

## DVR-Beispielsammlung **Gute Straßen in Stadt und Dorf**



**Funktion Gestaltung Sicherheit** | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

**Zielgruppen** | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: [www.dvr.de/gutestrassen](http://www.dvr.de/gutestrassen)

# Osterstraße | Hamburg

## Stadtteilgeschäftsstraße mit flexibler Mittennutzung



**Bild 1 |** Die Osterstraße nach der Umgestaltung: Mittelinseln und -streifen zur Verbesserung der Überquerbarkeit, Schutzstreifen für Radfahrende und Verbesserung der Bedingungen für Zufußgehende und der Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen

### Projektdaten

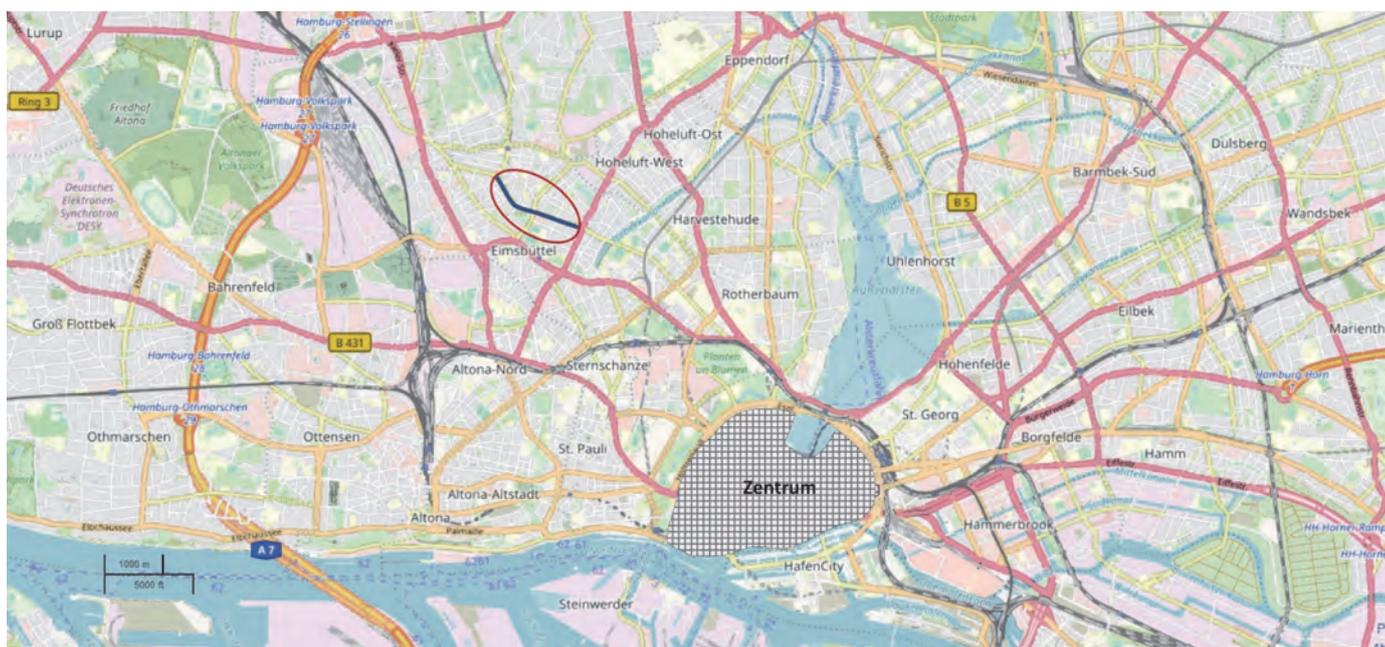
- Großstadt mit über 1.000.000 Einwohnern in Hamburg
- Ca. 1.100 m lange Stadtteilgeschäftsstraße
- Verkehrsstärken werktags (Teilabschnitt Schwenckestraße bis Emiliestraße):
  - Rd. 10.500 bis 11.500 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil 2-4 %)
  - Rd. 4.300 bis 5.700 Radfahrende/24h
  - Rd. 11.000 bis 14.000 Zufußgehende/24h (samstags ca. +15%)
  - Rd. 580 Linienbusse/24h
- Planung: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg, SBI – Beratene Ingenieure für Bau Verkehr Vermessung, Hamburg und Kontor Freiraumplanung, Hamburg
- Baukosten: ca. 7,5 Mio. €
- Verkehrsfreigabe 2017

**Erstfassung 12/2019  
Update 02/2023**

Die in der Erstveröffentlichung genannten Verkehrsstärken bezogen sich auf das Erhebungsjahr 2015. Die hier genannten Werte wurden 2019 neu erhoben, lagen zur Erstveröffentlichung jedoch noch nicht aufbereitet vor (Details siehe Abschnitt Wirkungen – Verkehrsentwicklung).

## Lage und städtebauliches Umfeld

Die Osterstraße im Zentrum des Bezirks Eimsbüttel (Bild 2) ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten – Verkaufsstätten, Fachgeschäften, gastronomischen Angeboten, Arztpraxen und anderen Dienstleistungen – das Versorgungszentrum des Bezirks, einer der belebtesten Stadträume Hamburgs und gleichzeitig vor der Umgestaltung mit 8.000 bis 12.000 Kfz/Tag eine relativ hoch belastete Geschäftsstraße mit (teilweise unerwünschter) groß- und kleinräumiger Verbindungsfunktion. Der Straßenzug ist Teilstück einer radial verlaufenden Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung zwischen Eimsbüttel und dem Hamburger Stadtzentrum. Im unmittelbar angrenzenden Straßennetz verlaufen gleichzeitig mit den Straßenzügen Kieler Straße (B 4) / Fruchttalallee (B 5) sowie Schulweg / Doormannsweg (Teil des 2. Rings) leistungsfähige Verbindungsachsen zwischen dem Hamburger Nordwesten und der Innenstadt. Die Osterstraße ist umgeben von einer gründerzeitlich geprägten, hoch verdichteten Bebauungsstruktur mit einem sehr lebendigen, urbanen Charakter. Die Grundzüge der Straßenraumgestaltung stammen aus den fünfziger und sechziger Jahren, so dass die Alltagsnutzung und die Nutzungsansprüche zwischenzeitlich weit auseinanderfielen.



**Bild 2 | Lage im Straßennetz:** Radiale Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung, gleichzeitig bedeutsame Stadtteilgeschäftsstraße im Bezirk Eimsbüttel, rd. 4 km in Luftlinie vom Hamburger Zentrum entfernt (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

## Planerische Rahmensetzungen

Ideen und Konzepte zur Umgestaltung wurden bereits seit Längerem entwickelt. Deren Umsetzung scheiterte jedoch aus unterschiedlichen Gründen immer wieder. Ende 2013 startete das Fachamt Management des öffentlichen Raums im Bezirksamt Eimsbüttel einen neuen Planungsprozess, um den gesamten Straßenraum der Osterstraße zwischen Methfesselstraße im Norden und Schulweg im Süden zu erneuern.

Der Abschnitt ist Bestandteil der Route B „Kerngebiet – Uni – Rotherbaum – Alster (Zentrumsroute)“ im bestehenden bezirklichen Radverkehrskonzept. Den gesamtstädtischen Zielsetzungen zur Radverkehrsförderung folgend sollte der Radverkehr von zu gering dimensionierten Radwegen im Seitenraum auf Schutzstreifen in der Fahrbahn verlagert werden. Die dadurch im Seitenraum freiwerdenden Flächen sollten zur Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsnutzungen grundlegend neugestaltet und dadurch wirksam aufgewertet werden.

## Problemdimensionen

Die Geometrie der Osterstraße war vor der Umgestaltung maßgeblich durch ihre Verkehrsfunktion geprägt (Bilder 3 bis 5). Die Flächen für Zufußgehende, Geschäfts- und Aufenthaltsnutzungen im Seitenraum wurden durch dort verlaufende, den heutigen Anforderungen und den aktuellen Regelwerken nicht mehr angemessene Radwege und ein großes Angebot an Schräg- und Senkrechtparkständen stark eingeengt. Das Straßenbild war gleichzeitig geprägt von einem hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen und einem dichten Baumbestand.

Grundsätzlich waren alle Anlagen stark überaltert und wiesen deutliche bautechnische Defizite und Materialschäden auf. Unfallhäufungsstellen waren im Zuge der Osterstraße trotz der vorhandenen, hohen Kfz-Verkehrsbelastung – im Mai 2014 ermittelt – von rd. 10.000 Kfz/24h und 2.400 Rad/13h nördlich sowie rd. 13.000 Kfz/24h und 4.100 Rad/13h südlich des Heußwegs nicht zu verzeichnen.



**Bilder 3 bis 5 | Die Osterstraße vor der Umgestaltung:** breite Fahrbahnen ohne gesicherte Überquerungsangebote in den Streckenabschnitten, unübersichtliche und weitläufige Knotenpunkte, nicht (mehr) StVO- und regelwerkskonforme Radwege sowie zu knappe Flächen für Gehen, geschäftliche Nutzungsbedarfe und Aufenthalt im Seitenraum

## Gestaltungsziele

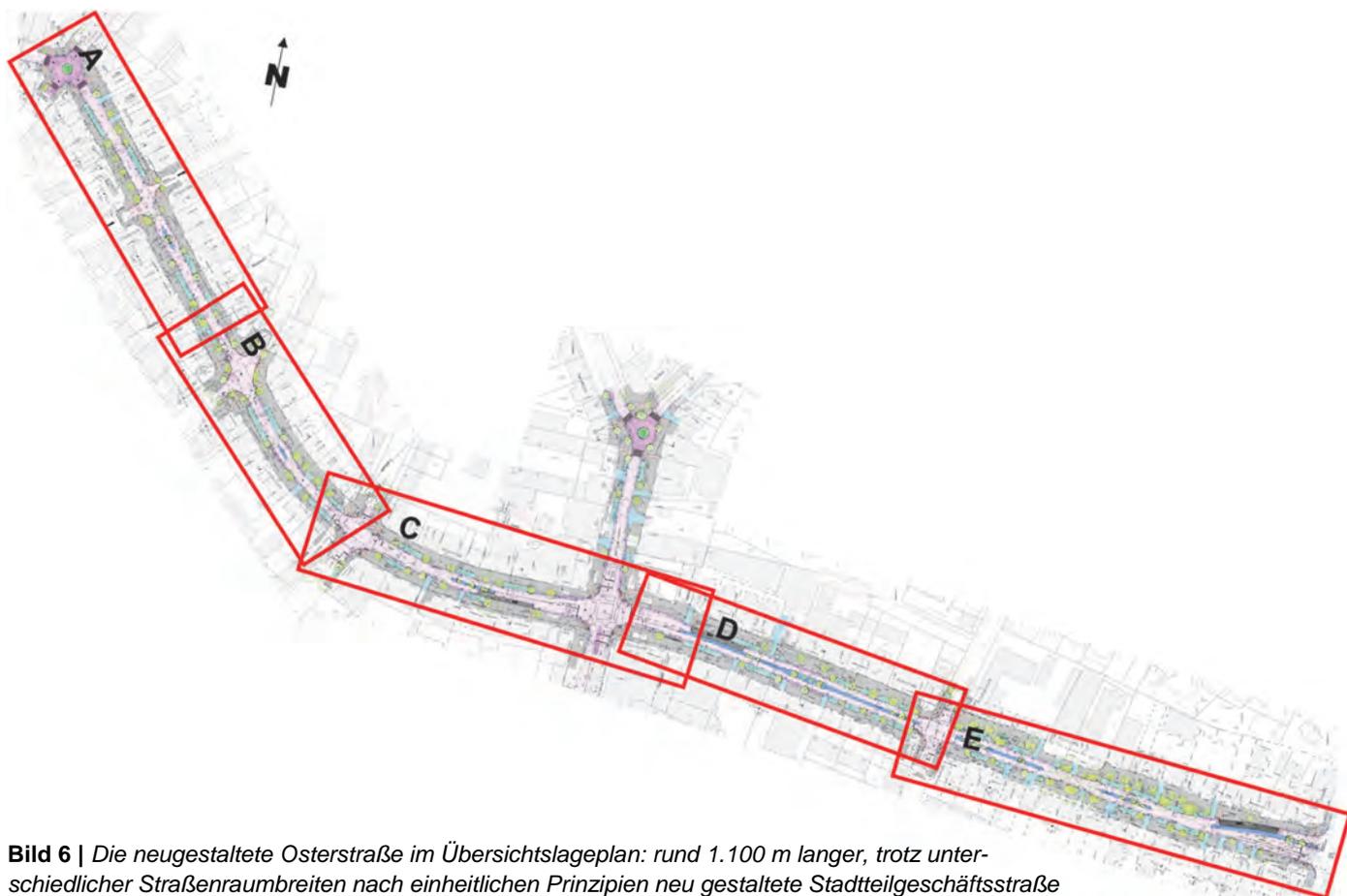
Für die Umgestaltung wurden folgende grundlegenden Rahmensetzungen und Ziele formuliert:

