



FHH

Bezirksamt Wandsbek

Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Andreas Mügge W/MR 21-10

per Mail

22041 Hamburg

Florian Frankenfeld

Schulleiter

florian.frankenfeld@bsb.hamburg.de

25.03.2022

### Stellungnahme: KITA-Neubau Verkehrswegeplanung

(Beitrag zur Ausführungsunterlage Bau gem. §57 LHO vom 04.03.22)

Sehr geehrter Herr Mügge,

im Nachgang zu unserem heutigen Ortstermin erhalten Sie hiermit gem. Verfahren und Schreiben vom 04.03.22 meine Stellungnahme zur vorliegenden Ausführungsplanung. Zunächst einmal danken wir Ihnen, dass Sie einen solchen Termin vor Ort überhaupt haben realisieren können, wenn wir uns dies auch deutlich früher im Planungsverlauf gewünscht hätten.

Zur vorgelegten Planung, ergänzt um die Eindrücke heute vor Ort, möchte ich als Schulleiter mit der Verantwortung für weit über 1000 Schülerinnen und Schüler die folgenden Überlegungen anführen:

1. Die Planung lässt das Bemühen erkennen, die schon heute höchst **problematische Verkehrssituation des Mischverkehrs** in der Einfahrt zur Stichstraße (Abschnitt 2) zu verbessern, indem auf dem neu bebauten Grundstück der KITA ein Kreisverkehr geschaffen wird. Eine solche Wendemöglichkeit bestand jedoch bereits seit mehr als zwei Jahren auf dem brach liegenden Gelände und wurde durch den PKW-Individualverkehr mehrheitlich nicht genutzt.
2. Das Kernproblem der vorliegenden Planung ist und bleibt jedoch die **Querung verschiedener Verkehrsströme** (PKW, Rad, Fußgänger) in einer wenig übersichtlichen und zu den Stoßzeiten (morgens und mittags) hoch frequentierten Zuwegung (Abschnitt 2). Diese wird auch mit der neuen Planung nicht wesentlich verbessert, weil man die Überkreuzung des von oben (Scharbeutzer Straße) einströmenden Radverkehrs mit zugleich von beiden Seiten über den Doberaner Weg einbiegenden PKW-Verkehren nicht trennt. Hinzu kommen Fußgänger in allen Richtungen.
3. Wie heute gut zu beobachten war, sind die **Verkehrswege** je nach individuellem Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Radfahrer rechts über den Gehweg oder straßenmittig einbiegend) eher **zufällig und nicht kalkulierbar**. Besonders schwerwiegend und risikobehaftet erscheint mir in diesem Zusammenhang, dass der PKW-Verkehr in seinem Verhalten aufgrund fehlender Regelungsmöglichkeiten nicht daran gehindert werden kann, auch weiterhin in der unübersichtlichen Zuwegung (Abschnitt 2) zu drehen, dort anzuhalten oder (eher selten) die schon jetzt offerierte Möglichkeit des Wenden auf dem Brachgelände zu nutzen. Im Ergebnis bleibt, dass die **Verkehrswege weiter ungeordnet umeinander herum und ineinander verschränkt** geführt werden, faktisch also dem Zufall überlassen sind. Dies birgt erhebliche Unfallrisiken, gerade bei morgendlicher Dunkelheit



oder regnerischem Wetter mit schlechter Sicht.

