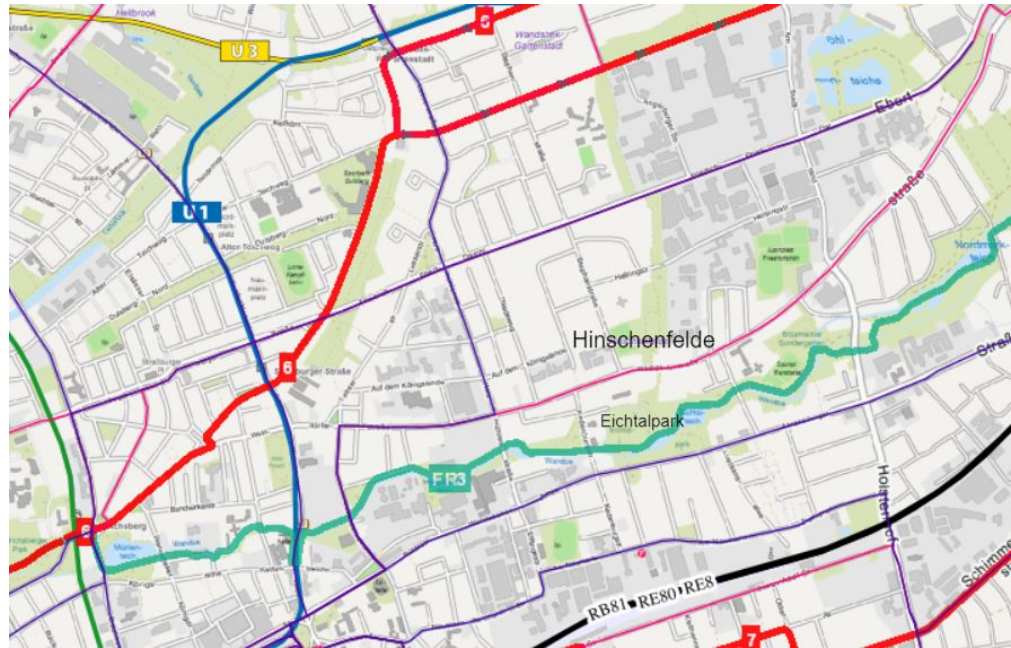


Gestaltung des Quartiers Hinschenfelde: Walddörferstraße

Ausgangslage und Ziele

Die Grundinstandsetzung der Walddörferstr. bietet eine Chance, den öffentlichen Raum des Quartiers positiv zu beeinflussen. Laut Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2017 sind dabei „[...] Belange der Radfahrer*innen besonders [zu] berücksichtigen“. Aktuell gibt es in der Walddörferstraße



Velorouten 6 und 7: rot, Wandsewanderweg (=Freizeitroute 3) grün. Unmittelbar nördlich der FR3 verläuft die Walddörferstraße, die lt. mehrerer Gutachten im Bezirk eine ideale Ost-West-Verbindung für den Radverkehr darstellen würde. Die HVV-Linie 116 (rosa Linie) führt vom Nordosten der Walddörferstraße über Wendemuthstraße nach Wandsbek Markt. Eine direkte Verbindung von Hinschenfelde nach S-Friedrichsberg durch die direkt hierherführende Walddörferstraße existiert nicht. Bildquelle: Geoportal.