- Verbesserung der verkehrlichen und freiraumplanerischen Situation unter Einhaltung der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und weitgehender Beibehaltung der Bordlinienverläufe
- Weitgehende Erhaltung des Baumbestandes
- Erhalt von rund 50 % des öffentlichen Parkangebots
- Schaffung komfortabler Wege und zusätzlicher Überquerungsmöglichkeiten für Zufußgehende, insbesondere im Bereich der Streckenabschnitte zwischen den Knotenpunkten
- Förderung und Sicherung des Radverkehrs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Stärkung der Funktion der Osterstraße als Einkaufs- und Versorgungsbereich

## Entwurfskonzept

Das Entwurfskonzept sah trotz der in den beiden Teilabschnitten nördlich und südlich des zentral gelegenen Knotenpunktes Osterstraße / Heußweg recht unterschiedlichen Straßenraumbreiten und Baufluchtabstände ein einheitliches Grundprinzip der Gestaltung vor (Bild 6):

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn,
- Schaffung von Mittelinseln und Mittelstreifen („Multifunktionsstreifen“) zur Verbesserung der Überquerbarkeit der Fahrbahn für Zufußgehende in den Streckenabschnitten zwischen den überwiegend signalisierten Knotenpunkten,
- Bushaltestellen ausgeführt als Buskap mit Halt in der Fahrbahn,
- Reduzierung des öffentlichen Parkangebots sowie
- Ordnung und Erweiterung des Seitenraums zugunsten Zufußgehen, Aufenthalts- und Geschäftsnutzungen, Außengastronomie und Schutz des Baumbestandes.



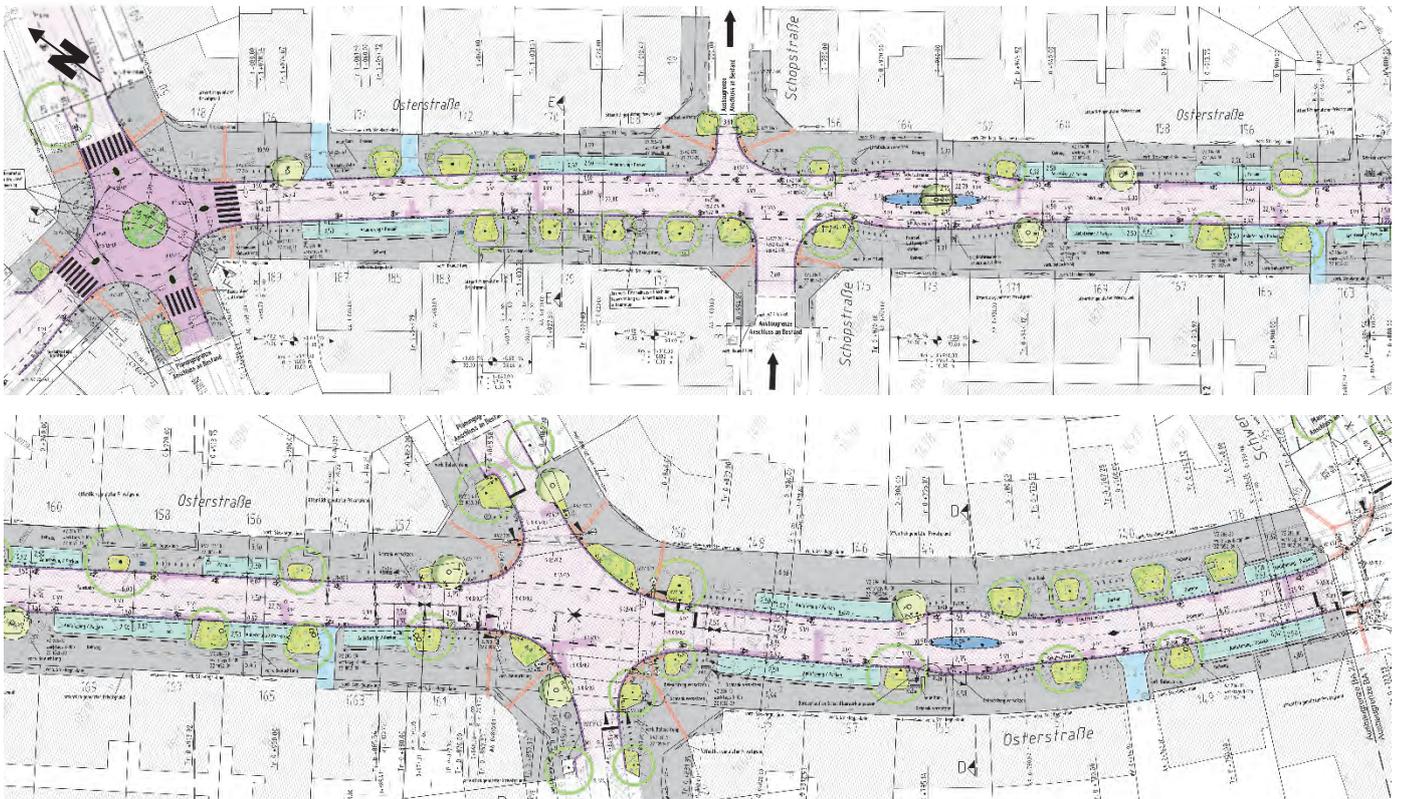
**Bild 6 |** Die neugestaltete Osterstraße im Übersichtslageplan: rund 1.100 m langer, trotz unterschiedlicher Straßenraumbreiten nach einheitlichen Prinzipien neu gestaltete Stadtteilgeschäftsstraße

Wesentliche Eckpunkte der Umgestaltung waren:

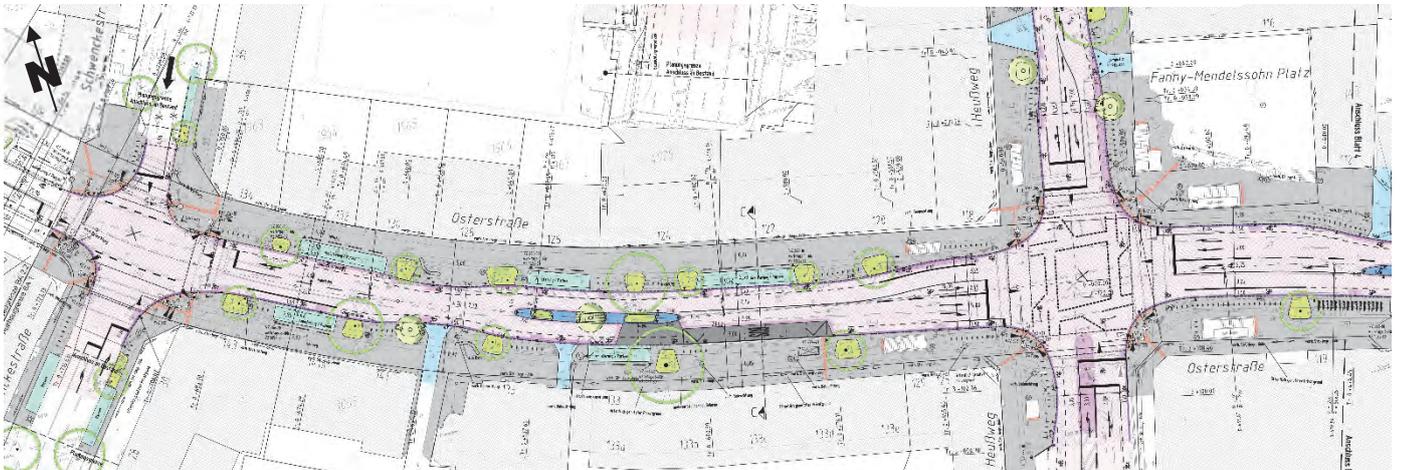
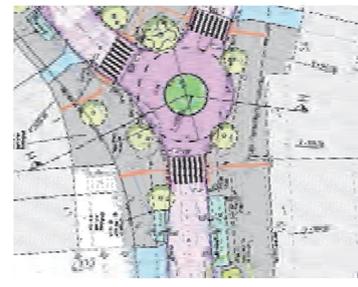
- Weitgehende Beibehaltung des Fahrbahn- bzw. Bordverlaufs, um den Baumbestand erhalten zu können
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit
  - überwiegend auf beiderseits der Fahrbahn jeweils 1,50 m breit markierten Schutzstreifen (Regelmaß nach RASt)
  - aufgrund des geringen Baufluchtabstands im Abschnitt zwischen Schwenckestraße und Methfesselstraße hier lediglich einseitig markiertem Schutzstreifen mit Hinweis auf den Radverkehr durch Fahrrad-Piktogramme auf der jeweils anderen Fahrbahnseite
  - Markierung von Furten und Aufstellflächen zur Sicherung des indirekten Linksabbiegens im Bereich der signalisierten Knotenpunkte

- Einrichtung von annähernd höhengleich ausgelegten Mittelinseln und Mittelstreifen von teilweise großer Länge (siehe insbesondere Abschnitt D in Bild 6 sowie auch Bild 10), die – auch aufgrund unterschiedlicher Breiten von 2,00 m bzw. 4,00 m – zu Verschwenkungen der Fahrbahn­ränder führen und zusätzlich untergliedert werden durch höher umfasste Einbauten zum Schutz von Wartenden, Pflanzbeeten und Baumstandorten
- Verringerung der Fahrstreifenbreite neben Schutzstreifen auf „Kernfahrstreifen“ von 2,75 m Breite im Normalfall bzw. 3,00 m befahrbarer Breite neben den Einbauten auf Mittelstreifen, damit hier ein gefahrloses Überholen von Radfahrenden durch Busse möglich ist
- Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs in 2,50 m tiefen Längsparkstreifen, die gleichzeitig ein flexibles Anordnen von Lkw-fähigen Ladezonen ermöglichen und zum nebenliegenden Schutzstreifen bzw. zum Fahrbahnrand zusätzlich einen 0,62 m breiten Sicherheitstrennstreifen aufweisen
- weiche Separation von Fahrbahn und Seitenräumen durch einheitliche Bordhöhen von 3 cm im gesamten Umgestaltungsbereich
- Verbreiterung der Seitenräume mit Bildung von platzartigen Erweiterungen, dezentraler, nachfrageorientierter Anordnung von rd. 400 neuen Fahrradbügeln, groß dimensionierten Baumbetten, Sitzbänken und weiteren Ausstattungselementen zur Förderung eines konsumfreien Aufenthalts
- Umbau von zwei Knotenpunkten im Umgestaltungsbereich zu Minikreiseln (davon liegt einer im Heußweg ca. 130 m von der Osterstraße entfernt)
- Neugestaltung und -ordnung der übrigen Knotenpunkte als konventionell gestaltete Kreuzung, jedoch mit minimierter Flächenausdehnung sowie überwiegend signalisiert.

