav-Falke-Straße und entlang der Kielortallee. Eine weitere Maßnahme ist die Einrichtung von Fahrradservicestationen zur selbständigen Reparatur des eigenen Fahrrads, z.B. in Form einer Reparaturstele: Hierfür bieten sich die drei vorgeschlagenen Kfz-freien Bereiche zwischen der Ida-Ehre-Schule und dem HLG sowie in der Kielortallee an (vgl. Abbildung 84).

Abbildung 84: Handlungsfeld Radverkehr



### Legende

- |  |   |
|--|---|
|  Untersuchungsgebiet                          |  Radabstellanlagen einrichten            |
|  radverkehrsfreundliche Knotenpunktgestaltung |  Haltebereich für Lastenräder einrichten |
|  Fahrbahnbelag anpassen                       |  Fahrradservicestation einrichten        |
|  Fahrradstraße einrichten                     |   |
|  Radfahrstreifen markieren                    |   |

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

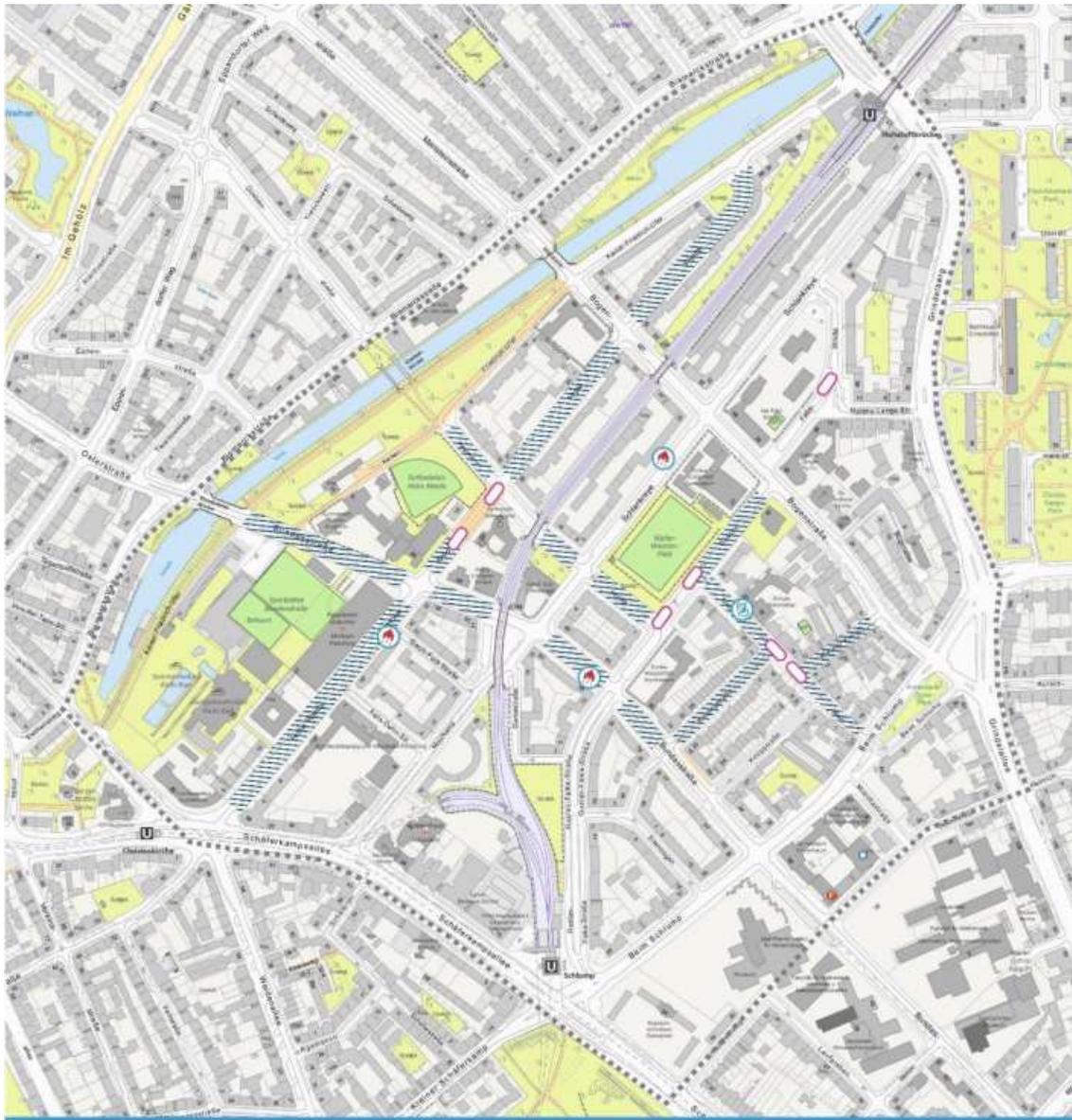
Darstellung: Planersocietät  
Hintergrundkarte: Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
Stand: Juni 2024

