

Verkehrsberuhigte Schanze

Begründung

Verkehrsberuhigung schafft die Grundlage für eine sichere sowie gemeinschaftliche Nachbarschaft und ist zugleich Treiber der notwendigen Verkehrswende, welche ein unumgänglicher Bestandteil des Klimaschutzes in Hamburg ist. Als unmittelbar lokaler Anknüpfungspunkt gibt die Verkehrsplanung den Bürger*innen die Möglichkeit der Gestaltung hin zu einem ruhigen, grünen und sicheren persönlichen Umfeld. Aus diesem Grund sehen es die Initiator*innen dieses Bürgerbegehrens ("Verkehrsberuhigte Schanze") als hervorragende Möglichkeit an, mit der Sternschanze als Vorbild für eine verkehrsberuhigte Nachbarschaft in Hamburg voranzugehen und zugleich die Grundlage für ein neues Miteinander zu setzen. Trotz diverser Konzepte, die seit geraumer Zeit für den Umgang mit den Herausforderungen des Verkehrs in der Sternschanze erarbeitet wurden, ist es bisher nicht zu einer hinreichenden Verkehrsberuhigung durch die Politik und Verwaltung gekommen. Zugleich handelt es sich um einen Aspekt der Nachbarschaft und somit der anwohnenden Personen, und sollte dementsprechend auch unmittelbar von diesen gestaltet und entschieden werden. Hierfür ist ein Bürgerbegehren aus der Mitte der

Nachbarschaft über die Verkehrsberuhigung der genannten Straßen bestens geeignet und schafft den Raum für eine umfassende Neugestaltung zugunsten der Nachbarschaft im Nachgang.

1. Superblock

Das vorgelegte Verkehrskonzept basiert auf der Idee sogenannter "Superblocks". Hierbei handelt es sich um Konzepte der städtischen Verkehrsplanung, die in Quartieren die Durchquerung durch motorisierten Individualverkehr hindern und diesen zurück auf die Hauptverkehrsstraßen leiten.¹ Hintergrund ist die Förderung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Gesundheit und Klimaresilienz.² Die spezifische Gestaltung der Verkehrsführung sowie die Umwidmung freierwerdender Flächen innerhalb eines Superblocks hängt von den individuellen Parametern des jeweiligen Quartiers ab. Zentral bleibt jedoch ein verkehrsberuhigter Bereich, umgeben von (Haupt-)Verkehrsstraßen.

¹ Vgl. zum Ursprung der Konzeption in Barcelona: Difu, Glossar: Was ist eigentlich ein ... Superblock?, Difu-Magazin, Berichte 1/2022, <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock>.

² López, I., Ortega, J., & Pardo, M., Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. Atmosphere, 11(4), 410, 2020, <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>.

2. Konzeptbeschreibung

Grundlage des vorliegenden Bürgerbegehrens ist der Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere des Autoverkehrs, auf den nachfolgenden Straßen. Dies ist bei der Umsetzung zwingend zu beachten und abgesehen von den in dieser Begründung benannten Ausnahmen ist das Konzept nicht zugunsten des Autoverkehrs abzuwandeln.

Die zentralen Straßen der Sternschanze sollen durch das Aufstellen des Verkehrszeichen 244.1 (alternativ Verkehrszeichen 250 & 1022-10) zu Fahrradstraßen umgestaltet werden, um so den motorisierten Individualverkehr auszuschließen. Dies betrifft zum einen die stark befahrenen Straßen Schulterblatt (bis zur Ecke Eiffelstraße - Hausnummer 1-83) und Schanzenstraße (bis zur Ecke Sternschanze (Straße) - Hausnummer 1-103). Diese werden zu zentralen Fahrradachsen, um einen reibungslosen und sicheren Verkehr innerhalb des Blocks zu ermöglichen. Der Kreislauf zwischen Schanzenstraße und Lagerstraße bleibt als Wendemöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr von Seiten der Lagerstraße zugänglich. Ergänzt wird dies durch eine Fahrradstraße durch selbiges Verkehrszeichen entlang der Susannen- und Juliusstraße (bis zur Ecke Lippmannstraße - Hausnummer 15-42). Dies entspricht dem Beschluss der

