

Gutachterliche Untersuchung der Magistrale Mundsburger Damm bis Bramfelder Straße

Expertenworkshop

Mittwoch, den 12. Juli 2017 von 15:00 bis ca. 18:00 Uhr

**im großen Sitzungssaal des Bezirksamtes Hamburg-Nord, Robert-Koch-Straße 17,
20249 Hamburg**

– PROTOKOLL –

1. Begrüßung und Einleitung

Herr **Hans-Peter Boltres** (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirksamt Hamburg-Nord) begrüßt die Teilnehmer*innen und bedankt sich für ihr Kommen. Er empfindet dieses Projekt als sehr spannend und betont den auch für ihn offenen Ausgang. Für die Untersuchung wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus einem Architektur- und Stadtplanungsbüro (ppp architekten + stadtplaner GmbH, Hamburg), einem Freiraumplaner (arbos Freiraumplanung, Hamburg) und Experten für den Verkehr (ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB) beauftragt worden. Herr Markus Birzer (politik- und unternehmensberatung markus birzer) ist zuständig für die Organisation und Moderation der Veranstaltungen sowie die online-Beteiligung.

Von den Teilnehmenden erwarte er sich wichtige Hinweise, die in die Untersuchung eingehen würden. Dafür bedankt er sich im voraus.

Derzeit und in naher Zukunft würden im Umfeld der Magistrale eine Reihe von Projekten durchgeführt werden. Daher müsse der gesamte Raum neu gedacht werden. Aus diesem Grund hat sich das Bezirksamt entschlossen, den Magistralenraum zu untersuchen und mögliche Entwicklungsoptionen zu diskutieren. Herr Boltres hebt hervor, dass der Bezirk an dieser Stelle keine „Verkehrsrevolution“ anstrebe, die Verkehrsfunktion der Magistrale sei außer Frage gestellt. Jedoch habe man das Gefühl, dass das geänderte Mobilitätsverhalten bzw. -bedürfnisse, und Anforderungen an die Luftqualität ein neues Nachdenken über diesen Raum erfordere. Ziel der Untersuchung ist es, ein übergeordnetes Leitbild zu erstellen, das die Entwicklungsrichtung bei zukünftigen Einzelvorhaben leiten soll.

Er sei gefragt worden, warum die Expert*innen nicht früher einbezogen worden seien. Man sei jedoch noch am Beginn der Untersuchung. Ein erster Schritt sei eine öffentliche Informationsveranstaltung und die Online Beteiligung gewesen. Man sei heute hier, um mit den Expert*innen aus den unterschiedlichen Fachrichtungen ins Gespräch zu kommen.

Her Boltres stellt im weiteren die Bedeutung und historische Entwicklung der Magistrale vor (vgl. dazu und dem Folgenden die Präsentation).



Magistralen seien besondere Stadträume mit vielen Nutzungen, meist aber Hauptverkehrsadern. Sie prägen das Bild der Stadt. Die untersuchte Magistrale war immer schon ein Handelsweg. Hamburg sei am Ende des 19. Jahrhundert stark gewachsen und damit sei die Funktion der Magistrale als Verkehrsweg immer wichtiger geworden. Eine Zäsur stelle der 2. Weltkrieg dar. Nach der Zerstörung sei der Wiederaufbau nach dem Leitbild der funktionsgetrennten, gegliederten und aufgelockerten Stadt erfolgt. In den 1960er bis 1970er Jahren habe es eine Transformation in die autogerechte Stadt gegeben. Mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung habe der Pendlerverkehrsanteil in der Magistrale erheblich zugenommen. Als besondere städtebauliche Dominante in der Magistrale stellt Herr Boltres die Hamburger Meile heraus. Diese sei im Maßstab und in ihrer Funktion ein „Implantat“, mit dem produktiv umzugehen sei.

Heute könne man mit der Reduzierung des Stadtraums der Magistrale auf die Verkehrsfunktion nicht mehr zufrieden sein. Auch werden Fragen des Klimaschutzes immer wichtiger. Aus der EU-Rechtsprechung gibt es die klare Vorgabe, Emissionen zu verringern. Die Lärm- und Luftschadstoffe seien alle über dem Soll. Dies biete auch die Chance, eine neue Urbanität zu denken.

Zudem sei im Mobilitätsverhalten der Großstädter ein Paradigmenwechsel zu verzeichnen. Das Autofahren verliere, zumindest in der jüngeren Generation zunehmend an Bedeutung, Fahrradfahren rücke immer mehr in den Vordergrund. Dieser Trend erfordere es, die Straße als öffentlichen Stadtraum zu betrachten und nicht als Hauptverkehrs-Trasse mit Nebenflächen. Die Untersuchung soll daher insbesondere der Frage nachgehen, wie die Magistrale künftig stadtgestalterisch verändert werden kann, ohne die Verkehrsfunktion zu negieren.