## 5.9.3 Kfz-Verkehr

Die Maßnahmenvorschläge im Bereich des Kfz-Verkehrs beziehen sich v.a. auf die Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs, um mehr Platz für sichere und komfortable Geh- und Radwege zu schaffen. Das betrifft u.a. die Straßenzüge Hohe Weide, Gustav-Falke-Straße und Kielortallee, in

denen mindestens einseitig Längs- statt Querparken angeordnet werden soll. Auch in der Bundesstraße werden im Rahmen der Einrichtung des „Mehrzweckstreifens“ Parkstände neu geordnet. Neben diesen flächendeckenden Maßnahmen, die sich auf ganze Straßenzüge beziehen, wird der ruhende Kfz-Verkehr punktuell auch an weiteren Stellen geordnet, z.B. im Bereich von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, um Fußgängerinnen und Fußgängern ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Darüber hinaus werden Parkstände punktuell für Fahrradparken, Begrünung oder Sitzgelegenheiten umgenutzt. Ein weiterer Maßnahmenvorschlag ist die Einrichtung von hvv switch Punkten, an denen Parkstände exklusiv für Carsharing-Fahrzeuge eingerichtet werden, um so weitere Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw zu ermöglichen. Neben dem ruhenden Kfz-Verkehr gibt es auch Vorschläge, die den fließenden Kfz-Verkehr betreffen: Hierzu zählen die Kfz-freien Bereiche in der Gustav-Falke-Straße und Kielortallee (vgl. Abbildung 85). Weitere Maßnahmenvorhaben im Bereich des Kfz-Verkehrs sind in den Verkehrsführungs-Varianten dargestellt (vgl. Kapitel 4).

Abbildung 85: Handlungsfeld Kfz-Verkehr



### Legende

-  Untersuchungsgebiet
-  Ruhenden Kfz-Verkehr neu ordnen
-  Modalfilter einrichten
-  hgv switch Punkt einrichten
-  Behindertenparkplatz einrichten

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

**Darstellung:** Planersocietät  
**Hintergrundkarte:** Landesbetrieb  
Geoinformation und Vermessung der  
Freien und Hansestadt Hamburg  
**Stand:** Juni 2024

## 6 Fazit

Mit dem Verkehrskonzept für das Schulcluster Gustav-Falke-Str./ Bundesstr. in Hamburg sollte die verkehrliche Situation sowie die Mobilitätsangebote vor Ort stärker an die gegenwärtigen Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler angepasst werden. Aufgrund der sehr hohen Schuldichte rund um die Gustav-Falke-Straße und die Bundesstraße sowie der vielen Sport- und Freizeiteinrichtungen sind im Schulcluster täglich mehrere tausend Kinder und Jugendliche zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. Deren vielfältige Ansprüche an den Straßenraum sollten deshalb bei der Entwicklung des Verkehrskonzeptes in besonderem Maße berücksichtigt werden.

Aus diesem Grund wurde neben einer Bestandsanalyse des Schulclusters auch ein breiter Beteiligungsprozess durchgeführt, an dem die Schülerinnen und Schüler der Schulen vor Ort beteiligt worden sind. Ziel der Beteiligung war es, die Perspektive der vielen Schülerinnen und Schüler sowie die Sichtweisen von Eltern, Lehrenden und weiteren Personengruppen im Untersuchungsgebiet miteinzubeziehen. Dafür wurden verschiedene Beteiligungsformate (vgl. Kapitel 2) genutzt wie bspw. zwei Rallyes, ein Planungsspaziergang sowie eine Ideen- und Feedbackwerkstatt. Mithilfe der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 3) sowie der ersten Beteiligungsergebnisse konnten Handlungserfordernisse für das Schulcluster abgeleitet werden.