keine regelgerechten, schon gar keine attraktiven Radverkehrsanlagen, sodass zwischen den Velorouten 6 und 7 eine mehrere Kilometer breite Lücke besteht. Das wirkt sich auch auf das wichtige Naherholungsgebiet *Eichtalpark* aus. Dort beeinträchtigt schneller Radverkehr (u. a. durch E-Bikes und E-Scooter) mehr und mehr die Erholungssuchenden.¹ Der Straßenquerschnitt der Walddörferstraße ist derzeit völlig auf Kraftfahrzeuge ausgelegt, mit entsprechend schlechter Aufenthaltsqualität auch aufgrund von Fußwegen deutlich unter Regelbreite. Diese Situation ist auch eine Folge jahrzehntelang fehlender ÖPNV-Anbindung. Selbst mit der 2015 eingerichteten Buslinie 116 (Takt zwischen 20-40 Minuten) ist der ÖPNV in Hinschenfelde angesichts der Einwohnerdichte eher mäßig, und wird sich auch mit den – aus Hinschenfelde nur schwer erreichbaren – geplanten Haltepunkten der S4 (S-Holstenhofweg, S-Bovestraße je > 1,5 km) nicht ohne zusätzliche Anbindung verbessern. Für ein attraktiveres Quartier Hinschenfelde sind daher folgende Ziele sinnvoll:

- (1) **Attraktive Radverkehrsbedingungen in der Walddörferstraße**; auch als Anschluss an die Veloroute 6 (-> Stormarner Str. -> Eilbek -> Zentrum)
- (2) Verbesserung der **Aufenthaltsqualität**, insbesondere durch Reduktion von Menge und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- (3) **Verbesserung der ÖPNV-Anbindung** (z.B. engerer Takt, Bus-Anbindung an die S1 (Friedrichsberg) und Verlängerung der Linie 116 bis zur U1 in Farmsen) sowie **Angebote für Alternativen zum privaten Kfz-Besitz** (stationsbasiertes Car-Sharing) im Quartier Hinschenfelde
- (4) **Entlastung des Wandsegrünzugs/Eichtalparks** vom schnellen Radverkehr
- (5) möglichst umfassender **Erhalt der Straßenbäume**
- (6) Ziele an der Walddörferstraße bleiben **mit dem Kfz erreichbar**

Mehr Informationen finden sich auf den folgenden Seiten.

¹ Radverkehr auf dem Wandsewanderweg ist insbesondere in den Zeiträumen und Wetterlagen hoch, wenn dieser auch viel als Naherholungsgebiet genutzt wird. Der nicht wassergebundene, bei Schnee und Eis nicht geräumte Belag stellt keine ganzjährig nutzbare Radverkehrsinfrastruktur dar und der Weg ist auch in den Tagesrandzeiten wegen fehlender Beleuchtung und wegen der Abgeschlossenheit nur eingeschränkt benutzbar.

Grundlagen

Für die Planung schwierig ist der zwischen *Stephanstr.* und *Ölmühlenweg*, der an vielen Stellen nur 16,5m breit ist. Dieser wird aktuell fast durchgehend beparkt (da Parkstreifen hier allerdings aktuell teilweise weniger als 2,1m breit sind, stehen viele Pkw auch auf dem Gehweg). Auf der nördlichen Straßenseite gibt es aktuell keine Radverkehrsinfrastruktur. Die Gehwege sind vielfach unter Regelbreite, ohne Trennstreifen zu Parkständen (oft zu wenig Platz bei Begegnungen im Fall von Kinderwagen, radfahrenden Kinder usw.).² Entsprechend hat jede Planung Lösungen für die knappe Fläche zu finden.

Variante A: Von der Fahrbahn getrennte Radverkehrsanlagen

Für reguläre zumal attraktive Radverkehrsanlagen³ (Radstreifen, Schutzstreifen oder auch Hochbordradwege) in diesem schmalen Abschnitt Stephanstraße-Ölmühlenstraße müsste Platz bei Gehwegen und/oder Parkstreifen eingespart werden. Jeder Parkstreifen benötigt viel Platz (bei danebenliegender Radverkehrsanlage) mehr als 2,5 Meter Breite (Parkstand von 2,1 Meter + Sicherheitstrennstreifen). Zwei Parkstreifen und separaten Radverkehrsanlagen gibt es also nur mit nicht regelgerechten und unattraktiven Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger.