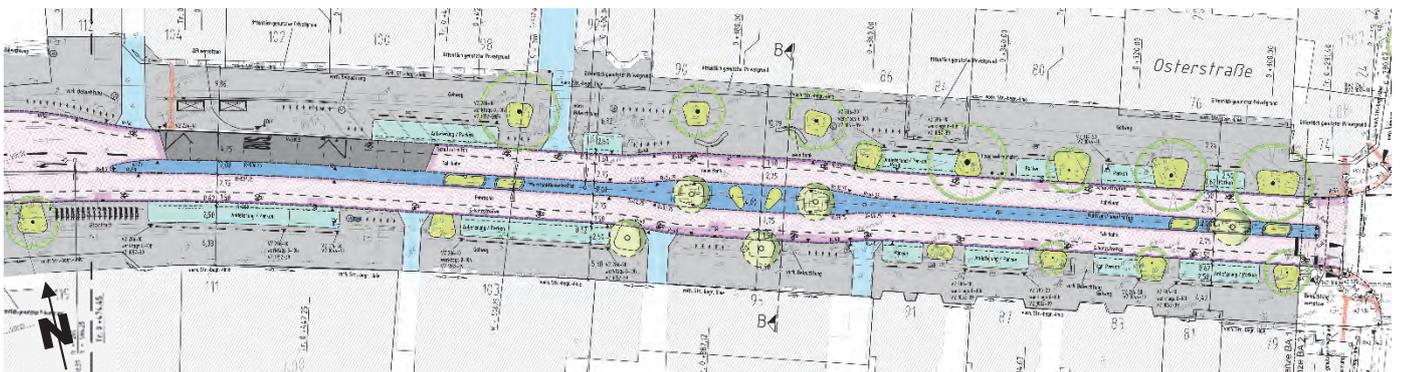
Die Bilder 7 bis 11 verdeutlichen die Umsetzung der genannten Gestaltungsprinzipien in den einzelnen Abschnitten des umgestalteten Straßenzuges.



**Bilder 7 und 8 |** Die neugestaltete Osterstraße im Lageplan: Teilabschnitte A und B von Methfesselstraße bis Schwenckestraße mit Minikreisell als „Einfahrtsituation“ in den umgestalteten Straßenraum, punktuellen Mittelinseln zur Verbesserung der Überquerbarkeit, einseitig geführtem, mehrfach die Straßenseite wechselndem Schutzstreifen von 1,50 m Breite innerhalb einer 7,50 m breiten Gesamtfahrbahn sowie Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung mittels Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn



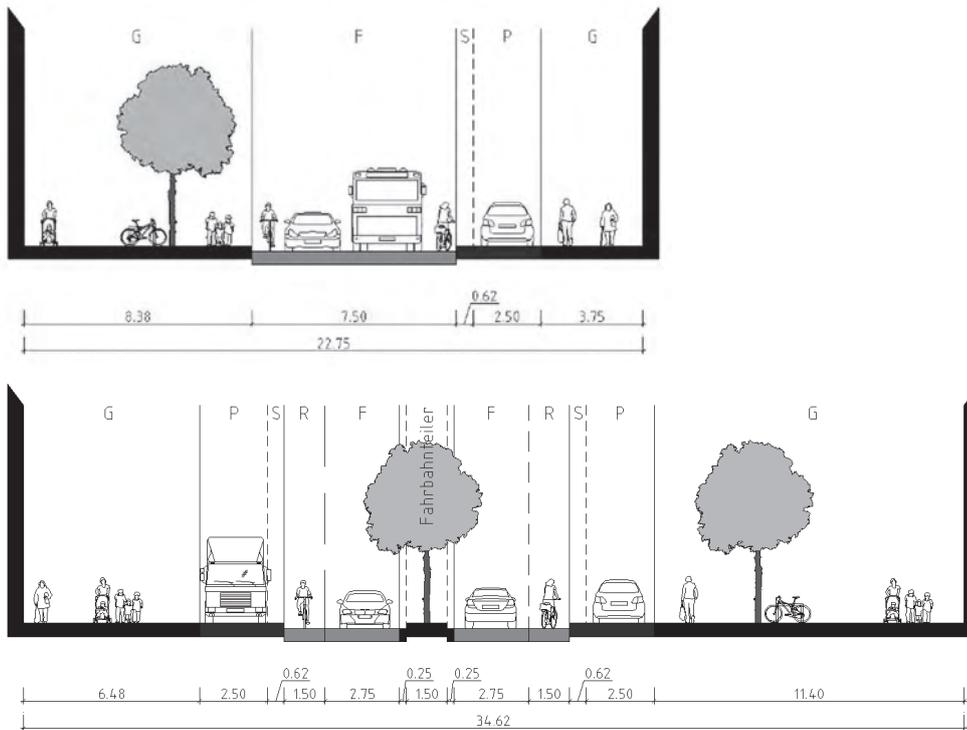
**Bild 9 |** Die neugestaltete Osterstraße im Lageplan: Teilabschnitt C von Schwenckestraße bis Heußweg mit etwas längerer Mittelinsel als gesicherte, zentral im Streckenabschnitt angelegter Überquerungsstelle, durchgängig beidseitig geführten Schutzstreifen, als Kap gestalteter Bushaltestelle sowie differenzierter Ausbildung der Fahrstreifen, Fußverkehrsurten und Radverkehrsführung in den signalisierten Knotenpunkten; oben im Bild ein Auszug aus dem rd. 130 m langen mit umgestalteten Abschnitt des Heußwegs mit abschließendem Minikreisverkehr in der Einmündung Heußweg / Stelling Weg



**Bild 10 |** Die neugestaltete Osterstraße im Lageplan: Teilabschnitt D von Heußweg bis Emiliestraße mit langgestrecktem, 2-4 m breitem, durch Einbauten weiter untergliedertem „Multifunktionsstreifen“ in Fahrbahnmitte, durchgängig beidseitig geführten Schutzstreifen sowie als Kap gestalteter Bushaltestelle



**Bild 11 |** Die neugestaltete Osterstraße im Lageplan: Teilabschnitt E von Emiliestraße bis Schulweg mit mehreren langgestreckten, einheitlich 2 m breiten „Multifunktionsstreifen“ in Fahrbahnmitte, durchgängig beidseitig geführten Schutzstreifen, durch Baumbeste und weitere Gestaltungselemente unregelmäßig untergliederte Seitenräume sowie als Kap gestalteter Bushaltestelle in der Ausfahrt des signalisierten Knotenpunktes in den umgestalteten Abschnitt



**Bilder 12 und 13** | Die neugestaltete Osterstraße im Querschnitt: zwei ausgewählte Regelquerschnitte verdeutlichen die Maße und Grundprinzipien der Querschnittsgestaltung im Abschnitt nördlich des Knotenpunktes Heußweg (oben) und im südlichen Abschnitt (unten), hier mit „Multifunktionsstreifen“ in Fahrbahnmitteln und integriertem Baumbeet

## Wichtige Gestaltungselemente

### ■ Fahrbahn und Überquerbarkeit

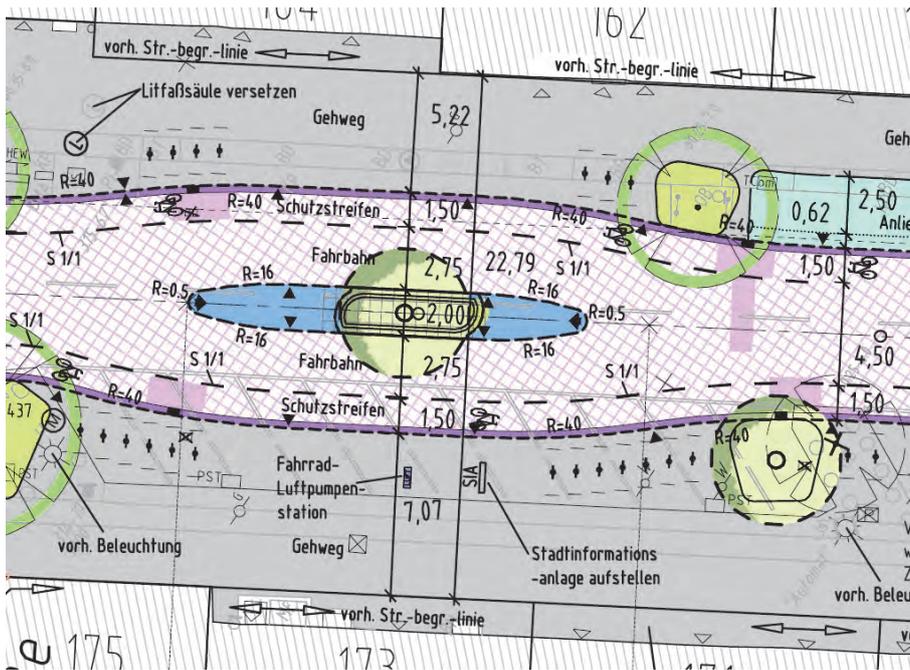
Die Fahrbahn weist im nördlichen Abschnitt mit engerem Baufluchtabstand eine Breite von 7,50 m (siehe z.B. Bild 16), im südlichen Abschnitt von mindestens 7,70 m auf. Eingefasst wird sie – wie auch die im Folgenden dargestellten Mittelinseln und Mittelstreifen – mit niveaugleich eingefügten Betonbordsteinen.

Die Überquerbarkeit wird im nördlichen Abschnitt zwischen den Knotenpunkten durch Mittelinseln gesichert, die bei niveaugleicher, ellipsoid gestalteter Grundform unterschiedliche Detailgestaltungen aufweisen (Bilder 14 bis 16). Die Einbauten sind zu den Fahrstreifen hin jeweils 0,25 m schmaler ausgebildet.



**Bilder 14 und 15** | Mittelinseln im Abschnitt nördlich des Heußwegs: niveaugleich ausgebaute, schmale ellipsoide Grundform, hier links mit Mittenbaum, Pflanzbeeten und mehreren dazwischenliegenden Warteflächen für Zufußgehende, rechts als niveaugleich ausgebildete Version ohne Einbauten

Die neben den Mittelinseln liegenden Fahrstreifen sind in 1,50 m breite Schutzstreifen für Radfahrende und 2,75 m „Kernfahrstreifen“ für den Kfz-Verkehr untergliedert (Bild 16).



