# UMBAU DER LOUISE-SCHROEDER-STRASSE IN HAMBURG-ALTONA




Die Louise-Schroeder-Straße wurde Ende der 1950er-Jahre im Sinne des damaligen Leitbildes einer autogerechten Stadt als großflächige Verkehrsschneise neu- bzw. ausgebaut. Es entstand eine durchschnittlich 18 m breite asphaltierte Fläche, welche als dreispurige Einbahnstraße sowie zum Parken genutzt wurde. Gegenüber der für die aktuelle Verkehrsbelastung deutlich überdimensionierten Fahrbahn wiesen die Geh- und Radwege zum Großteil nur Mindestbreiten auf oder waren untermaßig und entsprachen nicht dem aktuellen Stand der Technik – und das, obwohl die Louise-Schroeder-Straße mit über 4.000 Radfahrenden pro Tag (Zählung 6–19 Uhr) eine relevante Radverkehrsverbindung im Bezirk Altona darstellt. Hinzu kam eine hohe Zerschneidung des übergeordneten Grünzugs Neu-Altona. Vor diesem Hintergrund wurde die erforderliche Grundinstandsetzung des Straßenzugs für eine Neustrukturierung des Straßenraums genutzt.

Ziel der Umgestaltung war es, eine attraktive, komfortable und zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr zu schaffen, welche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen minimiert, eine Unfallhäufungsstelle des Radverkehrs auflöst und der Verbindungsfunktion der Louise-Schroeder-Straße als Bezirksroute für den Radverkehr gerecht wird. Für den Fußverkehr sollten beidseitig durchgehende Gehwege hergestellt, Querungsstellen geschaffen und die Barrierefreiheit erhöht werden. Mit der Maßnahme sollte der Grünzug Neu-Altona wieder stärker vernetzt, neue Grünflächen geschaffen, für die Folgen des Klimawandels vorgesorgt sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Für den Radverkehr wurden im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 2023/2024 beidseitig 3 m breite Radwege geschaffen, welche ein entspanntes Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen. Die Radwege sind baulich vom Kfz-Verkehr sowie vom Fußverkehr getrennt, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden. Die asphaltierte Oberfläche sorgt für einen guten Fahrkomfort. Darüber hinaus wurden entlang der Straße 188 quell- und zielnahe Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet.

Für den Fußverkehr wurden durchgängige, komfortable und barrierefrei nutzbare Gehwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten verbessert. Circa 3.700 m² wur-

**Projektmanagement:**

- Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes

18

https://www.youtube.com/watch?v=eARg8lThiZo; https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/aktuelles/pressemitteilungen/umbau-der-louise-schroeder-strasse-beendet-954224

## KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Schaffung einer radverkehrsfreundlichen, klimaangepassten und zukunftsweisenden Infrastruktur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Der Umbau wurde im Sommer 2024 abgeschlossen. Die Maßnahme erhielt viel positive Resonanz.
- FINANZIERUNG:
  RISE, Landesmittel und bezirkliche Mittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Bauliche Umsetzung März 2023 bis Juli 2024

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**

3 m breite, baulich getrennte Radverkehrsanlagen, komfortable Gehwege, 73 Baumpflanzungen und extensiv bewirtschaftete Grünflächen, die auch der Versickerung von Regenwasser dienen, zeichnen die Louise-Schroeder-Straße seit dem Straßenumbau 2023/2024 aus. Die ehemals dreispurige Einbahnstraße mit angrenzenden Parkständen wurde im Sinne der Mobilitätswende sowie einer klimaangepassten Infrastruktur neu strukturiert und stellt nunmehr eine attraktive Radverkehrsverbindung dar.

# UMBAU DER LOUISE-SCHROEDER-STRASSE IN HAMBURG-ALTONA

18

den entsiegelt und ökologisch hochwertige Grünflächen mit einer mehrreihigen Baumallee aus 73 Linden hergestellt. Die Geh- und Radwege entwässern wo möglich in die angrenzenden Grünflächen. So wird das Siel zusätzlich entlastet, was der Starkregenvorsorge im Sinne des Prinzips der Schwammstadt dient.

Die Flächen für den Kfz-Verkehr wurden zugunsten der neuen Radverkehrsanlagen und Grünflächen auf einen Fahrstreifen und 86 Parkplätze reduziert, welche sich primär im westlichen Abschnitt der Straße konzentrieren.

Zusammenfassend ist eine attraktive Verbindung für den Radverkehr entstanden, bei der zugleich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und Vorsorge für die Folgen des Klimawandels getroffen wurden.

**Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?**

- Unterstützung eines Modal Shifts zu sozial integrativen, gesundheitsfördernden und klimaschonenden Fortbewegungsarten (Steigerung der Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel sowie der Attraktivität des Zufußgehens), der die Mobilität langfristig nachhaltiger gestaltet und $CO_2$-Emissionen sowie externe Kosten des Verkehrs reduziert (soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).
- Stärkung des sozialen Zusammenhalts in einem Quartier mit besonderem Entwicklungsbedarf für städtebauliche Aufwertung und soziale Stabilisierung (Teil des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung – RISE) durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (soziale Nachhaltigkeit).
- Positiver Effekt auf das Grundwasser sowie das Mikroklima durch ortsnahe und dezentrale Versickerung bzw. Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers durch den Rückbau ehemalig asphaltierter und gepflasterter Verkehrsflächen (ökologische Nachhaltigkeit).
- Halbierung der Einleitungen in das Mischwassersiel (Reduktion der in die Siele einleitenden Flächen um ca. 8.100 m²). Dadurch Reduktion von Einleitgebühren und der Eintrittswahrscheinlichkeit von Mischwasserüberläufen inkl. der damit verbundenen ökonomischen und ökologischen Folgekosten insbesondere bei Starkregenereignissen und somit aktiver Überflutungsschutz bei innerstädtischen Starkregenereignissen als Klimawandelfolgeanpassung (primär ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit).
- Insektenfreundliche Gestaltung von Grünflächen mit einem hohen ökologischen Wert (primär ökologische Nachhaltigkeit).
- Positiver Effekt auf das Mikroklima und Reduktion des städtischen Wärmeinsel-Effekts durch 73 Neupflanzungen (primär ökologische Nachhaltigkeit).
- Optimiertes Bewässerungsmanagement durch Sensorik und Erhöhung der Pflanzenverfügbarkeit des Regenwassers durch wasserspeicherungsfähige Substrate (primär ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).
- Geringe Unterhaltungs- und Betriebskosten durch Verwendung mehrjähriger Stauden und Zwiebeln sowie einer mehrjährigen, extensiv zu bewirtschaftenden Wiesenansaat (primär ökonomische Nachhaltigkeit).
- Einsatz von Ersatzbaustoffen sowie Wiederverwendung von vor Ort verfügbaren Baustoffen aus Naturstein (ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).

**Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?**

Umfangreiche Umgestaltungen von Straßenräumen können nur umgesetzt werden, wenn sie von allen Trägern öffentlicher Belange sowie der Bevölkerung mitgetragen werden und eine politische Akzeptanz aufweisen. Im Planungsprozess wurde daher ein Fokus darauf gelegt, alle Akteure frühzeitig einzubinden und konsensfähige, tragfähige Lösungen zu entwickeln.