Auf Basis der Beteiligungsformate und der Bestandsanalyse wurden mehrere Vorschläge für eine potenzielle Änderung der bestehenden Verkehrs- und Erschließungssituation im Schulcluster erarbeitet: insgesamt drei Varianten der Kfz-Verkehrsführung. Die drei Varianten unterscheiden sich hinsichtlich ihres Eingriffsgrades in das bestehende Straßennetz und bauen aufeinander auf. Mithilfe der Anpassung der Kfz-Verkehrsführung können Bereiche für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden, indem beispielsweise Durchgangsverkehre vermieden werden. Dabei trägt die Variante c durch das flächendeckende Unterbinden von Kfz-Durchgangsverkehren zur bestmöglichen Erreichung der Ziele des Verkehrskonzeptes bei, während die Variante b aufgrund verschiedener möglicher Hürden eher eine Kompromisslösung darstellt.

Darüber hinaus wurden mit einem Maßnahmenprogramm konkrete und umsetzungsorientierte Maßnahmen vorgeschlagen, welche die zuvor herausgearbeiteten Handlungserfordernisse adressieren. Mit der Benennung von Schnittstellen zu anderen Maßnahmen sowie bestehenden Konzepten und der gebündelten Darstellung der Maßnahmen in Übersichtskarten wurde dabei stets ein integriertes Vorgehen gewährleistet und eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive eingenommen.

Ein Schwerpunkt der Maßnahmen lag auf der Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) im Quartier, welche für die Kinder und Jugendlichen von besonders hoher Bedeutung sind. Aufgrund dessen sowie als Ergebnis der Beteiligungsformate wurden die Maßnahmen zur Einrichtung eines Mobilitätsbands entlang der Gustav-Falke-Straße (S1) sowie dem Superblock in der Kielortallee (S2) mit dem höchsten Handlungsbedarf eingestuft. Mit dem Mobilitätsband in der Gustav-Falke-Straße soll die zentrale Wegeverbindung des Schulclusters durch Kfz-freie Bereiche aufgewertet und gleichzeitig eine Verkehrsberuhigung geschaffen werden. Mit der Einrichtung des „Superblocks“ im Bereich der Kielortallee werden verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Kombination mit der Vermeidung von Durchgangsverkehren getroffen,

um bestehende Konfliktlagen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden abzubauen. Beide Maßnahmen sollen einen Beitrag dazu leisten, die Aufenthaltsqualität für die Schülerinnen und Schüler zu steigern und die Verkehrssicherheit durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Schulcluster zu erhöhen.

Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass sicherlich nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen aufgrund begrenzter zeitlicher und finanzieller Ressourcen auf einmal umgesetzt werden können, sondern ein schrittweises Vorgehen geboten ist. Neben des eingestuften Projektumfangs der einzelnen Maßnahmen ergeben sich auch Teilmaßnahmen mit kürzerer Umsetzungsdauer, um erste Umsetzungserfolge zu erreichen und die verkehrliche Situation für die Schülerinnen und Schüler im Gebiet bereits kurzfristig anzupassen (z.B. durch das Einrichten von Fahrradabstellanlagen). Diese können schnelle Verbesserungen bei gleichzeitig geringem Aufwand bewirken und damit die Gestaltung der Mobilität im Schulcluster sichtbar und erlebbar machen.

Aus dem Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess zum Verkehrskonzept Schulcluster lassen sich darüber hinaus für zukünftige Projekte mögliche Empfehlungen ableiten, sowohl inhaltlich bezogen auf das Thema Schulmobilität als auch bezogen auf den Erhebungs- und Beteiligungsprozess: Im Zuge der Maßnahmenkonzeption zeigte sich zum Teil eine deutliche Diskrepanz zwischen den Wünschen und Anforderungen von Schülerinnen und Schülern sowie anderer beteiligter Akteure an die Verkehrsinfrastruktur auf der einen Seite und den bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf der anderen Seite. Dies wurde einerseits beim Thema Geschwindigkeitsreduzierung deutlich, bei dem viele Beteiligte eine Ausweitung von Tempo 30 im Untersuchungsgebiet gefordert haben, jedoch die dazugehörigen Rahmenbedingungen (VwV-StVO) eine Ausweitung sehr voraussetzungsvoll gestalten. Andererseits zeigte sich dies beim Thema zusätzlicher Querungshilfen auf Schulwegen: So wurde etwa auf Höhe der Heymannstraße die Einrichtung eines FGÜ zur Querung der Schlankreye gefordert, um Schülerinnen und Schülern auf ihrem Schulweg das Queren zu erleichtern, was jedoch bisher mit Verweis auf die nahegelegene LSA abgelehnt wurde. Die ReStra geben hier jedoch Handlungsspielräume, die in Zukunft verstärkt genutzt werden sollten.