Variante B: Mischverkehr bei Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs

Eine Alternative zu getrennten Radverkehrsanlagen auf diesem schmalen Abschnitt der Walddörferstraße Mischverkehr – gemeinsam auf der Fahrbahn geführter Kfz- und Radverkehr. Die Voraussetzung: deutliche Reduktion des Kfz-Verkehrs (Ausnahme HVV) sowie der Geschwindigkeit. Bei Tempo 50 und Mischverkehr ist Radverkehr nicht attraktiv. Das bestehende Tempo-30-Stück im Abschnitt Stephanstraße und Ölmühlenweg kann leicht ausgeweitet werden. Das steht der Nutzung durch den HVV nicht entgegen: Sogar HVV-Metrobuslinien werden über Teilstücke mit Tempo 30 geführt. Eine Reduktion, am besten Unterbrechung des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Walddörferstraße würde den Kfz-Verkehr in Wandsbek kaum beeinträchtigen. Denn nur 300-500 Meter nördlich und südlich stehen zwei parallel verlaufende vierstreifige Hauptstraßen (Ahrensburger Straße, Friedrich-Ebert-Damm) zur Verfügung. Kfz-Verkehr mit Quelle/Ziel in der Walddörferstraße bliebe weiterhin gut möglich. Um Alternativen zum privaten Kfz-Besitz im seit langem eher schlecht ins ÖPNV-Netz angebotenen Hinschenfelde zu bieten, sollte eine Bus-Anbindung an S1 (Friedrichsberg – direkte Verlängerung der Walddörferstraße) und U1 (Farmsen) geschaffen werden. Außerdem sollte der Takt der Buslinie 116 erhöht werden. Darüber hinaus sollte nach Fertigstellung der S4 eine Busanbindung geschaffen werden (Holstenhofweg oder Bovestraße). Stationsbasiertes Car-Sharing (zu unterscheiden von *free floating*) wäre ebenfalls sinnvoll.

Visualisierung und Erläuterung von Gestaltungsoptionen

Im Folgenden zur Veranschaulichung beispielhaft vier mögliche Straßenquerschnitte für die Walddörferstraße zwischen Stephanstraße und Ölmühlenweg. Zugrunde gelegt ist eine Breite von 16,5 Metern, die laut Geoportal Hamburg in diesem Abschnitt ungefähr erreicht werden.⁴

² Das Mindestmaß für Gehwege beträgt üblicherweise 1,8 Meter, zuzüglich Sicherheitsraum zu Fahrbahn oder Parkständen.

³ vgl. Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, 2017, kurz: Restra 2017.

⁴ An mind. einer Stelle (Höhe Hausnummer 275) weist die Straße wohl sogar enger auf.

Variante A1: Priorität Kfz-Verkehr: schmale Schutzstreifen und irreguläre Gehwege