Der Untersuchung zugrunde liege außerdem das Senatsziel „Mehr Stadt in der Stadt“. Neben der Untersuchung des öffentlichen Magistralenraums seien auch Flächenpotentiale an und im Umfeld der Magistrale zu identifizieren.

Herr Boltres fasst am Ende seines Vortrags die zahlreichen Funktionen der Magistralenräume zusammen. Sie seien Stadt-, Verkehrs-, Lebens- und Wirtschaftsraum zugleich und beherbergten Raum für technische und soziale Infrastruktur.

Als zentrale These stellt er heraus: „Gute Gestaltung mindert Belästigung – bei gleicher Belastung, durch objektive Verbesserungen und psychologische Wirkungen.“

Anschließend erläutert Herr Boltres die Aufgabe bzw. den Aufbau der Untersuchung.

In einem allgemeinen theoretischen Teil gehe es um die Prognose der künftigen Verkehrs- und Emissionsentwicklungen. Grundlage der weiteren Überlegungen sei die Erarbeitung eines Basisszenarios, dass von einem geringfügigen Rückgang des motorisierten Verkehrs ausgeht. Dem gegenübergestellt werden soll ein zweites Szenario, dass davon ausgeht, dass durch eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der motorisierte Verkehr sich weiter vermindert und auch der Flächenbedarf der Fahrzeuge (insbes. durch den Betrieb neuer kleinerer E-Mobile) abnimmt. Dadurch würde ein Flächengewinn für andere Nutzungen begünstigt. Als Ergebnis des Gutachtens sollen zudem Steuerungsstrategien für die künftige Entwicklung erarbeitet werden. Neben der beauftragten Raum- und SWOT-Analyse, solle ein strategisches „Zielbild“ entwickelt werden. Zudem sollen mit dem Gutachten für ausgewählte Teilbereiche städtebaulich-freiraumplanerische Konzepte in einem detaillierteren Maßstab als für den gesamten Untersuchungsraum entworfen werden.

Herr **Markus Birzer** (politik- und unternehmensberatung markus birzer) begrüßt die Teilnehmer*innen. Er bittet sie, sich kurz mit Name, Organisation bzw. Funktion vorzustellen und – soweit möglich – die Magistrale in einem Wort zu beschreiben. Unter anderem fielen dabei folgende Schlagworte: Lebensraum für Menschen aber auch für Pflanzen und Tiere - für Menschen zugänglich machen – breite Schneise – reparieren – Hauptverkehrsstraße – wirtschaftliche Aktivität – Potentiale entdecken – viele Verkehrsteilnehmer – Herausforderung – wichtiger aber überdimensionierter Straßenraum – vielfältig.



2. Bestandaufnahme und kritische Betrachtung der Magistrale – bisherige Ergebnisse

Herr **Andreas Christian Hühn** (ppp architekten + stadtplaner) erklärt, dass die Magistrale in sechs Abschnitten und Knotenpunkte gegliedert worden sei. Diese wolle er von Süden nach Norden anhand von Bildern, Straßenquerschnitten und Grafiken kurz vorstellen. (vgl. hierzu und dem Folgenden die Präsentation). Einige Charakteristika zeichneten die jeweiligen Abschnitte aus. Die einzelnen Abschnitte werden mit einem „Label“/einer Überschrift versehen (kursiv). Dazu werden perspektivische Ideen formuliert (kursiv).

Abschnitt 1: Schwanenwik- Winterhuder Weg:

Überschrift: „Lückenhafte Allee mit Zeilenbebauung“

Perspektivische Idee: Boulevard/Allee

- Prägende Querung der Wandse-Achse mit Blickachsen Richtung Alster und Kuhmühlenteich
- Südlich der Wandse-Achse Blockrandbebauung und nördlich Zeilenstruktur
- Ein bis- fünfgeschossige Randbebauung
- 36 m Abstand zwischen Fassaden
- 4 Fahrspuren

Übergangsbereich Mundsburg

- stark frequentiert
- Einkaufszentrum, Kino; Theater, U- Bahnhof
- Benachteiligung von Rad und Fußgängern, Verkehr dominiert hier deutlich
- zerschnittene Räume

2. Abschnitt: Winterhuder Weg – Wagnerstraße:

Überschrift: „Großmaßstäbliches städtebauliches Implantat mit parkähnlicher Verkehrsinsel“
Perspektivische Idee: Park an der Hamburger Meile

- Bis zu 10 Fahrspuren
- prägnante Mittelinsel, die nicht erreichbar und deshalb ungenutzt ist
- Trennungswirkung durch Einkaufszentrum
- Abstände von 75 m, weiter Raum, 36m breite Mittelinsel

Übergangsbereich Hamburger Straße

- Funktional gestalteter Verkehrsknoten ohne Aufenthaltsqualität
- umständlicher Überquerung für Rad- und Fußverkehr
- gute Anbindung an Einkaufszentrum
- Bahnhofsvorplatz als Parkplatz
- Brücken als störende Elemente im öffentlichen Raum