**Bild 16 |** Mittelinsel im Lageplan: barrierefrei ausgebaute, ellipsoide Grundform in 2,00 m Breite, hier mit Mittenbaum sowie davor und dahinterliegenden Warteflächen für Zufußgehende, daneben 4,25 m breite Richtungsfahrstreifen, untergliedert in 1,50 m breite Schutzstreifen und 2,75 m breite „Kernfahrstreifen“ für den Kfz-Verkehr

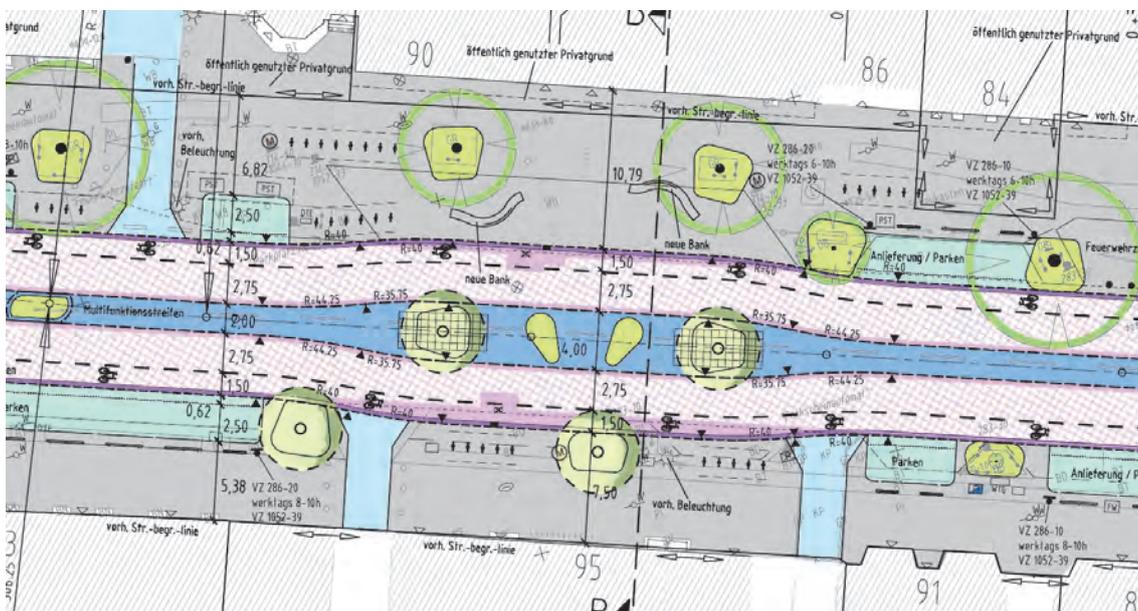
Im südlichen Abschnitt zwischen Heußweg und Schulweg sind längere Mittelstreifen angeordnet (Bilder 17 bis 20), die nach den gleichen Grundprinzipien wie im nördlichen Abschnitt gestaltet und überwiegend ebenfalls 2,00 m breit sind. Lediglich der langgestreckte Mittelstreifen im Teilabschnitt der Osterstraße zwischen Heußweg und Emilienstraße weitet sich auf rund 20 Metern Länge auf 4,00 m Breite auf (siehe Bilder 17 und 20). Alle Mittelstreifen sind mit Bäumen oder auch Gräsern, Blumen und niedrigen Stauden bepflanzt und weisen daneben Bereiche ohne Einbauten auf (siehe Bilder 19 und 21). Von den Planenden als „Multifunktionsstreifen“ bezeichnet, steht die Sicherung der Überquerbarkeit im Vordergrund (Bild 21), aber an Bushaltestellen erlaubt die Gestaltungsform z. B. auch die Vorbeifahrt am haltenden Bus (Bild 22).



**Bild 17 |** „Multifunktionsstreifen“ im südlichen Ausbauabschnitt: langgezogene Mittelstreifen mit barrierefreien Überquerungsflächen zwischen Baum- und Pflanzbeeten, hier im 4,00 m breiten Teilabschnitt



**Bilder 18 und 19** | „Multifunktionsstreifen“ im südlichen Ausbaubereich: langgezogene Mittelstreifen mit barrierefreien Überquerungsflächen, links ein 2,00 m breiter Teilabschnitt mit Staudenbepflanzung, Poller und dazwischenliegenden barrierefreien Überquerungsstellen, rechts ein 2,00 m breiter Teilabschnitt ohne Einbauten



**Bild 20** | „Multifunktionsstreifen“ im Lageplan: barrierefrei ausgebaut, überwiegend 2,00 m breit, auf einem rund 20 m langen Teilstück auf 4,00 m aufgeweitet, mit Mittenbäumen, Pflanzbeeten sowie in Teilabschnitten auch ohne Einbauten, einheitliche Dimensionierung der Richtungsfahrtstreifen daneben mit Schutzstreifen für Radfahrende und „Kernfahrtstreifen“ für den Kfz-Verkehr



**Bilder 21 und 22** | „Multifunktionsstreifen“ ohne Einbauten: im Bereich der Bushaltestelle bietet der Mittelstreifen neben der Überquerungsfunktion auch die Möglichkeit, am haltenden Bus vorbeizufahren

Für Radfahrende sind 2,00 m breite Mittelstreifen und Mittelniseln als Überquerungsstelle etwas knapp dimensioniert (Bild 23). Hier wäre ein Mindestmaß von 2,50 m günstiger. Der 4,00 m breite Abschnitt des Mittelstreifens zwischen Heußweg und Emilianstraße bietet hingegen ausreichend Platz für querenden Radverkehr (Bild 24).



**Bilder 23 und 24** | Querender Radverkehr im Streckenabschnitt: 2,00 m breite Mittelstreifen reichen nicht ganz aus (linkes Bild), der 4,00 m breite Mittelstreifen stellt dagegen auch für Radfahrende eine komfortable und sichere Überquerungshilfe dar (rechtes Bild)

### ■ Radverkehrsführung

Der Radverkehr wurde auf dem gesamten umgestalteten Abschnitt von zu schmalen Radwegen im Seitenraum auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn verlagert. Diese haben gemäß RASSt ein Regelmäß von 1,50 m neben einem „Kernfahrstreifen“ von 2,75 m Breite (Bild 25). In den kurzen Teilabschnitten ohne Mittelstreifen südlich des Heußwegs verengt sich die Kernfahrbahn bis auf 4,70 m (siehe Bild 35).



**Bild 25** | Radverkehrsführung: im Normalfall auf beiderseits der Fahrbahn markierten, 1,50 m breiten Schutzstreifen

Im nördlichen Abschnitt mit nur punktuell eingefügten Mittelniseln wurde ein anderes Führungsmodell umgesetzt (Bilder 26 und 27): einseitig geführter, in den Knotenpunkten die Fahrbahnseite wechselnder Schutzstreifen (vgl. dazu auch Bilder 7 und 8) neben einer „Restfahrbahn“ von 6,00 m Breite, auf der jeweils





**Bilder 30 und 31** | *Minikreisverkehr Osterstraße / Methfesselstraße / Müggenkampstraße im Nutzungsbild: markierter „Minifahrer“ zwischen Kreisfahrbahn und Fußgängerüberweg (Bild links); der gewählte Durchmesser erlaubt auch kleinen Lkw eine Befahrung ohne Überfahren der Mittelinsel*

Am Ende der Ausbaustrecke im Heußweg (vgl. Ausschnitt in Bild 9) wurde ein baugleicher Minikreisverkehr realisiert.

Der zentrale Knotenpunkt Osterstraße / Heußweg (Bild 32) weist in den Hauptzufahrten 2,75 m schmale Linksabbiegestreifen auf, die – wie das Fahrradpiktogramm im Fahrstreifen jeweils verdeutlichen soll – von Radfahrenden auch zum direkten Linksabbiegen mitbenutzt werden kann. Daneben ist ein überbreiter Mischfahrstreifen für geradeausfahrende und rechtsabbiegende Kfz angeordnet und neben diesem schließlich ein schmaler Radfahrstreifen, in den der 1,50 m breite Schutzstreifen mündet. In den Ausfahrten sind jeweils 3,25 m breite Kfz-Fahrstreifen neben 1,50 m schmalen Radfahrstreifen markiert, die nach rd. 15 m wieder in einen Schutzstreifen übergehen. Unsicheren Radfahrenden wird gleichzeitig am Ende der markierten Furten eine Wartefläche zum indirekten Linksabbiegen angeboten (Bild 33). Wie Bild 34 verdeutlicht, werden beide Angebote für linksabbiegende Radfahrende verstanden und gut angenommen.

In den Nebenzufahrten im Heußweg können Radfahrende sich durch Aufstellung auf einer der Kfz-Haltlinie vorgelagert markierten, aufgeweiteten Fläche zum Linksabbiegen einordnen (vgl. Bild 32).



**Bild 32** | *Knotenpunkt Osterstraße / Heußweg: Ausbildung von vollwertigen Fahrstreifen für linksabbiegende Kfz, Mischfahrstreifen für geradeausfahrende und rechtsabbiegende Kfz, vorgezogene Haltlinie auf dem Schutzstreifen sowie für Radfahrende in der Hauptrichtung (Osterstraße) Furten, Aufstellflächen und Piktogramme zum indirekten oder direkten Linksabbiegen, im Heußweg dagegen aufgeweitete vorgezogene Warteflächen für linksabbiegende Radfahrende*

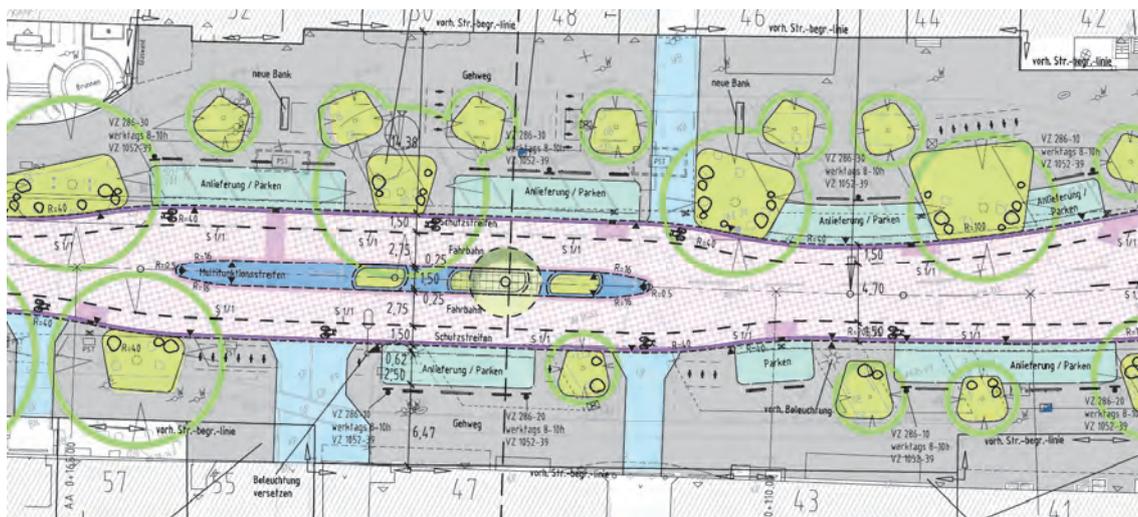


**Bild 33 und 34 |** Knotenpunkt Osterstraße / Heußweg: markierte, großzügig dimensionierte Aufstellfläche für Radfahrende zum indirekten Linksabbiegen (linkes Foto), beide Angebote zum Linksabbiegen werden gut genutzt (rechts)

### ■ Seitenraumgestaltung

Der Seitenraum lässt sich, wie der Lageplanausschnitt in Bild 35 verdeutlichen soll, grundsätzlich unterscheiden in:

- einen fahrbahnnahen, multifunktional genutzten Bereich, der durch die Baumstandorte kleinteilig untergliedert ist,
- eine durchgängig von Einbauten freigehaltene Gehfläche und
- ein gebäudeseitiger Bereich, der entsprechend vorwiegend kommerziellen Zwecken dient.



**Bild 35 |** Differenzierte Seitenraumgestaltung: fahrbahnnah multifunktionale Nutzungen und Baumstandorte, von Einbauten und Sondernutzungen freigehaltene Gehflächen und gebäudeseitige kommerzielle Nutzflächen (Außengastronomie, Geschäftsauslagen etc.)