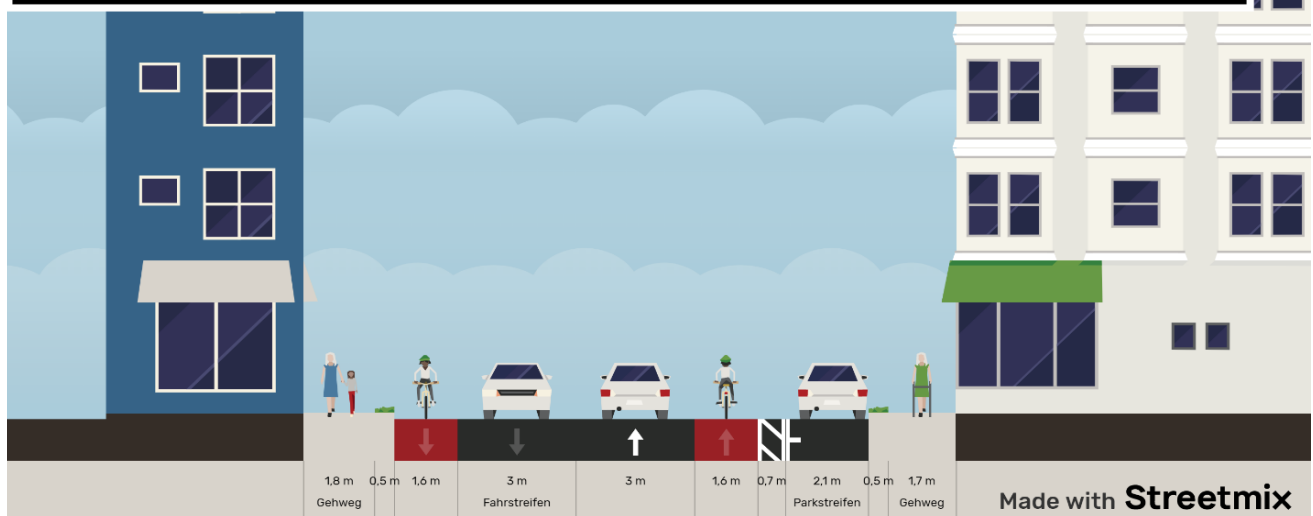
Bei beidseitigen Parkstreifen und separaten Radstreifen wären höchstens schmale Schutzstreifen (mit gestrichelter Linie als Fahrbahnmarkierung – keine Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie) und Gehwege deutlich unter Regelbreite möglich. Schutzstreifen mit nur 1,3 Meter wären für Radfahrer aber sehr unattraktiv. Auf einem mit 1,3-1,4 Metern viel zu schmalen Gehweg ohne den vorgeschriebenen Trennstreifen zum Parkstreifen sind Begegnungen, das Radfahren von Kindern etc. kaum möglich. Grünflächen, Straßenlaternen etc. sind dann nur zwischen Kfz-Stellplätzen möglich (nicht visualisiert).



Variante A2: Fahrradschutzstreifen, schmale Gehwege und 1 Parkstreifen

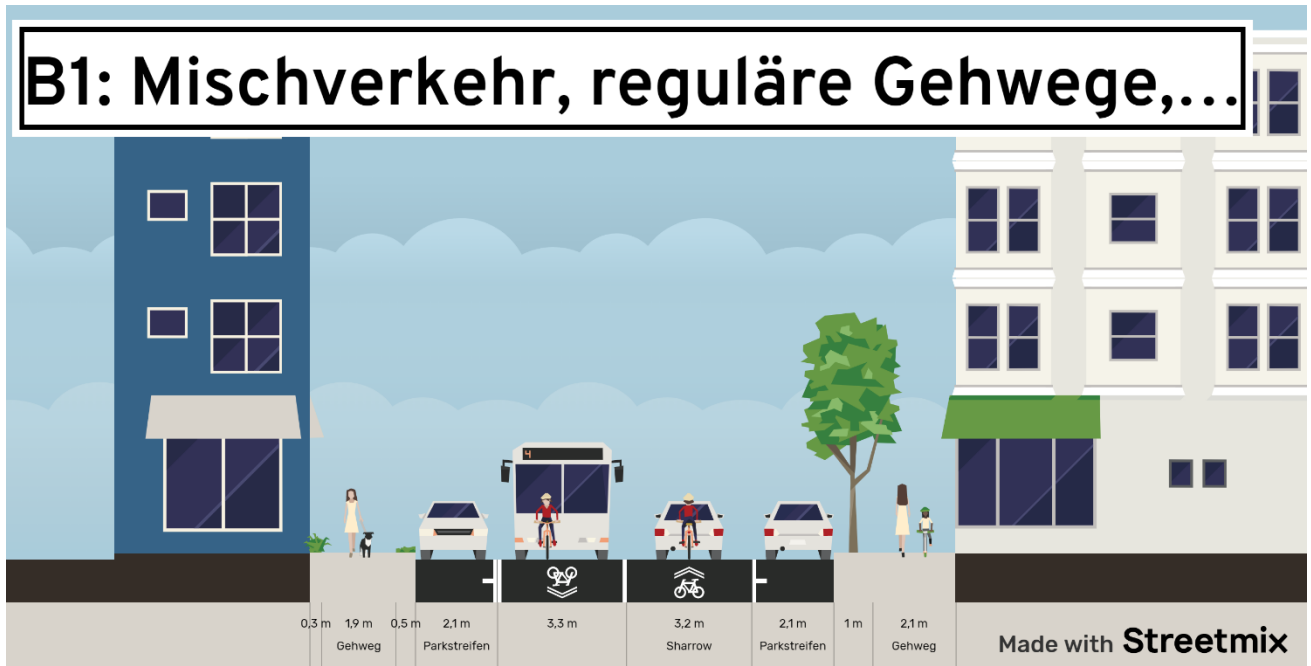
Bei nur einem Parkstreifen gewinnt man deutlich über 2,5 Meter Platz. Selbst dann wären keine Radfahrstreifen (nur unattraktive Schutzstreifen) und nur schmale Gehwege möglich. Radfahren auf Schutzstreifen ist bei hohem Kfz-Aufkommen und häufigem Überholen (Tempo 50) unattraktiv.