3. Abschnitt: Wagnerstraße – Dehnhaide:

Überschrift: „Großflächiger Straßenraum mit Nebenfahrbahn und disperser Randbebauung der 1960er Jahre“
Perspektivische Idee: gemischte Strukturen der 60er Jahre

- Heterogene und lückenhafte Randbebauung
- Unterschiedliche Höhen
- Sanierungsbedarf
- Abstände der Bebauung von 50 m
- Sechsspurig + Nebenfahrbahn
- Fehlendes Grün im öffentlichen Raum

Übergangsbereich Dehnhaide

- Großflächig, ohne Aufenthaltsqualität
- Diagonale Abstände bis zu 115 m
- Umständliche Überquerung für Radfahrer und Fußgänger

4. Abschnitt: Dehnhaide – Osterbek

Überschrift: „Straßenraum mit Viadukt und unterschiedlichen Rändern“
Perspektivische Idee: Markt am Viadukt

- Geprägt und getrennt durch das Hochbahnviadukt

- Das Haus der Jugend als Landmarke
- Lückenhafte Randbebauung
- 6 Fahrspuren

5. Abschnitt: Osterbekkanal – Krausestraße

Überschrift: „Kanal trifft Magistrale“

Perspektivische Idee: Kanal trifft Magistrale

- Querung der Landschaftsachse Osterbek
- Gemischte Nutzung mit teils lückenhafter Randbebauung
- Geringe Gebäudehöhen
- 31 m Abstand

6. Abschnitt: Krausestraße – Ring II

Überschrift: „Wohnen und Gewerbe im ungeordneten Nebeneinander“

Perspektivische Idee: Wohnen und Gewerbe

- Lückenhafte Randbebauung mit gemischter Nutzung
- Sanierungsbedarf und Leerstände
- Bauliche Akzente und Bäume fehlen
- Geringe Höhen
- Fehlen der Straßenräume

Der Planer schließt mit dem Fazit ab, dass die Identitäten der einzelnen Abschnitte weiter herausgestellt und ausgebaut werden sollten.

Nach dieser Betrachtung stellt **Herr Thorsten Buch** (ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB) exemplarisch Defizite im Bereich Verkehr vor und geht auf dominante Knotenpunkte und Straßenprofile ein. Ein Defizit der gesamten Magistrale seien komplizierte bzw. nicht vorhandene Querungsmöglichkeiten sowie die geringe Qualität der Radwege und in einzelnen Bereichen zu schmale Gehwege. Eine hohe Flächeninanspruchnahme ergibt sich durch die abschnittsweise differierende Anzahl von Fahr- und Aufweitungen der Verkehrsfläche für Abbiegestreifen, sowie durch die Schrägstellung der parkenden Pkw und die in mehreren Teilbereichen vorhandenen Parallelfahrbahnen.

Herr **Peter Köster** (arbo freiraumplanung, Hamburg) hat sich den öffentlichen Raum aus freiraumplanerischer Sicht genauer angesehen. Es gebe zum Teil sehr schlecht nutzbare Grünräume (z.B. Insel Hamburger Straße). Allgemein seien alle Platzsituationen verkehrsdominiert. Zudem gebe es wenig raum- oder strukturbildendes Grün und verkehrsdominierte Straßenräume. Zur Folge habe dies eine starke Einschränkung der Lebensqualität. Im Untersuchungsgebiet hervorzuheben sei ein vergleichsweise sehr hoher Versiegelungsgrad von rund 90%. Vor dem Hintergrund des Klimawandels müsse dies beachtet und unbedingt verbessert werden. Ein markantes Defizit sei die geringe Aufenthaltsqualität für Fußgänger, zum Beispiel durch vernachlässigte Hausvorzonen.

Herr **Hühn** stellt die Defizite der des Stadtbildes, bzw. der Raumbildung an den Rändern der Straße vor. In erster Linie sei die fehlende oder lückenhafte und teilweise unterdimensionierte, für die Straßenbreite zu niedrige Fassung der Straßenräume (Randbebauung) hervorzuheben. Ein hoher Flächenverbrauch entstehe z. B. durch großflächige ebenerdige Stellplatzanlagen und eingeschossige

Einzelhandelsflächen. Des Weiteren seien teilweise Sanierungsbedarfe und Leerstände sowie Provisorien zu verzeichnen. Darüber hinaus fehlen in einigen Abschnitten der Magistrale städtebauliche Akzentuierungen.

Herr **Markus Birzer** (politik- und unternehmensberatung, Hamburg) stellt die Ergebnisse der Online-Beteiligung vor. Sie sei mit einem Tool der Stadtwerkstatt erstellt worden und ist unter der Adresse www.hamburg.de/magistrale-nord zu finden. Sie wird dort auch dauerhaft zu sehen sein. Insgesamt lief die Beteiligung vom 6. Juni bis 11. Juli 2017 (5 Wochen).