Bezirksversammlung Altona (Drs. 21-0468), jedoch ergänzt durch den Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs. Zur Verbesserung des Untergrunds für den Fahrradverkehr kann insofern auch die beschlossene Abschleifung des Kopfsteinpflasters umgesetzt werden. Die Kampstraße, Lerchenstraße (Hausnummer 105-116) und Ludwigstraße werden ebenfalls durch das Aufstellen des Verkehrszeichens 244.1 als Fahrradstraßen vom motorisierten Individualverkehr befreit, da diese ohnehin als Einbahnstraße von der Schanzenstraße bzw. vom Schulterblatt ausgehen oder auf diese zulaufen und ohne Zugang oder Wendemöglichkeit blieben. Etwaige private Stellplätze bleiben selbstverständlich zugänglich.

Im Zentrum verbleiben die Bartels- und Rosenhofstraße als Fußgängerzone mit dem Zusatz "Fahrrad frei" durch das Aufstellen der Verkehrszeichen 242.1 & 1022-10. Aufgrund des hohen Fußgänger*innenvorkommens und der bisher fehlenden Freiflächen für Anwohner*innen wird hier der Fußgänger*innenverkehr privilegiert und so Raum für Nachbarschaft sowie Begrünung geschaffen.

Damit wird der Block durch die Hauptstraßen Max-Brauer-Allee/Altonaer Straße, Stresemannstraßen sowie die Anbindung über die Lager-/Sternstraße abgegrenzt und bleibt

stets gut mit dem Auto erreichbar. Die Initiator*innen sprechen sich in diesem Zusammenhang für eine Evaluation des entstehenden Verkehrsflusses und gegebenenfalls das Ergreifen zusätzlicher verkehrsberuhigender Maßnahmen in reinen Anwohnerstraßen, namentlich der Beckstraße, aus. Parkplätze bleiben in den umliegenden Straßen vorhanden. Die zuständigen Stellen sollten jedoch eine Erweiterung des Bewohnerparkgebiets A100 Sternschanze prüfen. Der notwendige motorisierte Verkehr, namentlich Einsatzfahrzeuge (Polizei, Feuerwehr und Krankentransporte), Müllabfuhr und Zufahrt zu privaten Stellplätzen und, zu noch zu bestimmenden Zeiten, der Lieferverkehr, soll weiter die Berechtigung zum Befahren der benannten Straßen erhalten. Weiterhin soll der barrierefreie Zugang durch die Bereitstellung von Parkplätzen für schwerbehinderte Menschen sowie der entsprechende Zugang per Auto ermöglicht werden. Der Zugang für Handwerker*innen, Pflegedienste sowie notwendige Fahrzeuge für Umzüge in oder aus dem hier betroffenen Straßengebiet soll ebenfalls ermöglicht werden. Für all diese Ausnahmen kann auf die bestehende rechtliche Praxis in anderen verkehrsberuhigten Straßen Hamburgs zurückgegriffen werden und die zuständigen Stellen sind dazu aufgerufen, die tatsächliche und rechtliche Umsetzung auszuarbeiten. Dies umfasst auch die Nutzung weiterer

Verkehrszeichen (etwa Verkehrszeichen 1026-35 für den Lieferverkehr).

Die konkrete Umsetzung, in Form des Aufstellens der Verkehrszeichen, soll innerhalb von 12 Monaten stattfinden.

Außerdem wird die Bezirkspolitik aufgefordert, mit der Anwohnerschaft einen Austausch in Bezug auf die Umgestaltung des Verkehrsraumes über die reine Verkehrsberuhigung hinaus zu evaluieren und zu entwickeln. Die Initiator*innen weisen insofern etwa auf eine umfangreiche Begrünung, Be- und Entladezonen in umliegenden Gebieten sowie Aufenthaltsflächen für anwohnende Personen hin. Diese Beteiligung soll innerhalb von 12 Monaten nach erfolgreichem Abschluss des Bürgerentscheids oder einer äquivalenten Einigung in der Bezirksversammlung abgeschlossen werden.