4. Zur Lage des neu geplanten **Gehweges**: Wie dieser nun in der Vorzugsvariante geplant ist, nämlich nordwestlich im Abschnitt 1, wird mit den Fußgängern in Richtung KITA ein weiterer, ein **zusätzlicher Kreuzungsverkehr** zwischen Autos, Radfahrern und Fußgängern erzeugt, der sich ebenfalls vollständig im Einmündungsbereich (Abschnitt 2) abspielen wird und im Entwurf nur als „barrierefreie Querungsstelle“ bezeichnet ist.  
Ich kann nicht erkennen, wie dies zu mehr Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer führen soll. Zudem finde ich es erstaunlich, dass in der Variantenabwägung als Begründung ausschließlich wirtschaftliche Überlegungen (höherer Aufwand wegen der Verlagerung von Trummen) angeführt werden, obwohl die südöstliche Gehwegführung viel plausibler wäre.
5. Die geplante **Verengung der Fahrbahnbreite** auf nur 3,80 Meter im Einfahrtsbereich zu Abschnitt 1 soll, so die Idee, eine „verkehrsberuhigende Wirkung“ entfalten. Ich befürchte bei dieser Planung hingegen, dass diese künstliche Engführung eher den PKW-Verkehrsfluss behindern wird und dass damit besonders gefährliche Wendemanöver o.ä. im Einmündungsbereich noch befördert werden, da die Begegnungszone in der Stichstraße nach meiner Einschätzung mit nur zwei Autolängen Platz kaum ausreichend bemessen ist. Es wird hier bereits bei 3-4 Autos in der Stichstraße zum Rückstau kommen, mit allen gefährlichen Konsequenzen (Rücksetzten, illegal wenden etc.).
6. **Parksituation für Besucher** der Schule: Wie der Ausführungsplanung richtig zu entnehmen ist, fallen zukünftig insgesamt 9 Längsparkstände (von bislang 11) am schulischen Nebeneingang ersatzlos weg. Ich kann noch nicht erkennen, wie man sich konkret die Nutzung und Reglementierung der neu geschaffenen Parkplätze auf dem KITA-Areal vorstellen darf. Im Entwurf ist ja nur eine „Wendeanlage zur öffentlichen Nutzung“ geplant, nicht aber das Parken. Wie soll dies zukünftig auch verkehrlich rechtsklar auf privatem Grund geregelt werden?
7. **Insgesamt** mag man anführen, dass die Lage ja schon heute schwierig sei und durch die Neuplanung ggf. verbessert werde. Dazu sei angemerkt: Eine schon bisher schlechte Planung der Verkehrswege wird nicht zwingend dadurch gut, dass man durch Schaffung einer Wendemöglichkeit marginale Veränderungen vornimmt.  
Wir hätten es als Schule sehr begrüßt, wenn man bereits früher (spätestens nach Fertigstellung des Schulneubaus in 2017) die Wegeplanung überdacht hätte und zu einer solchen Investition bereit gewesen wäre. Die problematische Verkehrslage war ja, wie heute von allen bestätigt wurde, sehr lange im Vorwege dieser KITA-Planung allgemein bekannt. Da muss man sich schon fragen, warum es erst mit einem privaten Investor möglich wird, die risikobehaftete Verkehrsführung zu einer so großen öffentlichen Schule zu überdenken und anders zu planen.

Abschließend erlauben Sie mir einen ganz anderen **alternativen Vorschlag**: Es müsste der eigentlich kritische Einmündungsbereich (Abschnitt 2) vollständig überplant werden, indem man hier eine stimmige **Kreisverkehrslösung** realisiert. Dabei könnte man ungenutztes Buschwerk rechtsseitig und auch Teile des schulischen Areals (Müllplatz) ohne Schwierigkeiten sinnvoll mit einbeziehen, da dies ja ebenfalls in öffentlichem Besitz ist.

Nur so wäre m.E. eine geordnete Querung der Verkehrsströme möglich. Zudem wäre es dann gar nicht erforderlich, dass die zukünftige KITA ca. 1/3 ihrer gesamten Nutzfläche für den Autoverkehr (Wendekreis +



Parkplätze) opfert. Auch eine aufwendige Ertüchtigung der Stichstraße wäre dann in dieser Form nicht mehr erforderlich. Man könnte statt einer halbherzigen Gehweglösung mit etwas Mut und dem Blick für die wesentlichen Akteure (nämlich die Kinder) den gesamten **Planungsabschnitt 1 vollständig zur verkehrsberuhigten Spielstraße umwandeln** und nur für die Anlieferung zur KITA nutzen.

Das wäre eine den Bedürfnissen von KITA und Schule gleichermaßen angemessene Planung, die wirklich das Wohl der Kinder an beiden Standorten in den Blick nähme und damit zukunftsweisend wäre, statt eine weitgehend sinnfreie, automobil gedachte Planung zu realisieren, die das zentrale Problem des Mischverkehrs leider gar nicht löst.

Ich wünsche mir, dass meine recht umfangreichen Bedenken, vor allem aber mein Alternativansatz den Planungsprozess neu befruchten möge. Lassen Sie uns **im Namen der Kinder gemeinsam mutig sein**, eine wenig Verbesserung schaffende Planung alsbald beenden und in eine zukunftsweisende Richtung für Schule und KITA denken!

Das erhoffe ich mir von allen Beteiligten im weiteren Prozess.

Mit freundlichen Grüßen

*Florian Frankenfeld*

(Schulleiter, OStD)