Die Online-Befragung sei intensiv beworben worden. 40 Plakate und 2.500 Flyer waren in Geschäften und Wohnungen verteilt worden waren. Das Hamburger Wochenblatt habe Artikel dazu veröffentlicht.

Insgesamt habe es eine gute Resonanz auf die online-Beteiligung gegeben. 133 Beiträge und 72 Kommentare seien erfasst worden. Insgesamt habe es mehr als 3.000 Seitenzugriffe gegeben.

Die Auswertung nach Themen zeigt, dass zwei Themen dominierten: Mobilität und Verkehr mit rund 56% der Beiträge und das Themenfeld Städtebau und Stadtraum mit rund 35%. Über 75% der Teilnehmenden haben ihren Beitrag mit dem Beitragstyp „Hier muss sich etwas ändern“ gekennzeichnet.

Beispielhaft zeigt Herr Birzer, welche Unterthemen beim Themenfeld Mobilität und Verkehr genannt worden seien:

- Querungsverbesserungen für Fußgänger und Radfahrer (z.B. durch Fußgängerbrücken, verbesserte Ampelschaltungen)
- verbesserte Führung des Radverkehrs (Veloroute, Protected Bikelane, bessere Radwege...)
- Temporeduktion (Tempo 30, Tempokontrollen...)
- Schadstoffreduktion
- Fahrradstellplätze (Fahrradboxen...)
- Stadtradstationen
- Tunnel für den Autoverkehr
- Transrapid statt U3
- ...

Themenbeispiele gab er auch für das Feld Städtebau und Stadtraum:

- Straßenbäume entlang der Magistrale
- Grünzüge und -achsen verbessern oder herstellen (Boulevard an der U3-
Trasse
- Aufwertung der Hamburger Straße durch mehr Grün
- Hundefreilaufflächen
- Vertikale Gärten an Brückenpfeilern („*Sämtliche Brückenpfeiler des U-Bahn-Viadukts begrünen (vertikale Gärten), so dass Abgase und Feinstaub aus der Luft gefiltert werden können.*“)
- Nutzung von Flächenpotentialen (städtebauliche Verdichtung, Blockrand statt Bausünden...)
- Begrünte Überführungen
- ...

Die Auswertung der Umfrage mit acht Fragen zum Nutzungsverhalten und Verbesserungsvorschlägen ist unter www.hamburg.de/magistrale-nord einsehbar.

3. Fragen und Diskussion

Eine **Teilnehmerin** wollte wissen, wer von den Anwesenden bei der Online-Beteiligung mitgemacht habe. Drei Personen melden sich.

Eine **Teilnehmerin** erkundigt sich, ob man sich einen Eindruck von der Auslastung der Stellplätze gemacht habe.

→ **Herr Hühn** antwortet, dass er den Eindruck habe, dass das in den verschiedenen Abschnitten sehr unterschiedlich sei. Eine konkrete Zählung sei aber nicht durchgeführt worden.

Ein **Teilnehmer** merkt an, dass bei der Informationsveranstaltung die konkreten Zahlen zur Verkehrsbelastung gezeigt worden waren. Dies sei heute nicht geschehen. Er fragt nach, ob dies einen Grund habe?

→ **Markus Birzer** erklärt, dass dies aus Zeitgründen entschieden worden wäre. Die Zahlen stünden aber im Internet zur Einsicht und seien damit öffentlich und transparent.

Eine **Teilnehmerin** möchte wissen, was konkret das angestrebte Ziel der Untersuchung sei und ob es vor allem um die städtebaulichen Entwicklungspotentiale gehe. Dann müsse man ihrer Meinung nach nicht nur die Magistrale betrachten, sondern auch die benachbarten Stadtquartiere und Baublöcke auflisten.

→ **Herr Boltres** merkt an, dass durchaus die benachbarten Bereiche einbezogen würden, allerdings stünde dies nicht an erster Stelle. Das Hauptziel der Untersuchung sei, ein zukunftsorientiertes Leitbild und eine strategische Herangehensweise für den öffentlichen Raum zu entwickeln, um zu klären, wie man in zukünftigen Planungsprozessen mit diesem umgehen könne. Zu einem späteren Zeitpunkt könne man sicher auch die Vertiefungsbereiche intensiver betrachten.

Eine **Anmerkung aus dem Plenum** bezieht sich auf die Frage, wie man zu einem Konzept komme, das auch eine Finanzierbarkeit von Vorschlägen ermögliche. Es sollte mehr als nur die Optimierung von Lichtsignalanlagen angestrebt werden.