Die Gehflächen sind, obwohl nicht streng abgegrenzt gegenüber den beiden anderen – fahrbahnnahen oder gebäudenahen – Nutzungsbereichen, mit mindestens 2,50 m Breite, im Normalfall jedoch deutlich größeren Breiten durchgängig großzügig dimensioniert (Bilder 36 und 37). Gebäudenah bieten sich Flächen für Außengastronomie, Geschäftsauslagen, Schaufensterbummel etc. (siehe z.B. Bild 36). Der Baumbestand wird durch großzügig dimensionierte, organisch geformte und nur sparsam unterpflanzte Baumbeete gut gesichert, die überkommenen Baumreihen ergeben dadurch heute ein völlig neues Bild (Bilder 38 und 39). Weitere Ausstattungselemente bieten im fahrbahnnahen Seitenraum Angebote zum kommerzfreien Aufenthalt (Bilder 40 und 41).



**Bilder 36 und 37 | Gehflächen:** in allen Teilabschnitten großzügig dimensioniert und durch die deutlich wahrnehmbare Untergliederung des Seitenraums in drei Nutzungsbereiche vor Fehlnutzungen weitgehend geschützt



**Bilder 38 und 39 | Baumbestand:** großzügig dimensionierte Beete mit sparsamer Unterpflanzung schützen den Wurzelbereich und bilden durch ihre unregelmäßige, organische Grundform ein attraktives Gestaltungselement im Seitenraum



**Bilder 40 und 41 | Aufenthaltsfunktionen im Seitenraum:** attraktiv designte Sitzbänke, Spielbereiche, aber auch eine ausreichende funktionale Ausstattung vom Abfallbehälter bis zum Parkscheinautomaten

Der fahrbahnnahe Seitenraum dient auch dem Abstellen von Fahrzeugen.

In dichtem Abstand wurden Designer-Fahrradbügel für rd. 410 Fahrräder aufgestellt (Bild 42). Diese haben sich jedoch in der Praxis nicht gut bewährt (wenig Halt für Fahrräder, schwieriger Einbau, Bruchstelle am schmalen Fuß). Darüber hinaus finden sich im Seitenraum unentgeltlich nutzbare Luftpumpen (Bild 43) sowie weitere Serviceangebote für Radfahrende wie z.B. auch eine Stadtradstation (Bild 44).



**Bilder 42 bis 44** | Förderung des Radverkehrs: Designer-Fahrradbügel als „O“ für „Osterstraße“ gestaltet (links), unentgeltlich nutzbare Luftpumpen (Mitte), Stadtradstation in unmittelbarer Nähe zu Kaufhaus und Verbrauchermarkt (rechts)

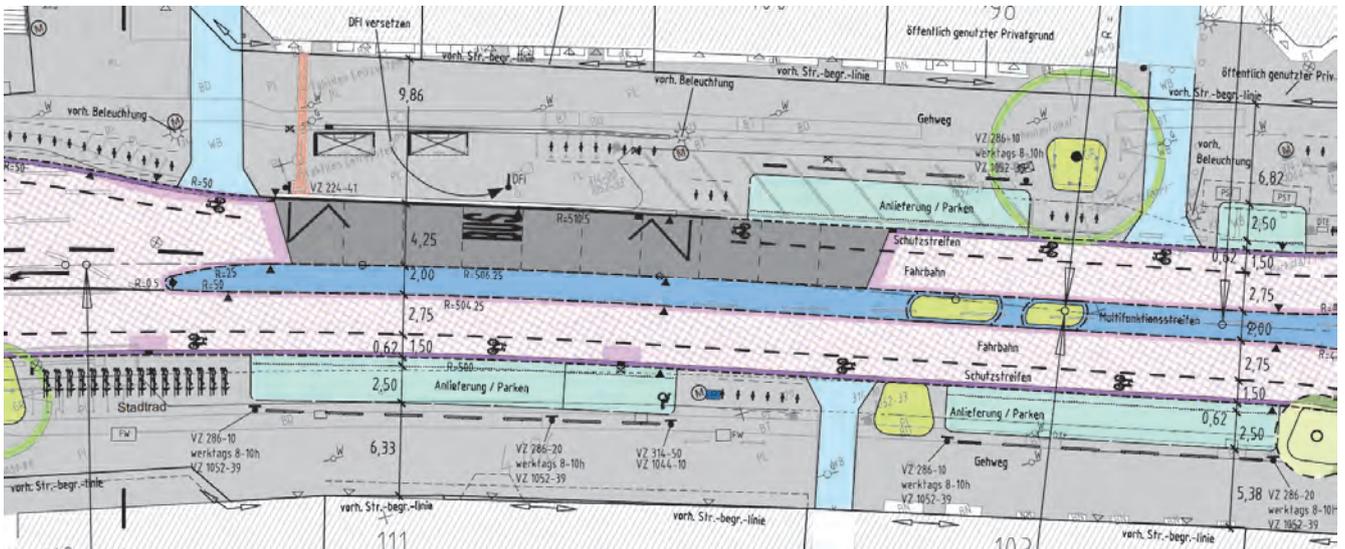
Im Seitenraum sind bewirtschaftete Längsparkstände angeordnet, die teilweise auch zur Anlieferung dienen oder als Schwerbehindertenparkplätze ausgewiesen sind (Bilder 45 und 46). Die Parkstände sind 2,50 m breit, um stattdessen hier auch Ladezonen für Lkw ausweisen zu können. Zu dem parallel verlaufenden Schutzstreifen für Radfahrende bzw. der Fahrbahn mit Fahrradpiktogramm (vgl. Bild 45) weisen sie zusätzlich einen Sicherheitstrennstreifen von 0,62 m Breite auf. In der Praxis fanden anfangs Schrägparkvorgänge statt, die durch Information und Überwachung allerdings zwischenzeitlich weitgehend ausgeschlossen werden konnten. Das Problem, dass teilweise nicht tief genug, d. h. nicht bis zum innenliegenden Bord in die Parkbucht eingeparkt wird, besteht nach wie vor. Pkw-Fahrende scheinen sich damit schwer zu tun.



**Bilder 45 und 46** | Parken im Seitenraum: 2,50 m tiefe Längsparkstände ermöglichen flexibel auch die Ausweisung als Ladezone; zum Fahrbahnrand bzw. Schutzstreifen ist zusätzlich ein 0,62 m breiter Sicherheitstrennstreifen angeordnet; Poller verhindern Parken auf dafür nicht vorgesehenen Flächen

### ■ Bushaltestellen

Die Bushaltestellen sind als Kap mit Halt am Fahrbahnrand und durch Einsatz von Kasseler Sonderborden weitgehend barrierefreiem Ein- und Ausstieg ausgebildet (Bilder 47 und 48). Zwei Teilhaltestellen („Osterstraße“ östlich des Heußwegs und „Schulweg“ westlich des Schulwegs) liegen unmittelbar neben niveaugleichen Ausläufern eines Mittelstreifens ohne Einbauten (vgl. Bilder 47/48 und auch Bilder 10/11). Die Dimensionierung des Fahrstreifens erlaubt ein Vorbeifahren von Kfz und Radfahrenden am haltenden Bus. Die Teilhaltestelle Osterstraße-West liegt im Bereich eines beginnenden Linksabbiegestreifens und erlaubt damit ebenfalls ein solches Vorbeifahren (Bild 49). Regelwerkentsprechend endet der Schutzstreifen vor der mit einer Grenzmarkierung (StVO-Z. 299) gekennzeichneten Busstandfläche und beginnt dahinter wieder (Bild 50). Die Haltestellenausstattung umfasst insbesondere Fahrgastunterstände und digitale Anzeigen zu Linien und Ankunftszeiten.



**Bild 47 | Bushaltestelle:** Ausbildung als Kaphaltestelle mit Bushalt am Fahrbandrand; hier Teilhaltestelle Osterstraße, Fahrtrichtung stadtauswärts mit nebenliegendem, niveaugleich und ohne Einbauten ausgebildetem Mittelstreifen; die Gesamtbreite liegt bei 4,25 m und ermöglicht dadurch ein Vorbeifahren von Radfahrenden und Kfz am haltenden Bus



**Bild 48 | Bushaltestelle im Alltagsbetrieb:** wartende Fahrgäste am Unterstand, Radfahrender hinter dem einfahrenden Bus schert aus um vorbeizufahren, ein Fahrgast überquert die Fahrbahn über den hier beginnenden Linksabbiegestreifen



**Bilder 49 und 50 | Bushaltestelle:** richtliniengemäße Radverkehrsführung im Haltestellenbereich – hier Schutzstreifenmarkierung mit Unterbrechung im Bereich der Grenzmarkierung für die Busstandfläche

# Abstimmung und Beteiligung

Abstimmungen sowie Information und Beteiligung der Öffentlichkeit nahmen einen breiten Raum ein. Projektstart war im Februar 2014, als das Bezirksamt Eimsbüttel die Idee erstmalig der Öffentlichkeit präsentierte. In sechs öffentlichen Veranstaltungen wurden die beauftragten Planungsbüros, der Vorentwurf sowie weitere Planungsstände vorgestellt. Ein weiterer Baustein der Bürgerbeteiligung war das „mobile Baubüro“ Anfang Juni 2014 auf dem Fanny-Mendelssohn-Platz. Alle interessierten Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Interessengruppen und Nachbarschaften sowie Kinder und Jugendliche konnten eine Woche lang ihre Anregungen und Ideen zur Umgestaltung der Osterstraße textlich oder auch graphisch formulieren. Die Beiträge flossen dann in die weitere Planung ein. Im Zuge der Umsetzung erfolgte ebenfalls eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit. In sieben Zeitschriften („Fokus Osterstraße“; siehe Bild 51) wurde der Baufortschritt erläutert und dokumentiert. Weitergehende Informationen zum Projekt sowie wesentliche Projektunterlagen waren während der gesamten Bauzeit unter [www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse/](http://www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse/) online erhältlich (und bei Aktualisierung dieser Dokumentation 12/2022 noch online verfügbar).

## Wirkungen

### ■ Verkehrsentwicklung

Zur Bewertung der Auswirkungen der Umgestaltung auf das Verkehrsaufkommen wurden die Daten einer Verkehrserhebung Ende Juni 2019 mit Vorherdaten von Anfang Juli 2015 verglichen (untersuchte Abschnitte siehe Bild 52). Die Auswertung der 2019er Erhebungen lagen bei Erstveröffentlichung des Fallbeispiels noch nicht vor. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

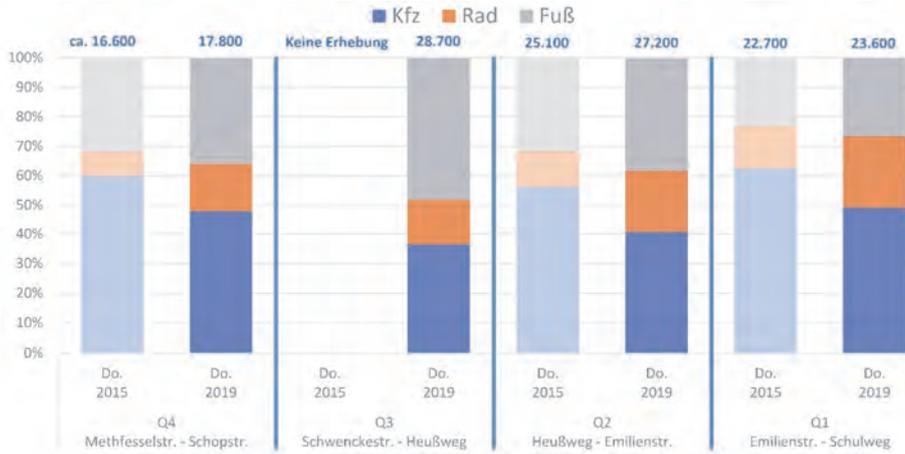
- Deutliche Verlagerungen in der Verkehrsaufteilung (Modalsplit) zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (Bild 53),
- Rückgänge um 15-30 % im Kfz-Verkehr je nach Teilabschnitt (Bild 54),
- Zuwächse um 60-100 % im Radverkehr je nach Teilabschnitt (Bild 55),
- Zunahme des Fußverkehrs im Seitenraum um bis zu 15 %, insbesondere in den Abschnitten Q2 und Q3 mit dichtem Geschäftsbesatz (Bild 56),
- Deutliche Zunahme der Fahrbahnüberquerungen im Abschnitt Q2 mit breitem Mittelstreifen um rd. 50 % montags bis freitags und um rd. 10 % samstags (Bild 57),
- Rückgänge bei den Kfz-Geschwindigkeiten (Bild 58).



