



PROTOKOLL

MAGISTRALENGUTACHTEN
INFORMATIONSVIERANSTALTUNG

**Ansätze und Ziele der „Gutachterlichen
Untersuchung zur Magistrale Mundsburger
Damm bis Bramfelder Straße“**

Die Verkehrsader von der Außenalster bis zur Bezirksgrenze wird unter die Lupe genommen. Betrachtet werden der Stadtraum und seine Potentiale.

Mittwoch, 14. Juni 2017
18.00 Uhr Info-Markt
19.00 Uhr Information und Diskussion

Aula der Hochschule für bildende Künste (HfbK)
Lerchenfeld 2, 22081 Hamburg

Online-Beteiligung bis 4. Juli unter:
www.hamburg.de/magistrale-nord

**Gutachterliche Untersuchung der Magistrale
Mundsburger Damm bis Bramfelder Straße**

Informationsveranstaltung

Mittwoch, den 14. Juni 2017 von 18:00 bis ca. 21:30 Uhr

in der Aula der Hochschule für bildende Künste, Lerchenfeld 2, 22081 Hamburg

– PROTOKOLL –

1.1 Begrüßung

Herr Dr. Michael Bigdon (Dezernent für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Bezirk Hamburg-Nord) begrüßt die Teilnehmer*innen. Die Internetbefragung sei gut angelaufen und auch die vielen Anwesenden sprechen für ein großes Interesse am Thema Magistrale.

Er empfiehlt, sich historische Bilder der Magistralen im Internet anzusehen, um deren ursprüngliche Funktion zu erkennen. Bisher habe man die Magistralen nur sektoral betrachtet (Lärmaktionsplan, Busbeschleunigung), jetzt folge ein Blick von „oben“. Diese Untersuchung solle unter dem Gesichtspunkt der Urbanität verfolgt werden. Es werde der etwa vier Kilometer lange Abschnitt von der Außenalster bis zur Bezirksgrenze unter die Lupe genommen. Ziel sei, eine optimale Verkehrsführung zu finden, Grün- und Freiflächen zu optimieren und so insgesamt zu einer Verbesserung der Wohnqualität zu kommen.

Der Moderator Markus Birzer (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer, Hamburg), begrüßt die Teilnehmer*innen und erläutert den Veranstaltungsablauf. Vorab habe man einen Info-Markt angeboten, um mit den Planern*innen ins Gespräch kommen zu können und sich die Pläne ggf. erklären zu lassen.

In der Info- und Diskussionsveranstaltung werde zunächst die Historie der Magistrale betrachtet, anschließend folge eine verkehrliche Betrachtung. Die darauf folgende Bestandsaufnahme und kritische Betrachtung soll Defizite und Möglichkeiten aufzeigen. Im Anschluss bestehe die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen. Sollten zum Ende der Veranstaltung noch Fragen offen sein, könne man diese wiederum mit den Experten*innen an den Stellwänden klären.

Herr Birzer weist daraufhin, dass der heutige Abend protokolliert werde. Die Protokolle und die Präsentation sind im Internet unter www.hamburg.de/magistrale-nord abrufbar. Zudem sei die Online-Beteiligung unter gleicher Adresse am Mittwoch, den 7. Juni 2017, gestartet und noch bis zum 4. Juli 2017 verfügbar. Herr Birzer bedankt sich für die ca. 70 bereits eingegangenen Beiträge und lädt die Teilnehmer*innen ein, an der Online-Beteiligung teilzunehmen.

Durch ein sogenanntes Aufsteh-Soziogramm ermittelt Herr Birzer die Zusammensetzung der Anwesenden. Dabei sollen diejenigen aufstehen, die eine Frage mit „Ja“ beantworten können. Demnach wohnen rund 20 Personen direkt an der Magistrale (mit Sicht auf die Magistrale) und ca. 40 Prozent der etwa 100 Anwesenden in unmittelbarer Entfernung. Der Arbeitsort von ca. 10 Personen befindet sich entlang der Magistrale. In etwa ebenso viele Personen sind aus beruflichen Gründen anwesend, vor allem Verwaltungsmitarbeiter*innen und Planer.