→ **Herr Boltres** antwortet dazu, dass bei einer Vielzahl von Projekten im Betrachtungsraum in die Tiefe gegangen werde. Gleichzeitig sollten die Projekte nicht getrennt voneinander betrachtet werden, sondern im Zusammenhang mit dem untersuchten öffentlichen Raum gesehen werden. Die punktuellen Betrachtungen müssten auf eine neue Stufe gehoben werden, denn aus punktuellen Betrachtungen werde noch kein Gesamtkonzept. Eventuell gebe es Zielkonflikte zwischen den einzelnen Projekten. Der gesamtäumliche Kontext sei aber relevant.

Eine **Teilnehmerin** warnt davor, den Zusammenhang zwischen Verengung des Straßenraumes einerseits und der Lärm- und Luftbelastung andererseits zu missachten. Wenn der Straßenraum verengt werde und zum Beispiel die Randbebauung verdichtet, könne dies zu höheren Emissionswerten (insbesondere bei den Luftschadstoffen) führen.

→ **Herr Boltres** sagt, dass diese Zusammenhänge bekannt seien und beachtet würden. Es werde nicht der Straßenraum komplett verbaut, sondern die Ränder eingefasst. Eine Verringerung der Luftschadstoffe sei insbesondere durch Schaffung neuer Grünstrukturen (wie Dachbegrünung und neue Grünflächen, oder Entsiegelungsmaßnahmen) möglich.

Ein **Teilnehmer** hakt nach, warum der Verkehr nicht in die Überlegungen einbezogen sei. Eine Reduktion des Verkehrs würde zu einer Reduktion der Emissionen führen. Er plädiert dafür, den Verkehr einzuschränken.

➔ **Herr Boltres** erwidert, dass dies differenziert betrachtet werden müsse. Die Verkehrsfunktion der Magistrale solle nicht in Frage gestellt werden, aber der Verkehr an sich werde sich, wenn man Zukunftsszenarien betrachte, verändern. Im Gutachten soll daher in unterschiedlichen Szenarien gedacht werden. Es könne zur jetzigen Zeit aber nicht seitens des Bezirks – der dafür auch gar nicht zuständig sei – bestimmt werden, dass im Magistralenraum weniger Verkehr fließen soll. Die Einrichtung einer Dorfstraße an dieser Stelle sei unrealistisch. Verkehr könne auch niemand wegdiskutieren, er gehöre in diesen Raum. Andernfalls würde er zwar an dieser Stelle verdrängt werden, er würde sich dadurch aber lediglich an andere Stellen verlagern. Es sollte auf Elektromobilität und ein nachhaltig geändertes Mobilitätsverhalten der Stadtbewohner gesetzt werden. Das brächte dann zwar weniger Emissionen, ob der Verkehr damit aber weniger werde, sei ungewiss. Der Gesamttraum der Magistrale habe aber neben der Verkehrsfunktion viele andere Funktionen, die mit dem Gutachten untersucht und zukünftig verändert werden sollen. Das Ziel sei, neben einer Leitbilddiskussion vor allem auch ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass der Magistralenraum städtischer Raum sei, den es zurück zu erobern gelte.

Der **Teilnehmer** entgegnet, dass vor allem die Lärm- und Feinstaubbelastung mit betrachtet werden sollte. Die Verkehrsbelastung spiele dabei eine wichtige Rolle und sollte daher in diesem Verfahren an erster Stelle stehen.

4. Einleitung zum zweiten Teil des Workshops

Herr Boltres bittet die Teilnehmer*innen, das Bezirksamt und die Planer*innen dabei zu unterstützen, für die einzelnen Teilabschnitte, aber auch für die gesamte Magistrale im Bezirk Hamburg-Nord ein Leitbild zu formulieren. Vielleicht seien Charakteristika einzelner Abschnitte bekannt, auf die der Fokus gelegt werden soll. Eventuell bestünden auch Assoziationen und strategischen Vorstellungen für einzelne Bereiche.

Ein **Teilnehmer** gibt sich als Vertreter des Stadtteilrates Barmbek-Süd zu erkennen. Er möchte gern sein Erfahrungswissen einbringen. Der Stadtteilrat habe konkret Lösungsverschlüsse für den Straßenraum. Durch eine Verringerung der Kraftfahrzeuge würden weniger Schadstoffemissionen entstehen. Damit würde sich auch die Aufenthaltsqualität verbessern. Eine Nachverdichtung solle nur dann zugelassen werden, wenn dem motorisierten Verkehr Einhalt geboten wird. Eine frühzeitige Beteiligung sei unabdingbar. [Anmerkung: Der Stadtteilbeirat hat dazu ein Positionspapier formuliert, das [hier](#) abrufbar ist.]

Eine **Vertreterin** vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), gibt an, dass sie entlang und rund um die Magistrale einige Vorhaben in Angriff genommen hätten bzw. werden. Insgesamt ist sie der Meinung, dass der fahrende Verkehr enger gefasst werden sollte. Hierfür müssten die Fahrbahnen überprüft werden. Der Fuß- und Radverkehr solle hingegen schneller fließen. Der U-Bahnhof Dehnhaide sollte einen weiteren Ausgang bekommen, damit der Barmbeker Markt wieder seine ursprüngliche Funktion erhalte. Dies sei aber ein Zukunftsprojekt.