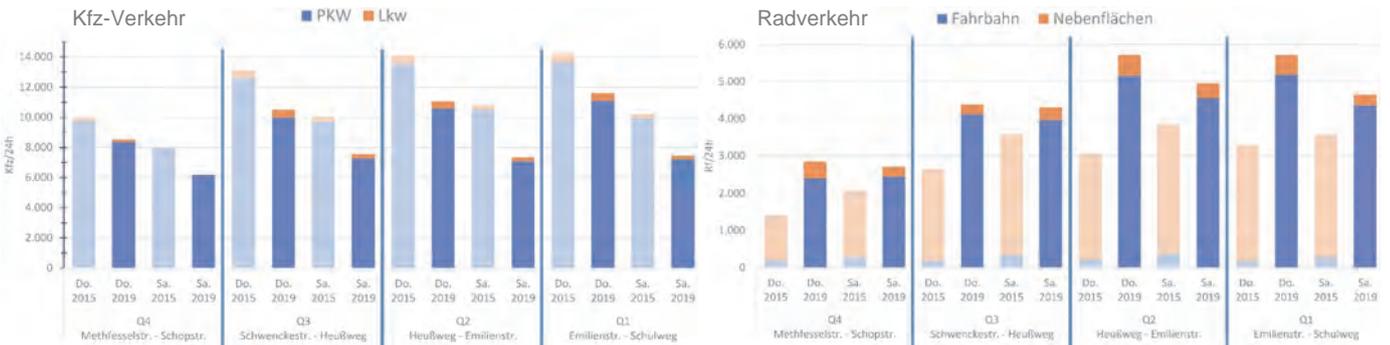
**Bild 51 | Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit: baubegleitende Dokumentation des Fortschritts und der baubegleitenden Maßnahmen in der Publikation „Fokus Osterstraße“ – hier Titelseite der ersten Ausgabe (Quelle: [http://epub.sub.uni-hamburg.de-epub/journal.php?journal\\_id=997&la=de](http://epub.sub.uni-hamburg.de-epub/journal.php?journal_id=997&la=de); Zugriff 21.12.2022)**



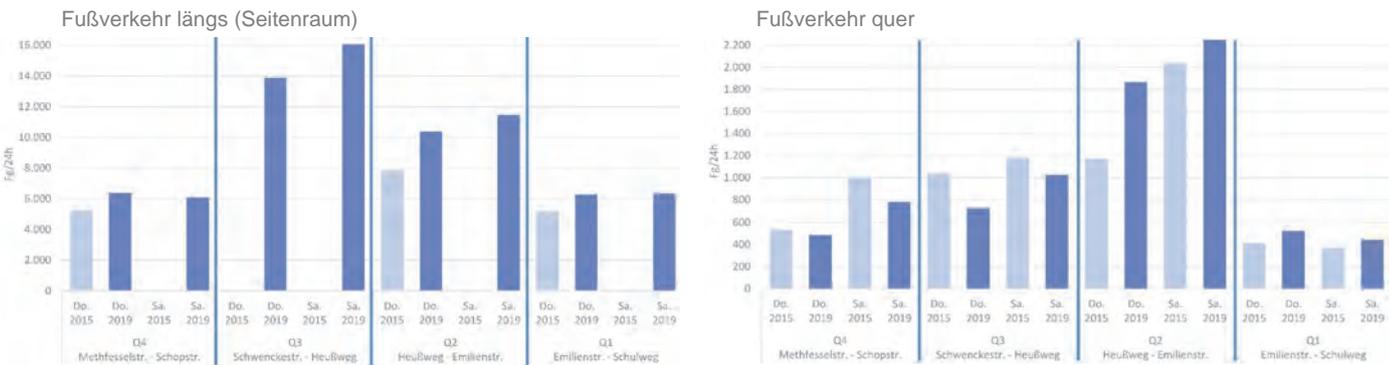
**Bild 52 | Verkehrserhebungen im Juni 2019: Lage der untersuchten Teilabschnitte der 2017 fertiggestellten und dem Verkehr freigegebenen Osterstraße**



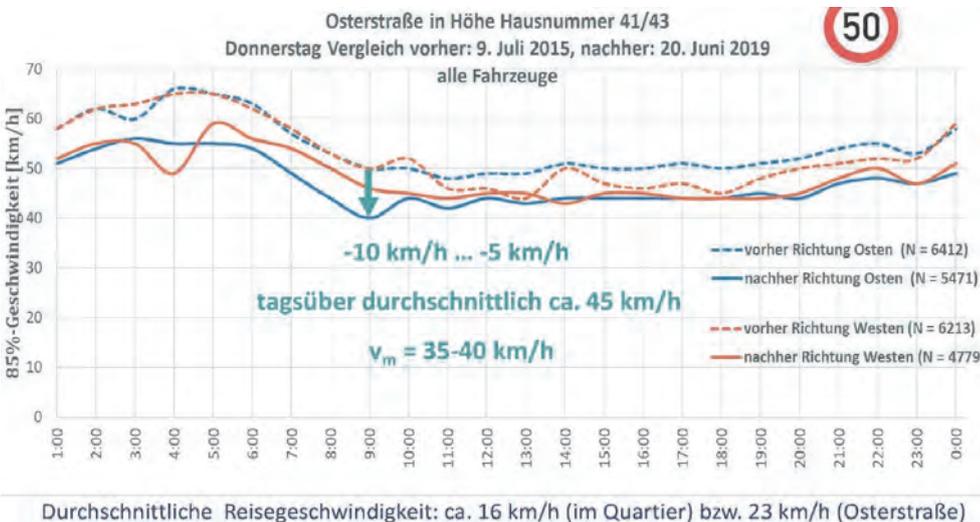
**Bild 53 | Verkehrsaufteilung 2015 und 2019: deutliche Verschiebungen des Gesamtverkehrsaufkommens im auf die untersuchten Querschnitte bezogenen Verkehrsaufkommen weg vom Kfz-Verkehr hin zum Fuß- und Radverkehr**



**Bilder 54 und 55 | Verkehrsstärken im Kfz- und Radverkehr 2015 und 2019: deutliche Rückgänge im Kfz-Verkehr, deutliche Zunahmen im Radverkehr bei weiterer Verlagerung des Radverkehrs von den Seitenflächen (Nebenflächen) auf die Fahrbahn**



**Bilder 56 und 57 | Verkehrsstärken im Fußverkehr 2015 und 2019: abschnittsweise erhebliche Zunahmen im Seitenraum, deutliche Zunahme bei den Überquerungen im Abschnitt mit breiten Mittelstreifen zwischen den Knotenpunkten Heußweg und Emiliensstraße (vgl. z. B. Bilder 10 und 17)**



**Bild 58 | Geschwindigkeitsmessungen 2015 und 2019: Rückgänge um 5-10 km/h je nach Fahrtrichtung bei den Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h**

## ■ Verkehrssicherheit

Unmittelbar nach Verkehrsfreigabe verringerte sich das Unfallgeschehen nach den seinerzeit vorliegenden Unfalldaten aus jeweils 12 Vergleichsmonaten von 09/2014 bis 08/2015 („Vorher“) und 11/2017 bis 10/2018 („Nachher“) durch die Umgestaltung deutlich:

- Die Anzahl der polizeilich registrierten Unfälle ging insgesamt von 117 auf 60 und damit um rd. 50 % zurück. Vorher waren 19 Unfälle mit Personenschaden zu verzeichnen, nachher 8, davon 2 Unfälle mit Schwerverletzten.
- Die Anzahl verletzter Personen ging von 28 auf 10 und damit um fast zwei Drittel zurück, wobei vorher lediglich Leichtverletzte, nachher jedoch auch zwei Schwerverletzte zu verzeichnen waren.
- Neun verletzten Radfahrenden und acht Zufußgehenden im Vorher-Zeitraum standen im Nachher-Zeitraum lediglich noch drei Radfahrende und eine zufußgehende Person gegenüber.
- Die Betrachtung der Unfalltypen ergab im Wesentlichen, dass Unfälle mit Personenschaden an Knotenpunkten – Abbiege-unfälle (AB) und Einbiegen-Kreuzen-Unfälle (EK) – nachher nicht mehr zu verzeichnen waren, während sie vorher über 40 % aller Unfälle mit Personenschaden betrafen und dass vorher wie nachher lediglich ein Überschreiten-Unfall (ÜS) verzeichnet wurde.

Die Unfalldaten der Kalenderjahre 2018 bis 2021 bestätigen die positiven Wirkungen der Umgestaltung im Hinblick auf das Unfallgeschehen mit Personenschaden. Insgesamt wurden in diesen vier Jahren vier Unfälle mit schwerem Personenschaden und 36 Unfälle mit leichtem Personenschaden polizeilich registriert, bei denen fünf Personen schwer und 42 Personen leicht verletzt wurden. Im jährlichen Durchschnitt waren damit 0,9 Unfälle mit Personenschaden je 100 m Straßenlänge zu verzeichnen.