3. Vorteile für Nachbarschaft und Stadtteilgestaltung

Verkehrsberuhigung ist eine der am meisten gewünschten Maßnahmen auf lokaler Ebene.³

³ Metastudie in Berlin: STRATMO, Verkehrsberuhigung in Berlin. Wissenschaftliche Metastudie zu Verkehrssicherheit, Akzeptanz und öffentlichen Diskursen im Rahmen von

Dies wurde in mehreren vom Hamburger Zukunftsentscheid durchgeführten Beteiligungsformaten in der Sternschanze und im Bezirk Altona durch eine breite Mehrheit der Teilnehmer*innen bestätigt. Dies entspricht auch dem aktuellen Radverkehrskonzept, welches auf Basis einer umfassenden Online-Beteiligung von Seiten des Bezirksamtes Altona erarbeitet wurde.⁴ Konkrete Vorteile ergeben sich unmittelbar aus dem Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs: Weniger Lärm, saubere Luft, mehr Platz für nachbarschaftliche Begegnung und Begrünung, ein gestärkter Einzelhandel⁵ sowie erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr. Weniger Raser in den Straßen und weniger Konflikt zwischen Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen durch mehr Platz für Fahrradfahrer*innen auf den Straßen schaffen ein ruhiges und sicheres Verkehrsumfeld. Auch die Sicherheit des Schulwegs zur anliegenden Grundschule Sternschanze wird durch die Konzeption aktiv gefördert. Insofern werden die zuständigen Stellen dazu aufgefordert, den Lieferverkehr in

flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Berlin, 2026, <https://doi.org/10.26128/2026.1>.

⁴ Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Radverkehrskonzept, 2022, <https://storymaps.arcgis.com/stories/642da51016d54caeb72991062b4d5061>.

⁵ Difu, Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut, Difu Policy Papers, Bd. 5, 2025, <https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>.

dem betroffenen Gebiet zu den Schulweg-Stoßzeiten einzuschränken. Der geringere Schadstoffausstoß wirkt sich unmittelbar positiv auf die Gesundheit aus. Gleichzeitig bietet der gewonnene Platz die Möglichkeit der nachbarschaftlichen Begegnung und damit der Stärkung des Miteinanders. Die Sperrung der Stresemannstraße hat eindrücklich bewiesen, wie die Nachbarschaft in der Sternschanze gestärkt werden kann und näher zusammenwächst: Abendliches Gemeinschaftssessen auf der Straße, Basketball-Duelle oder das Erlernen des Fahrradfahrens.

Der Vorschlag der Initiator*innen schafft hierfür die Grundlage in Form der Überarbeitung des Verkehrskonzepts. Die konkrete Ausgestaltung der Nutzung des freiwerdenden Verkehrsraums soll explizit durch die Nachbarschaft erfolgen. Die Initiator*innen schlagen dementsprechend eine umfassende Beteiligung und Mitgestaltung vor. Hierbei sollte insbesondere auf die spezifischen Probleme der Anwohnenden eingegangen werden. Dies bietet auch die Möglichkeit, auf aktuelle Missstände einzugehen. Zu nennen sind etwa der Umgang mit lärmenden Bar-Besucher*innen, und damit auch der Außengastronomie, und die Gefahr steigender Mieten infolge des gewonnenen erhöhten Lebensstandards. Wie "Ottensen macht Platz" eindrucksvoll bewiesen hat, ist Verkehrsberuhigung nicht mit der Vergrößerung der Außengastronomie gleichzusetzen und

durch gezielte Gestaltung des freiwerdenden Raums, etwa durch spezifische Begrünung, wird auch kein Raum hierfür geschaffen. Insofern sollte ein umfassender Dialog zwischen Bezirkspolitik, -verwaltung und Nachbarschaft geführt werden, um auf alle Bedürfnisse zweckgerecht einzugehen. Diese Beteiligung soll innerhalb von 12 Monaten nach erfolgreichem Abschluss des Bürgerentscheids oder einer äquivalenten Einigung in der Bezirksversammlung abgeschlossen werden.