Im Bereich Barmbeker Straße Richtung Alster wünsche sie sich mehr Belebung eventuell durch Verdichtungsmaßnahmen.

Eine **Vertreterin** der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sorgt sich um das vorhandene Gewerbe, wenn mehr Nachverdichtung erfolgt. Das Gewerbe könnte vertrieben werden.

➔ **Herr Boltres** antwortet, dass dies nicht die Absicht dieser Untersuchung sei.

Die **Vertreterin** der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärt weiter, dass die Magistrale eine wichtige Bedeutung nicht nur für Pendler, sondern auch für die Personen vor Ort

haben. Der Verkehrsfluss solle erhalten bleiben. Sie fragt sich, ob dies der Fall ist, wenn für weitere Nachverdichtungen Fahrbahnen geopfert würden.

Ein **Teilnehmer** hält den Begriff „Stadtreparatur“ als übergeordneten Begriff für wichtig. Der lange Stadtraum sei allerdings eine Herausforderung. Die verschiedenen Abschnitte seien sehr unterschiedlich. Es sei daher schwer, die gesamte Magistrale unter ein Leitbild zu fassen. Es sollten auch die Zeitachsen im Blick behalten werden. Man dürfe sich nicht mit Projekten, die in naher Zukunft realisiert würden, Chancen für Änderungen in der weiteren Zukunft verbauen.

Herr **Boltres** meint, dass es vielleicht sinnvoll sein kann, die verschiedenen Projekte die an und im Umfeld der Magistrale bereits jetzt oder demnächst realisiert werden, in einer Übersicht darzustellen. Damit könnten die verschiedenen Bausteine vielleicht miteinander besser in Verbindung gebracht und kommuniziert werden.

Das Problem der Hamburger Meile sei, dass sie, der Idee eines Einkaufszentrums folgend, als ein in sich geschlossenes Gebäude so geplant sei und aus Sicht der Betreiber nur so funktioniere. Er habe aber die Vision, dass entlang der Hamburger Meile auf der Straße Leben entstehe. Damit hätten die Erdgeschosszonen eine wichtige Bedeutung. Durch die derzeitige geschlossene und mit Postern gestaltete Fassade, werde es nur bunter, aber nicht urbaner.

Ein Teilnehmer berichtet, dass bei Befahrung der Magistrale gesehen werden könne, dass am Mundsburger Damm noch alles in Ordnung sei, aber ab dem Lerchenfeld das öffentliche Leben aufhöre. Es gebe da keinen attraktiven Straßenraum, an dem es sich lohnt entlang zu gehen. Im nördlichen Bereich der Magistrale kämen nur noch Gewerbehöfe. Die Straße ist eine schnelle und gute Verbindung um schnell in die Innenstadt zu kommen. Niemand würde da flanieren wollen. Daher müssten Straßenräume anders gedacht werden.

5. Kleingruppenarbeit

Im Folgenden sollten sich die Teilnehmenden in kleinen Gruppen den jeweiligen Abschnitten widmen. Die gesamte Magistrale sei für den Workshop in vier Abschnitte gegliedert worden. Jede*r Teilnehmer*in habe die Möglichkeit, zwei Teilabschnitte zu bearbeiten. Dafür stünden jeweils 25 Minuten Zeit zur Verfügung. Dabei sollten die Teilnehmenden

1. konkrete Vorschläge für Veränderungspotenziale benennen und
2. überlegen, ob für den Abschnitt ein Leitbild formuliert werden kann.

Streckenabschnitt Mundsburger Damm bis Eingang Mundsburg-Center mit Platz am Ernst-Deutsch-Theater