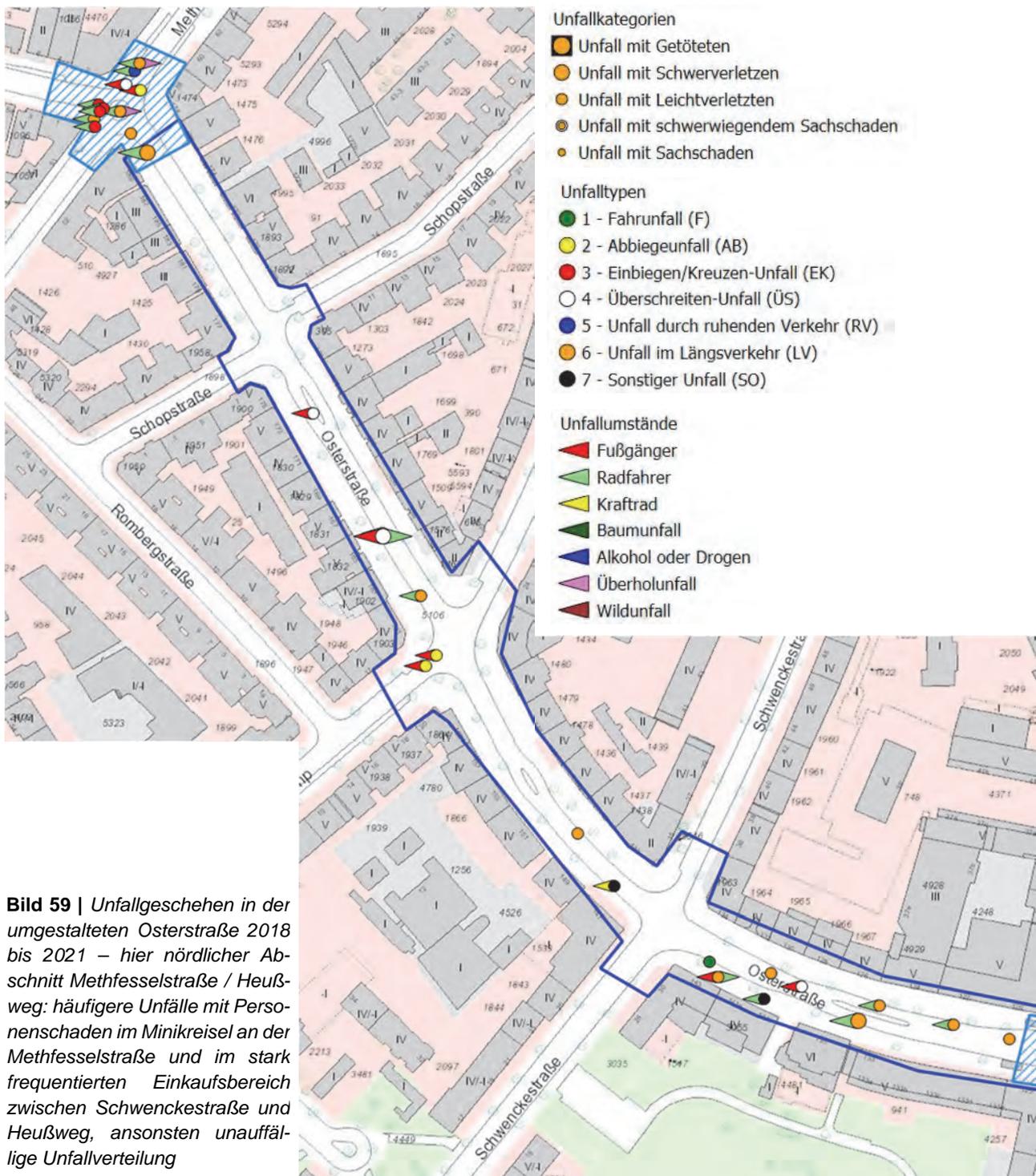
Pkw waren mit rd. 50 % am häufigsten an Unfällen mit Personenschaden beteiligt, gefolgt von Radfahrenden (29 %) und Zufußgehenden (16 %). Die restlichen 5 % verteilten sich etwa gleichgewichtig auf Liefer- und Lastkraftwagen, (Linien)Busse und motorisierte Zweiräder.

Die Bilder 59 und 60 zeigen die räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden in den untersuchten vier Kalenderjahren im umgestalteten Streckenabschnitt.

An 24 Unfällen mit Personenschaden waren Radfahrende, an 10 Unfällen Zufußgehende, an einem Unfall ein motorisiertes Zweirad beteiligt. Ansonsten waren an diesen Unfallkategorien Pkw, Liefer- und Lastkraftwagen sowie (Linien)Busse beteiligt. Sechs Leichtverletzte waren Mitfahrende.

Aus den EUSKa-Kartierungen in den Bildern 59 und 60 wird darüber hinaus deutlich, dass in zwei Bereichen verdichtet Unfälle mit Personenschaden auftraten:

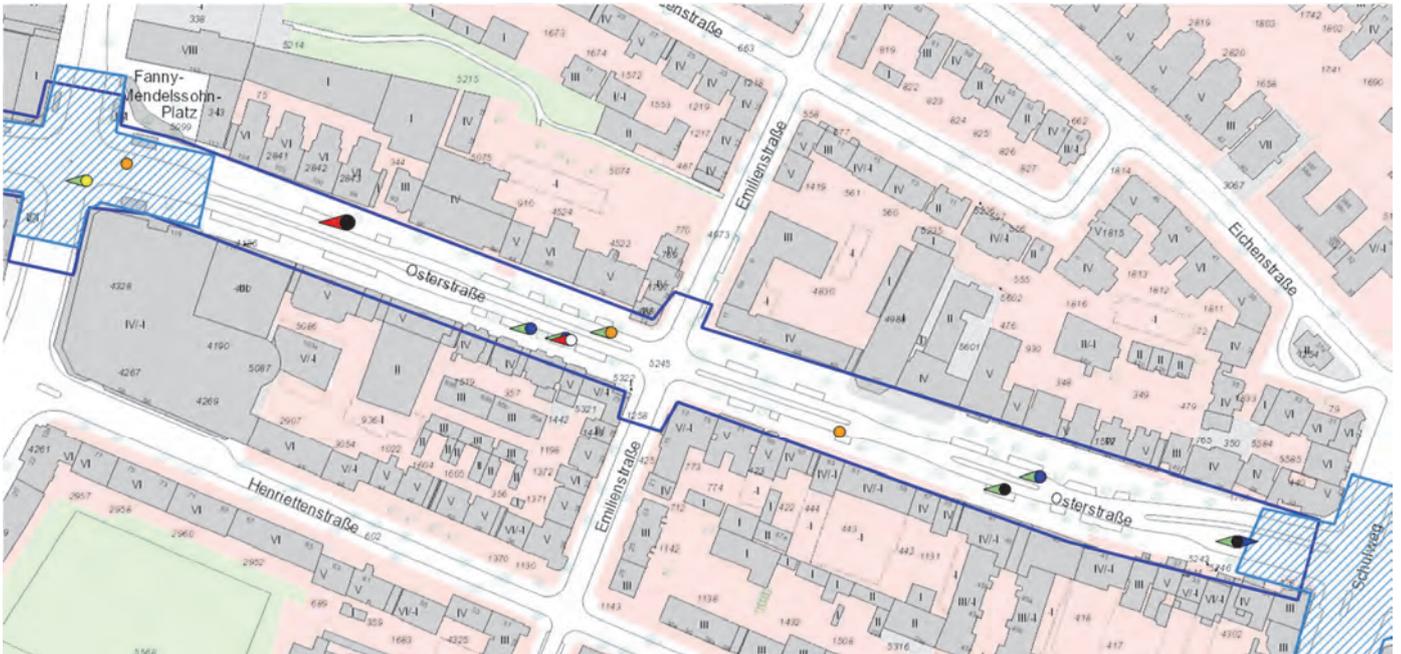
- Im Minikreisel Osterstraße / Methfesselstraße (vgl. Bild 52, aber auch die Bilder 28 bis 31) wurden insgesamt 12 Unfälle mit Personenschaden registriert, davon ein Unfall mit einer schwerverletzten radfahrenden Person, die übrigen Unfälle mit acht leicht verletzten Radfahrenden, zwei leicht verletzten Zufußgehenden und einer leicht verletzten Person im Pkw. Jeweils ein Drittel dieser Unfälle betraf ein fehlerhaftes Einfahren in den Minikreisel oder fehlerhafte Verhaltensweisen in der Zufahrt bzw. in einem Fall beim Befahren des Minikreisels.
- Im Abschnitt zwischen der Schwenckestraße und dem Heußweg, einem Bereich mit dichtem Geschäftsbesatz und relativ engem Baufluchtabstand (vgl. Bild 52 sowie auch die Bilder 1, 9, 12 und 14) fanden neun Unfälle mit Personenschaden statt, überwiegend im Längsverkehr, davon ein Unfall mit einer schwer verletzten radfahrenden Person, die von einem Pkw angefahren wurde und zwei Unfälle mit Radfahrenden im Seitenraum, bei denen eine zufußgehende Person leicht verletzt wurde.
- Die übrigen Unfälle mit Personenschaden fanden weit verteilt über den gesamten umgestalteten Straßenraum statt. Beachtenswert erscheint dabei vor allem, dass die großflächige, vielfältige Fahrbeziehungen ermöglichende Kreuzung Osterstraße / Heußweg (vgl. Bild 53 sowie die Bilder 32 bis 34) mit nur zwei Unfällen mit leichtem Personenschaden in vier Jahren – einem Abbiegeunfall mit Radverkehrsbeziehung und einem Unfall im Längsverkehr zwischen Pkw – unauffällig blieb.



**Bild 59 | Unfallgeschehen in der umgestalteten Osterstraße 2018 bis 2021 – hier nördlicher Abschnitt Methfesselstraße / Heußweg: häufigere Unfälle mit Personenschaden im Minikreis an der Methfesselstraße und im stark frequentierten Einkaufsbereich zwischen Schwenckestraße und Heußweg, ansonsten unauffällige Unfallverteilung**

Die maßgebliche Unfallursache betraf Nr. 14 „Ungenügender Sicherheitsabstand“ (13 %), gefolgt von Nr. 13 „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ (d.h. ohne Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit), Nr. 28 „Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“ und Nr. 36 „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ mit jeweils 9 % der Unfälle mit Personenschaden. Die übrigen Unfallursachen lagen bei 4 % oder darunter.

Die Umgestaltung hat insgesamt betrachtet nach den vorliegenden Erkenntnissen für alle am Verkehr Teilnehmenden, vor allem aber für Zufußgehende und Radfahrende – Letztere vor dem Hintergrund des sehr hohen Radverkehrsaufkommens – zu einer deutlich höheren Verkehrssicherheit als vorher geführt.



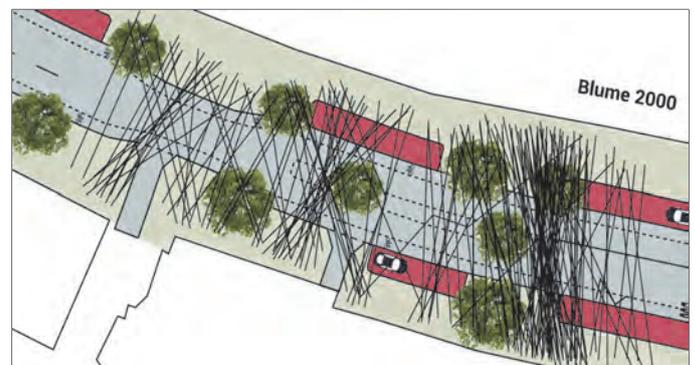
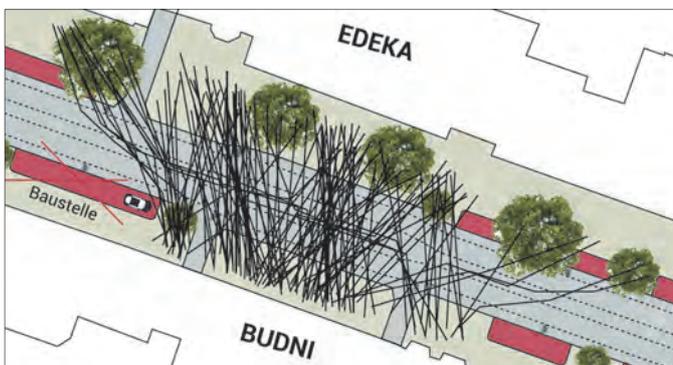
**Bild 60** | Unfallgeschehen in der umgestalteten Osterstraße 2018 bis 2021 – hier südlicher Abschnitt Heußweg / Schulweg: nur wenige Unfälle mit Personenschaden mit zufälliger Verteilung über den gesamten Abschnitt und weitgehend unfallfreien Knotenpunkten (Knotenpunkt Osterstraße / Schulweg ist hier ausgespart, da außerhalb der Umbaumaßnahmen liegend)

Im Hinblick auf die Unfalltypen überwog Typ 6 „Unfälle im Längsverkehr“ mit 43 % im Unfallgeschehen mit Personenschaden bei Weitem, Typ 1 kam mit 3 % nur selten vor, die übrigen Unfalltypen waren mit 10-13 % nahezu gleichverteilt.