Vier Fragen zum persönlichen Verkehrsverhalten auf der Magistrale ergeben folgendes Bild: die Mehrheit ihrer Wege auf der Magistrale legen ca. 15 Personen mit dem Auto zurück, die Hälfte der Anwesenden ist mit dem Fahrrad unterwegs, mehr als 20 Personen zu Fuß, mit einem Roller/Moped fährt niemand und ca. zwei Duzend Personen nutzen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

1.2 Informationsteil

Herr Hans-Peter Boltres (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirk Hamburg-Nord) stellt sich als Auftraggeber des Gutachtens vor. Er stellt klar, dass nicht die generelle Verkehrsfunktion der Magistrale in Frage gestellt werde. Es würden vielmehr städtebauliche und freiraumplanerische Potentiale gesucht. Außerdem sei zu beachten, dass die Planung von Hauptverkehrsstraßen nicht in der Zuständigkeit der Bezirksämter liege. Es solle zunächst ein Leitbild zur Gestaltung des Raumes entstehen, an dem sich spätere Planungen orientieren können. Ein interdisziplinäres Team kümmere sich um die übergeordnete Betrachtung des Raumes. Hierfür gebe es bisher weder Planungen noch Vorfestlegungen.

Der Fachamtsleiter geht zunächst auf die Funktion und die Historie der Magistrale ein (vgl. die Präsentation unter www.hamburg.de/magistrale-nord). Der Begriff stamme aus dem Lateinischen und bedeute „mehr“ und könne als „Avenue/Boulevard/Hauptverkehrsstraße“ verstanden werden. Eine Magistrale habe viele Funktionen und müsse in erster Linie als Stadtraum dienen. Zudem stehe eine Magistrale für Orientierung und Kommunikation sowie als Ort der Architektur. Die prädominante Funktion sei der Verkehrsraum, mit seiner Funktion als Verbindungsachse für den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Ferner wohne, arbeite sowie begegne man sich auf der Magistrale. Eine weitere Funktion sei der Wirtschaftsraum, der betrieblich genutzt werde. Jede Straße sei auch als Raum für zusätzliche Infrastruktur zuständig (z.B. Leitungen, Begrünung, Luftzirkulation, Schneise für Schadstoffe).

Die Präsentation zeige ein Bild des radialen Städtebaus aus dem Jahr 1905. Die Magistralen führten im europäisch geprägten Raum immer zum Zentrum hin. Die Verkehrsadern dienten als Verbindung zwischen der Stadt und der Peripherie. Schumachers Federplan von 1920 (vgl. Präsentation Seite 9) zeige für Hamburg mit den dargestellten Entwicklungsachsen ein städtebauliches Konzept, an dem man sich bis heute orientiere. Dieses Konzept begleite und strukturiere alle planerischen Entwicklungen. Heute unterhalte man sich über die sogenannte Walddorfer-Achse, entlang deren Hauptstraße sich die städtebauliche Entwicklung vollzieht.

Im 17. Jahrhundert diene die Magistrale als Handelsweg. Mit dem Stadtwachstum Ende des 19. Jahrhunderts entstand eine dichte und kompakte Stadt. Der Verlauf der Achse sei während der Industrialisierung und Gründerzeit (1895) identisch mit der vorherigen Ausdehnung. Auf Seite 19 der Präsentation könne man die historische Entwicklung der Magistrale verfolgen. nach der Zerstörung im 2. Weltkrieg, wo nichts übrig geblieben sei, geschah eine radikale Umgestaltung der Stadt gemäß dem damals städtebaulichen Leitbild der gegliederten Stadt und der Charta von Athen. Zur Folge hatte dies eine Funktionstrennung von Fußgängern und Fahrzeugen. Herr Boltres zeigt Bilder der heutigen räumlichen Situation in der Hamburger Straße und erklärt, dass die Hamburger Meile ein Denkmal sei. Er ist davon überzeugt, dass eine gute Gestaltung die subjektive Wahrnehmung der Verkehrsbelastung mindern kann.