A2: Schutzstreifen, schmale Gehweg...



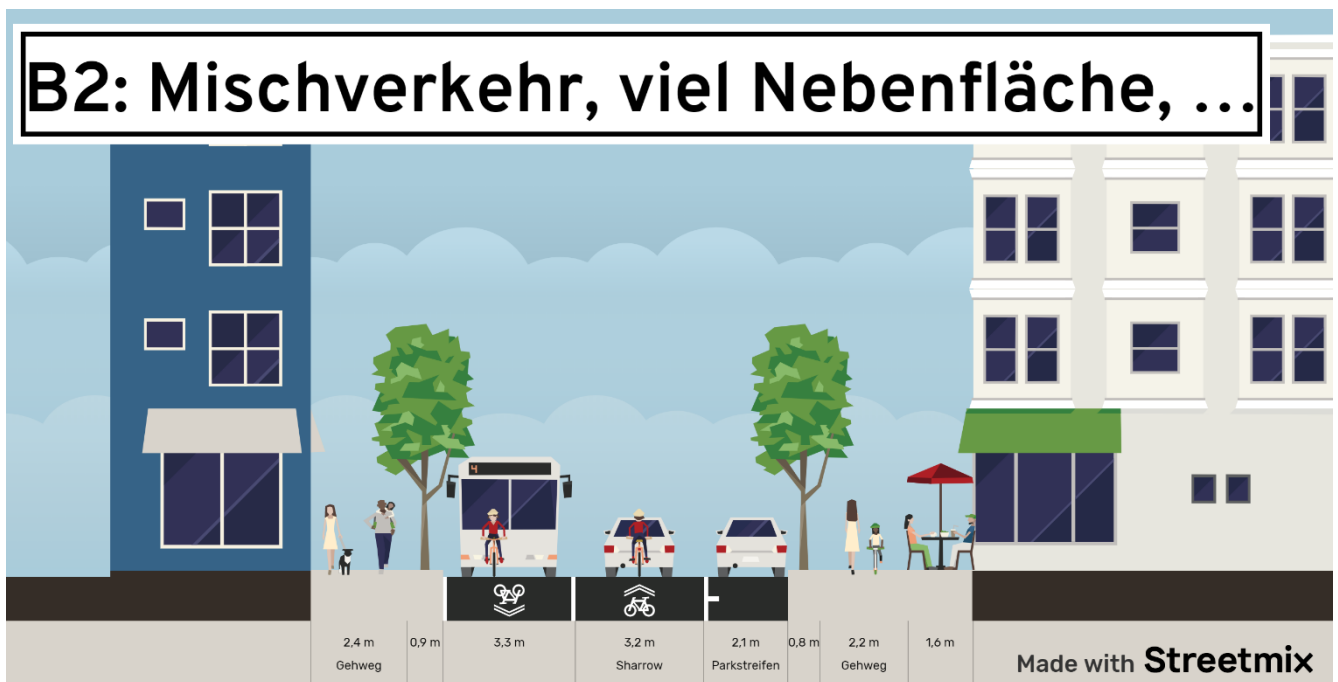
Variante B1: Mischverkehr – 2 Parkstreifen