In Bezug auf den Beteiligungsprozess zeigte sich, dass die Einbindung von Schülerinnen und Schülern für Veranstaltungen vor allem während der Schulzeit gut funktioniert, indem die Schülerinnen und Schüler für die entsprechende Zeit von der Schule freigestellt werden. Zudem zeigte sich, dass altersübergreifende Workshops mit Schülerinnen und Schülern von sowohl Grundschulen als auch weiterführenden Schulen bei der entsprechenden Vorbereitung gut umsetzbar sind. Daraus ergibt sich die Möglichkeit bei begrenzter Zeit- und Ressourcenverfügbarkeit möglichst viele Altersgruppen von Schülerinnen und Schülern anzusprechen und einzubeziehen.

Darüber hinaus scheinen für zukünftige Verkehrskonzepte mit Fokus auf Schulmobilität auch Partizipationsformate sinnvoll, bei denen im Zuge konkreter Veranstaltungen im Straßenraum bestimmte Teilbereiche des Untersuchungsgebiets genutzt werden: So können etwa im Rahmen gegebener Anlässe wie Schulveranstaltungen oder auch zu mobilitätsbezogenen Anlässen wie dem Park(ing) Day, Flächen im Schulumfeld temporär umgenutzt werden, um (Um-)Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrsinfrastruktur greifbar zu machen. Eine weitere Möglichkeit in dieser Hinsicht könnte das bestehende Parklet-Programm des Bezirks Eimsbüttel darstellen, das die Antragsstellung für Parklets auch für schulische Akteure möglich machen könnte. Eng verbunden mit diesen temporären Vorhaben ist der Vorschlag, schon während des Erarbeitungsprozesses

zukünftiger Verkehrskonzepte mit dem Fokus auf Schulmobilität erste Maßnahmen ohne längeren Planungsaufwand im Sinne von Sofortprojekten umzusetzen. Hierzu könnte etwa das Aufstellen von Radabstellbügeln zählen, sodass bereits während des Erarbeitungsprozesses erste Umsetzungserfolge sichtbar gemacht und nach außen kommuniziert werden können.

## 7 Quellenverzeichnis

- Blees et al. 2018      Blees, Volker; Vogel, Jens und Wieskotten, Greta (2018): Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Frankfurt am Main: ivm GmbH.
- BSB 2023              BSB – Behörde für Schule und Berufsbildung (2023): Schuljahresstatistik 2022/23: Zahlen, Daten, Fakten. Hamburg.
- FGSV 2002            FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln.
- FGSV 2007            FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.
- FGSV 2011            FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln.
- GDCI 2020            GDCI – Global Designing Cities Initiative (2020): Designing Cities for Kids. Washington: Island Press.
- BVM 2022              BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (2022): ReStra – Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen. Hamburg.
- Trzebiatowski (o.J.)      Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr: „Begegnungszonen“ und „Fairnesszonen“ als Lösungsansätze? <https://www.hamburg.de/content-blob/15239972/d0487f3cbc5e02701002ec7c917926a2/data/d-projekt-plakat.pdf>
- TU Berlin 2023        Konstellationsanalyse. <https://www.tu.berlin/ztg/forschung/kompetenzen/methodenkompetenz-1/konstellationsanalyse>
- UBA 2020a            Gute Praxisbeispiele kompakter und zugleich lärmarmen städtischer Quartiere.
- UBA 2020b            Gesundheitsrisiken durch Umgebungslärm. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-umgebungslaerm>
- UBA 2021              Lärmquellen. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#gehorschaden-und-stressreaktionen>
- UDV 2020              UDV – Unfallforschung der Versicherer (2020): Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer. In: UDV kommunal-Nr. 36. Berlin.
- UDV 2021              UDV – Unfallforschung der Versicherer (2021): Entwicklung der Geschwindigkeitswahrnehmung von Kindern. In: Unfallforschung kompakt Nr. 106. Berlin.

VCD 2024

VCD – Verkehrsclub Deutschland (2024): Selbstständige Mobilität von Kindern. <https://www.vcd.org/selfststaendige-mobilitaet-kinder>