### ■ Nutzungsverhalten

In einer Masterarbeit zur Evaluation des Projektes (Kresin 2019; siehe Quellenhinweise im Abspann) wurden unter anderem folgende Erkenntnisse ermittelt:

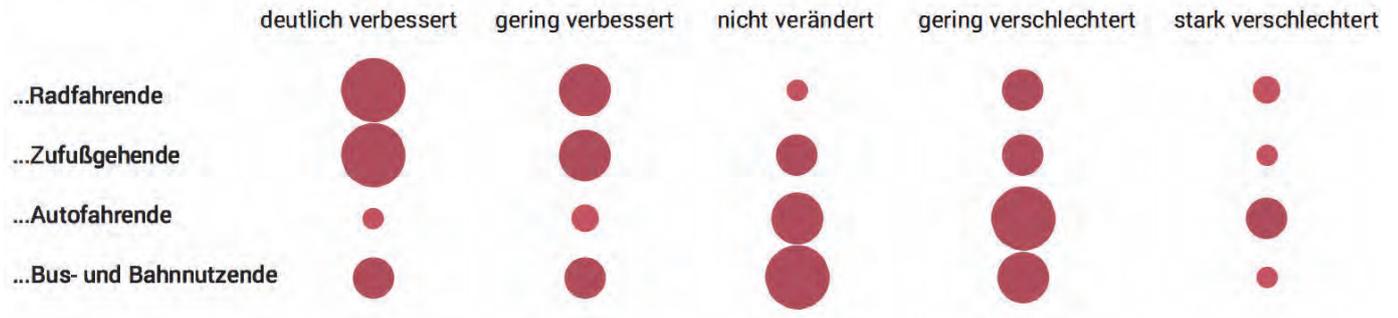
- Trotz Verringerung des Parkraumangebots um rund 50 % bleibt die Auslastung werktags unter 80 % und samstags unter 90 %. Gleichzeitig wurden nach der Umgestaltung nur noch wenige illegale Parkvorgänge („Wildparkende“) festgestellt. Letzteres ist auch der konsequenten Überwachung geschuldet.
- Die 744 realisierten Fahrradabstellplätze sind werktags tagsüber zu über 85 %, abends zu rd. 80 % und nachts zu rund zwei Dritteln ausgelastet. Die Anzahl „wild“ abgestellter Fahrräder ist nach der Umgestaltung um die Hälfte zurückgegangen. Eine räumliche Verdichtung der Abstellanlagen wäre hier hilfreich.
- Mittelsinseln und Mittelstreifen („Multifunktionsstreifen“) führen zu einer deutlichen Bündelung der freien Fahrbahnüberquerungen in den Streckenabschnitten (Bilder 61 und 62), wobei im Bereich von kurzen Mittelsinseln häufig auch deren „Schattenbereiche“ davor und dahinter zum Queren genutzt werden (siehe Bild 62).



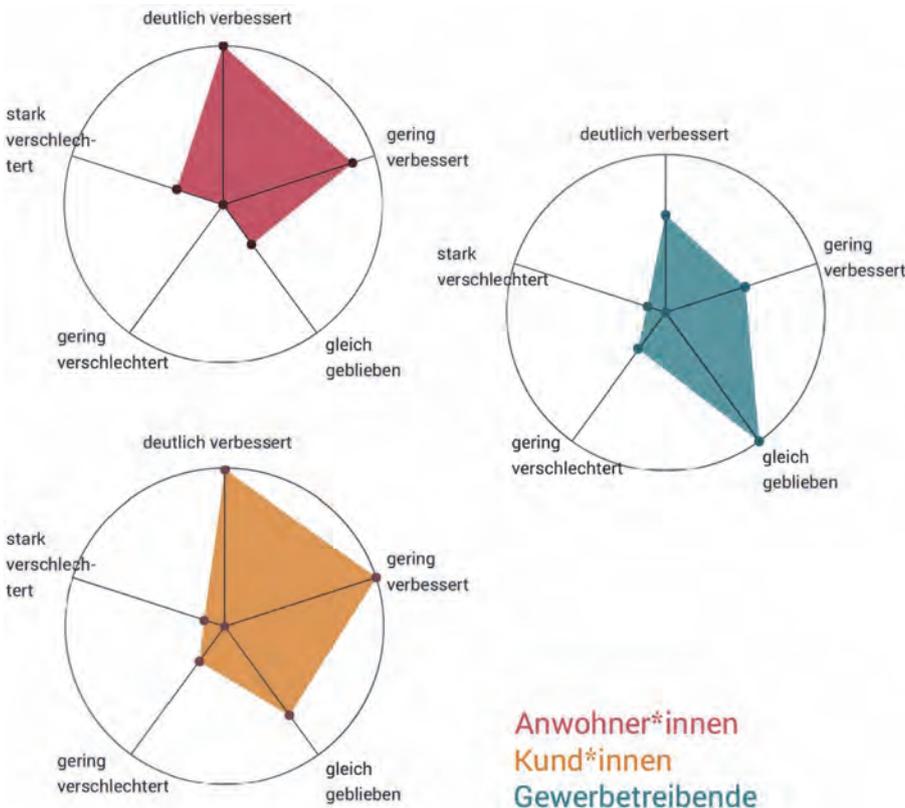
**Bilder 61 und 62** | Funktion der „Multifunktionsstreifen“: Mittelstreifen (linkes Bild) und Mittelsinseln (rechtes Bild) bündeln die freien Fahrbahnquerungen in den Streckenabschnitten und werden von Zufußgehenden gut angenommen

- Der Aussage, dass sich die Aufenthaltsqualität in der Osterstraße durch die Umgestaltung stark verbessert habe, stimmten 87 % der befragten Anwohnenden zu.
- Auch die Bewertung der verkehrlichen Situation in der Osterstraße nach der Umgestaltung ergab ein deutliches Votum (Bild 63): überwiegend deutliche Verbesserung für Zufußgehende und Radfahrende bei überwiegend allenfalls geringer Verschlechterung im Autoverkehr und überwiegend unveränderter Qualität für Fahrgäste von Bus und Bahn.
- Wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen, ergab sich aus den Befragungen von Anwohnenden, Kundschaft und Gewerbetreibenden durch die Umgestaltung mehrheitlich eine nennenswerte Verbesserung des Images der Osterstraße als Geschäfts- und Einkaufsstraße (Bild 64).

Die verkehrliche Situation in der Osterstraße hat sich nach der Umgestaltung für...



**Bild 63** | Befragung zur Verkehrsqualität: Überwiegend deutliche Verbesserungen für Zufußgehende und Radfahrende, überwiegend nur geringe Verschlechterung für Autofahrende und überwiegend unveränderte Verkehrssituation für Bus und Bahn Nutzende



**Bild 64** | Image der Osterstraße als Geschäfts- und Einkaufsstraße: nennenswerte Verbesserungen durch die Umgestaltung bei allen drei befragten Gruppen

## ■ Projektauszeichnungen

Das Umgestaltungsprojekt „Mehr Freiraum in der Osterstraße“ wurde 2016 im Rahmen des Deutschen Verkehrsplanungspreises der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) in Berlin für sein hochwertiges gestalterisches Ergebnis wie auch für den realisierten breiten Beteiligungsansatz ausgezeichnet. Das Projekt wurde außerdem 2017 in der Rubrik „Baukultur“ für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr nominiert (2. Platz).

## Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung rund acht Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Jahr 2013:

- Das Fachamt Management des öffentlichen Raumes im Bezirksamt Eimsbüttel bewertet die Umgestaltung der Osterstraße aus fachlicher Sicht „weiterhin sehr positiv“.
  - Die Straßenverkehrsbehörde bewertet die Umgestaltung „eher kritisch“ und erläutert dies mit den im Folgenden zitierten Ausführungen:
    - „Die ... geringe Fahrbahnbreite abzüglich der Schutzstreifen erfordert Disziplin bei der Einhaltung der Regeln der StVO (Seitenabstand beim Überholen von Radfahrern) und fahrerisches Geschick beim Umfahren der Inselbauwerke. Der Zustand der Schutzstreifenmarkierungen (abgefahren) zeigt, dass ein Überfahren der Linie doch eher die Regel als eine Ausnahme ist. Beschwerden seitens Radfahrern u.a. über Busse, die den Seitenabstand nicht einhalten, liegen ... mehrfach vor.“
    - „Multifunktionsstreifen: Diese wurden anfänglich als Stellplätze in Mittellage genutzt, wo sie niveaugleich mit der Fahrbahn hergestellt worden waren. In der Folge malte das Tiefbauamt das Verkehrszeichen „Absolutes Haltverbot“ (StVO-Z. 283) auf, was die Situation entspannt.“
- Bezogen auf den Einsatz von Schutzstreifen gibt sie zu bedenken, dass „viele Kfz-Führende (irrigerweise denken), dass das Verbleiben auf der linken Seite der unterbrochenen Linie ausreichend ist und ... den 1,50 m-Abstand beim Überholen nicht ein(halten).“ Aus diesem Grund wird „‘ehrlicher‘ Mischverkehr bei geringen Fahrbahnbreiten für sicherer gehalten.“
- anderen Kommunen die Empfehlung,
- Die Polizei bewertet die Umgestaltung „überwiegend positiv“ und verweist hierbei vor allem auf die weiter oben dargestellte Unfallentwicklung. Einschränkend wird auf zu wenig Parkraum verwiesen, der zudem häufig mit Be- und Entladevorgängen belegt sei, auf die teilweise eingeschränkte Nutzbarkeit der Gehwegbereiche aufgrund von außergastronomischen Sondernutzungen, auf eine geringe Nutzung der Spielfläche (vgl. Bild 41) sowie auf mittlerweile bereits deutlich abgefahrne Fahrbahnmarkierungen in den stark frequentierten (Kreuzungs)Bereichen.

Nach Verkehrsfreigabe wurden Bügel, die das Parken auf den Nebenflächen verhindern sollten, wieder zurückgebaut, weil sie aufgrund ihrer geringen Größe die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden gefährdeten. Darüber hinaus erfolgte die weiter oben bereits benannte Markierung von Teilbereichen des Multifunktionsstreifens in Fahrbahnmitte durch StVO-Zeichen 283 „Absolutes Haltverbot“, um Halt- und Parkvorgänge dort zu verhindern. Polizeibeamte sind täglich vor Ort für Anwohnende, Gewerbetreibende und generell am Verkehr Teilnehmende ansprechbar unterwegs. Aus deren Beobachtungen ergeben sich ggf. gezielte polizeiliche Kontrollen, die beispielsweise das Parken auf dem Schutzstreifen oder das Radfahren auf den Gehwegen bzw. im Seitenraum betreffen.

Anderen Kommunen, die eine vergleichbare Umgestaltung erwägen, wird vonseiten der Planungsverwaltung nahegelegt, Gewerbetreibende noch stärker einzubinden als dies im vorliegenden Fall geschehen sei.

## Quellenhinweise

Bilder 3 und 5: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB; Bild 4: steg Hamburg mbH; alle Nachher-Fotos: Marianne Behning, Hamburg; Pläne sowie weitere Projektunterlagen: Stadt Hamburg/Bezirksamt Eimsbüttel; Unfalldaten und EUSKa-Auszüge (Bilder 59 und 60): Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion; Evaluationsergebnisse im Abschnitt „Nutzungsverhalten“ sowie Bilder 61 bis 64: Kira Kresin: Evaluation der Straßenraumgestaltung Osterstraße in Hamburg, Masterthesis im Studiengang Stadtplanung, HafenCity Universität Hamburg 06/2019; die Urheberrechte liegen jeweils bei den Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org).

## Planung

Arbeitsgemeinschaft ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg / Kontor Freiraumplanung, Hamburg / SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung mbH, Hamburg / steg Hamburg mbH

## Kontakt

Stadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, Grindelberg 62-66, 20144 Hamburg (Kontaktperson: [uwe.wilma-koenig@eimsbuettel.hamburg.de](mailto:uwe.wilma-koenig@eimsbuettel.hamburg.de))

## Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de) | [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | [www.th-koeln.de](http://www.th-koeln.de)

Berlin/Köln 02/2023