Mischverkehr zwischen Stephanstraße und Öhlmühlenweg ist möglich, wenn man hier den Kfz-Durchgangsverkehr (Ausnahme HVV) stark reduziert und die Geschwindigkeit auf Tempo-30 reduziert (möglichst nicht nur durch Schilder⁵). Die fahrbahnbreite sollte so geplant sein, dass der Busverkehr langsameren Radverkehr überholen kann, (ggf. breiter als 6 Meter, hier 6,5 Meter). Regulär breite Gehwege mit ausreichenden Trennstreifen sind möglich, ggf. sogar ein Grünstreifen.



Variante B2: Mischverkehr – 1 Parkstreifen – Platz für Nebenflächen

Würde man den Durchgangs-Kfz-Verkehr stark reduziert und nur einen Parkstreifen bauen, wäre deutlich mehr Platz für Nebenflächen. Neben Grünflächen auch außerhalb des Parkstreifens, die nicht nur wegen ihres Kühlungseffektes wichtig wären, ist hier vieles denkbar, was die Aufenthaltsqualität erhöht, ggf. sehen sogar einige aktuelle oder zukünftige Betreiber von Kiosken, Cafés oder Kneipen Potential in der Außengastronomie.



⁵ Beispielsweise kann man ein kleines Teilstück umwidmen werden und so Durchgangsverkehr ausschließen.

Fazit: Mit einer Reduktion des Kfz-Durchgangsverkehrs (Ausnahme HVV) und Tempo 30 sind attraktive Radverkehrsbedingungen möglich und Wohnqualität, Aufenthaltsqualität würden verbessert. Eine bessere ÖPNV-Anbindung könnte zusätzlich den Kfz-Verkehr reduzieren. Gleichzeitig wäre der Kfz-Verkehr mit Quelle oder Ziel Walddörferstraße wegen der Nähe zur Ahrensburger Straße und zum Friedrich-Ebert-Damm wenig beeinträchtigt, auch Gewerbe an der Walddörferstraße wären weiterhin mit dem Kfz gut erreichbar. Ggf. liegt in höherer Aufenthaltsqualität und damit mehr Fuß- und Radverkehr für einige aktuelle oder zukünftige Gewerbetreibende sogar eine Chance, wie sich an anderen städtischen Orten und in Studien gezeigt hat.

Mit Blick auf die Klimakrise: Der Verkehrssektor in Deutschland hat in den letzten 30 Jahren (als einziger Sektor) bisher keine CO₂-Reduktion erreicht. Selbst wenn man 100%ige Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs erreicht, müssen gemäß den Klimazielen immer noch die gefahrenen Pkw-Kilometer in Deutschland noch um ca. 30 % reduziert werden. (Das Problem ist primär der hohe Energieverbrauch des Kfz-Verkehrs und die Knappheit erneuerbarer Energien.) Am einfachsten können kurze Fahrten (40 % aller Pkw-Fahrten sind unter 5km) reduziert werden - und dies ist am einfachsten in einem städtischen Umfeld zu erreichen. Man muss sich ehrlich machen: Wenn man bei einer 2025 anstehende Grundinstandsetzung an einem Ort wie der Walddörferstraße den Straßenraum weiterhin auf den möglichst schnellen Kfz-Durchgangs-Verkehr ausrichtet anstatt dort ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr zu stärken, handelt man nicht im Sinne einer Lösung der Klimakrise bis 2050.