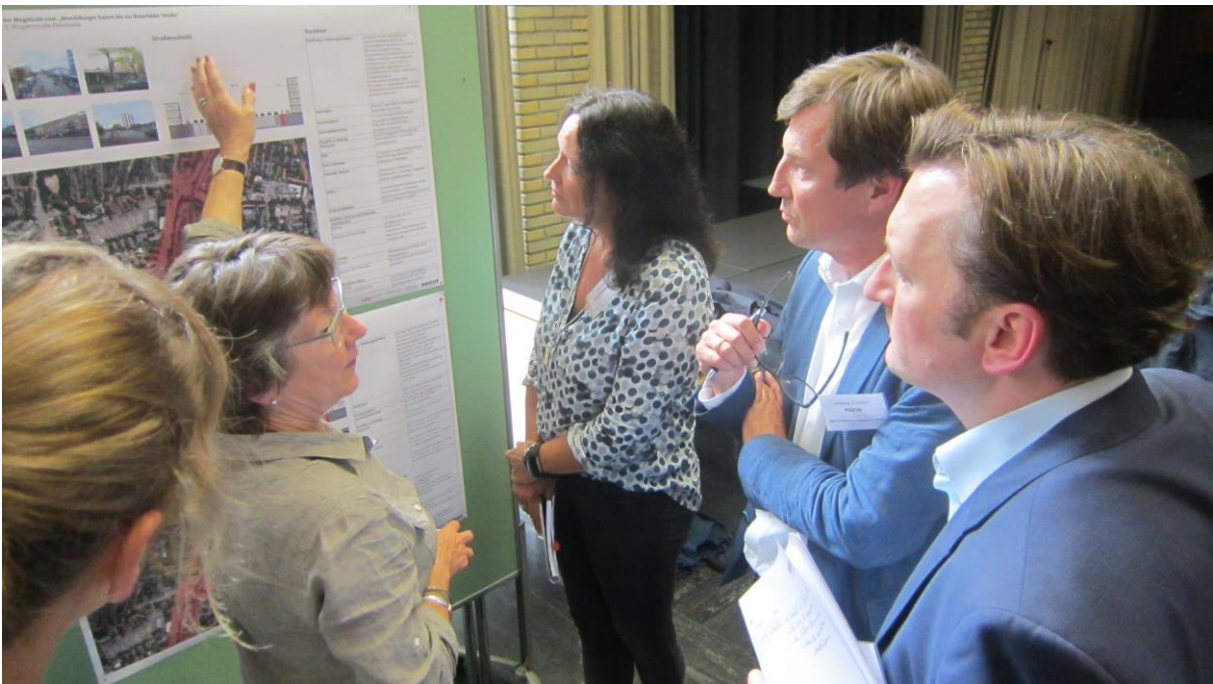
[Anmerkung: Nach Beendigung der Kleingruppenarbeit, wurde der Diskussionsverlauf von jeweils ein bis zwei Personen zusammengefasst.]

Es habe Einigkeit darüber geherrscht, dass dieser Abschnitt das Leitbild „Boulevard“ tragen könne. Die Platzbereiche seien aber allgemein als schwierig und verbesserungswürdig angesehen worden. Vor allem die Querungen an den großen Kreuzungsbereichen seien schwierig und müssten überplant werden.

Folgende Karten wurden geschrieben:

- Straßengrün stärken
- Aufteilung der Verkehrsflächen u. Straßenraums
- U-Bahn u Ernst Deutsch Theater u. Mundsburg als einen Platzraum sehen

- Verkehrsführung vereinfachen
- Querungen → Korrespondenz der beiden Seiten
- Potentielle Tankstelle
- Grünfläche Qualität Entré?
- Installation einer Mess-Station → Luftbewertung
- BOULEVARD → Leitbild
- Kfz Emissionen spürbar zu verringern
- Städtebauliche Eckbetonung vor Mundsburg
- Radwege/ Radfahrstreifen/ Schutzstreifen, Stellplätze längs anordnen
- Kurze Wege für Fußgänger
- Mundsburger Damm: Aufwertung d. Fußgängerbereiche → Stärkung Einzelhandel
- Auftakt zur Alster
- Verbesserung des Fahrradverkehrs
- Rad- und Fußwege parallel zur Bahn
- U 5/ Mundsburg Brücke
- Winterhuder Weg
- Erhöhung der Bebauung
- Platzraum



Streckenabschnitt Hamburger Meile

Es sei darüber diskutiert worden, auf welche Seite vernünftigerweise eine eventuell durch Fahrbahnverlegung entstehender neuer und ggf. breiterer Grünstreifen gelegt sollte: Eher zur Meile oder eher zur Wohnbebauung. Wenn es geschafft werden könnte, die Hamburger Meile „aufzubrechen“, wäre die Lage des Grünstreifens an der Hamburger Meile nicht schlecht. Es wäre sinnvoll, wenn die Grünstreifen und -achsen miteinander vernetzt werden könnten. Parkplätze sollten neu sortiert werden, eventuell auch Switchh-Punkte eingefügt werden. Die Querungsmöglichkeiten sollten verbessert werden.

Folgende Karten wurden geschrieben:

- Platz vorm Ernst Deutsch Theater
- Angrenzende Grünräume vernetzen
- Vorplatz U-Bahn Hamburger Straße aufwerten → Adressbildung
- Verbindung Mundsburg mit dem Stadtraum
- Querungsoptionen schaffen
- Aufwertung des Straßenraums, Seite Oberaltenallee
- Fahrbahnen auf einer Seite bündeln (prüfen welche Seite) oder in der Mitte

Streckenabschnitt Grünzug Hamburger Straße Barmbeker Markt bis zum Osterbekkanal

Der Bereich sei ein großer Straßenraum mit einer aufgeständerten U-Bahn. Der Verkehr sollte enger gefasst werden (ohne die Leistungsfähigkeit einzuschränken), um mehr Raum zu erhalten. Die Fußgänger- und Radverkehre sollten gestärkt bzw. bessere Rahmenbedingungen für sie geschaffen werden. Die Grünfläche werde nicht genutzt. Die Ostseite braucht man nicht, bzw. sie könnte zum Beispiel für Multifunktionsflächen genutzt werden. Ein weiterer Aufgang zur U-Bahn sei eventuell sinnvoll.