Zu der Durchführung einer solchen Beteiligung im Falle eines erfolgreichen Bürgerbegehrens wird von den Initiator*innen explizit aufgerufen und zugleich als Grundlage dieses Abstimmungsgegenstands angesehen.

4. Vorteile für den Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Verkehrswende ist ein zentraler Bestandteil des Klimaschutzes in Hamburg. Hamburg muss infolge des erfolgreichen Volksentscheids "Hamburger Zukunftsentscheid" bis 2040 klimaneutral werden. Der Verkehrssektor spielt bei den notwendigen Klimaschutzmaßnahmen eine zentrale Rolle. 25 % der CO₂-Emissionen in Hamburg stammen aus diesem Sektor.⁶

⁶ Angabe BUKEA: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/klima/klimaschutz-klimaplan/verkehr-168994> (zuletzt abgerufen: 10. September 2026, 09:21 Uhr).

Schon dies zeigt den hohen Handlungsbedarf auf. Hierfür muss der emissionsfreie Verkehr aktiv gefördert werden und so Anreize gesetzt werden, auf den motorisierten Individualverkehr zu verzichten. Hierzu können Superblocks beitragen. Studien zeigen: Wenn das Durchfahren unattraktiv wird, verlagert sich der Verkehr nicht nur, sondern ein Teil der Fahrten entfällt ganz.⁷ So sinkt das Verkehrsaufkommen im Stadtteil faktisch und die verkehrsberuhigte Schanze trägt konkret zum Klimaziel bei.

Ein Superblock in der Sternschanze setzt zudem Klimaanpassung direkt im dicht bebauten Quartier um: Weniger Autoverkehr schafft Raum für Entsiegelung, Straßenbäume, begrünte Aufenthaltsflächen und Regenwasserrückhalt. Damit ließe sich insbesondere der in der Sternschanze bereits heute hohe Hitzestress mit Tropennächten reduzieren und zugleich die Anfälligkeit gegenüber Starkregen verringern. Dies entspricht der Analyse des Bezirksamts Altona zur Klimaanpassung in Altona mit spezifischem Bezug zur Sternschanze.⁸

⁷ Difu, Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps, Difu Policy Papers, Bd. 2, 2023, <https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps> https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6003606_2/component/file_6003608/content.

⁸ Bezirksamts Altona, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, COOL Altona - Klimaanpassung in unserem Bezirk, 2025,

Insofern kann die Sternschanze als Vor- und Leitbild für die ganze Stadt Hamburg dienen. Es gilt, das Konzept "Superblock" in Hamburg zu etablieren und positiv zu hinterlegen. So kann die Sternschanze der erste Schritt im Rahmen einer umfassenden Verkehrswende in Hamburg sein.

5. Abschluss

Das von den Initiator*innen vorgelegte Superblock-Konzept für die Sternschanze schafft die Grundlage für positive und nachhaltige Veränderungen im Stadtteil. Es schafft Raum für mehr Begegnung in der Nachbarschaft, Begrünung und sorgt für saubere Luft sowie sichere Verkehrswege. Die Potentiale für die Nachbarschaft infolge der Verkehrsberuhigung sind groß und die Umsetzung soll genau von den unmittelbar betroffenen Personen gestaltet werden. Dies ist ein expliziter Auftrag an die Bezirkspolitik und -verwaltung.

Gleichzeitig zeigt das Konzept ein Positivbeispiel für die Verkehrswende in Hamburg auf und kann so unmittelbar beim Klimaschutz mitwirken.

<https://dokumente.hamburg.de/resource/blob/1098772/fff1a48d388a8097f6b1ae9910526faa/infobroschuer-e-cool-altona-data.pdf>.