Es gebe in diesem Bereich Gewerbeleerstand, der zum Beispiel für City-Logistik umgenutzt werden könnte. Hier gab es aber auch andere Meinungen, ein Logistikladen würde gegen das Konzept der Stärkung des Raumes für die Öffentlichkeit sprechen. Es sei wichtig, dass man diese Nutzung habe, aber ist dies der richtige Ort? Es sollte an diesen Stellen Gewerbe entstehen, die Frequenzen bringen. Eine Packstation wäre aber möglich.

Die Erdgeschossnutzung sei ein wichtiges durchgängiges Thema. Es muss geklärt werden, ob es ein fußläufiger, frequentierter, urbaner Raum werden soll. Die öffentliche Zugänglichkeit der Erdgeschosszonen muss dann überdacht werden.

Es sei auch darüber nachgedacht worden, einen Markt an dieser Stelle zu etablieren. Herr Boltres gibt aber zu bedenken, dass es in der Nähe bereits einen Markt gebe, der mit viel Aufwand eingerichtet worden sei. Märkte dürften nicht zu nahe beieinander liegen, da sie sich sonst gegenseitig zu große Konkurrenz machen.

Es sei möglich, entlang des Osterbekkanals bis zum Stadtpark zu gelangen. Es sollte daher in der Magistrale eine Querungsmöglichkeit hergestellt werden. Das Ufer des Kanals sollte dort öffentlich zugänglich werden.

Es gebe ein bürgerschaftliches Ersuchen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu generieren. Es sollte daher immer die Frage mitgedacht werden, wo im öffentlichen Raum oder auf privaten Raum Fahrradstellplätze angeboten werden können.

Folgende Karten wurden geschrieben:

- Aktivierung Grünverbindung über Barmbeker Straße (Ost-West-Bezug Stadtpark)
- Fahrbahnen südöstlich Viadukt aufheben und als Anliegerstraße ausweisen
- Perspektivisch: neuer U-Bahn Zugang im Bereich des Viadukts
- Wassersensible Straßenraumgestaltung des Straßenraums (Straßen und Nebenflächen)
- Gewerbeleerstand für City-Logistik umnutzen
- Machbarkeitsstudie Barmbeker Markt/Dehnhaiide einbeziehen.



Streckenabschnitt Osterbekkanal bis zur Bezirksgrenze

Es gebe dort viel gewerbliche Nutzung. Hier werde Potential für Nachverdichtung gesehen. Der Parkplatz am Supermarkt sei ungünstig. Das bestehende Grün sollte ergänzt, bessere Fußgängerquerungen geschaffen, über Tiefgaragen nachgedacht und Mehrfachnutzungen der gewerblichen Stellflächen geprüft werden.

Folgende Karten wurden geschrieben:

- Parkplätze Supermarkt überbauen oder Doppelnutzung Tag/Nacht (Lidl/kik)
- Mehrfachnutzung gewerbliche Stellplatzflächen, nachts für Anwohner (Bedarf?), nachts für Shuttlebusse (MOIA; DB)
- Aufstocken → Tiefgaragen EH mit Wohnungen mischen
- Ergänzung von EH + Gewerbe, Verdichtung, Nutzungen, SP überbauen
- Innenstadtnahe Gewerbeflächen sichern!
- Bessere Fußgänger Querung Steilshooper Str. Osterbekkanal
- Straßenbegrünung intensivieren (so weit möglich)
- Gewerbe verdichten, Aufenthaltsqualität

Herr **Boltres** bedankt sich am Schluss herzlich für die Mitarbeit. Es sei immer wieder beeindruckend für ihn, wie durch konzentrierte Arbeit in Gruppen in kurzer Zeit viele Ideen zusammenkämen. Die Ideen würden nun in den weiteren Prozess eingehen. Die Gutachter würden nun kräftig arbeiten.

Ein zweiter Expertenworkshop sei für den Herbst geplant. Es könnten sicherlich nicht alle Verkehrsflächen sofort umgebaut werden, es könnte aber auch eine Idee sein, dass Veränderungen vorerst nur temporär geschaffen würden, zum Beispiel, indem Fahrstreifen probeweise für einige Monate gesperrt würden. Insgesamt habe aber bereits die Ankündigung des Gutachtens Denkprozesse – auch bei Eigentümern – ausgelöst. Man sei also weiterhin für einen inhaltlichen Austausch bereit.

Ein Mitarbeiter des Bezirksamtes berichtet, dass aus Bundesmitteln das Projekt „Hamburg naturnah“ gefördert werde. Auch diese Magistrale werde dabei betrachtet.

Gez.

Antonia Bock

Markus Birzer