Herr Thorsten Buch (ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB) erläutert die verkehrliche Situation der Magistrale. Er geht zunächst auf die gesamtstädtische Ausgangslage ein. Der Verkehr hat im Zeitraum von 2000 bis 2013 auf den Straßen in der Stadt um sieben Prozent abgenommen, auf den Autobahnen dagegen zugenommen. Insgesamt ist im Mittel eine Abnahme um vier Prozent zu verzeichnen. Diese Entwicklung ist insbesondere vor dem Hintergrund der Zunahme an Bruttogeschossfläche von Gebäuden (Wohn-/ Gewerbeflächen, Einzelhandel) und der Bevölkerungszunahme um acht Prozent erstaunlich. Entlang der Magistralen ist in den letzten Jahren eine gleichbleibende Verkehrsbelastung zu verzeichnen (Auswertung der Dauerpegel). Er erklärt, wie

sich der Verkehr zusammensetzt. Demnach werden in Hamburg 42% aller Fahrten mit dem Auto absolviert, der ÖPNV mache 18% aus und 12% werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (Werte stammen aus 2008).

Genauer betrachtet habe man die derzeitige Verkehrssituation an der Magistrale. Im Bereich des Mundsburger Damms kommt es sowohl morgens als auch nachmittags zu stockendem Verkehr, hier müsse man mit Rückstau rechnen. Gleiches gelte auch an der Oberaltenallee in der Nachmittagsspitze. Insgesamt kann zusammenfassend festgestellt werden, dass der Verkehr auf der Magistrale recht gut abgewickelt werden kann.

Potenzial bestehe in der Steigerung des Radverkehrs, dies ist auch das Ziel der Hamburger Radverkehrsstrategie und so im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Geplant sei bis zum Ende der 2020er Jahre eine Steigerung auf 25%. Verdeutlicht werde das Flächenpotenzial durch Fotos, die 200 Menschen in 177 Pkws zeigen und den Flächenbedarf der gleichen Anzahl von Personen auf dem Rad, zu Fuß oder in Bussen.

Durch ein Verkehrsmodell könne die Belastung der Straßen dargestellt und theoretisch erfasst werden, was Änderungen im Straßenverkehrsnetz für Auswirkungen haben würden. Zum Beispiel weise das Modell an der Hamburger Straße einen durchschnittlichen Tageswert von rd. 63.000 Fahrzeugen auf. Betrachtet man die Fahrten unter fünf Kilometer Länge, die auch sehr gut mit dem Rad erledigt werden könnten, ergäbe sich eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens um rund 10 Prozent. Für eine Einschätzung, was eine 10%ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens ausmacht, kann ein Vergleich mit der Verkehrssituation in der Ferienzeit herangezogen werden (in den Ferien ist in den Spitzenstunden rund 10 Prozent weniger Verkehr auf der Straße zu verzeichnen). Würde man im Verkehrsmodell die Wegelängen bis 10 km Länge abziehen (Strecken, die mit E-Bikes und Pedelecs gut zu bewältigen wären) ergäbe sich eine weitere, deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens um mehr als 40 Prozent

Ein weiteres wichtiges Thema, das den Paradigmenwechsel in der Verkehrsentwicklung beeinflusst, ist das autonome Fahren, das derzeit weltweit diskutiert wird. Den großen Chancen stünden ethische Fragestellungen gegenüber. Durch das geringere Abstandserfordernis autonom fahrender Autos, könnten Fahrstreifen eingespart und mehr Verkehr über die gleiche Straße abgewickelt werden. Dagegen könnten sich durch den Komfortgewinn aber auch Verlagerungseffekte vom ÖPNV wieder auf private Pkws ergeben. Vorstellbar wäre auch, dass man sich, um Parkgebühren zu sparen, eventuell vom Auto bringen lasse, es nach Hause schicke und sich dann wieder abholen lassen würde. Dadurch würden vier statt nur zwei Fahrten entstehen. Dies würde zu einer höheren Verkehrsbelastung führen. Derzeit gibt es keine verlässlichen Prognosen zu den Auswirkungen des zukünftigen Mobilitätsverhaltens, so dass für die anstehende Untersuchung zwei verschiedene Szenarien zugrundegelegt werden sollen:

Szenario 1: - geht von der heutigen Verkehrsbelastung und einem stärkeren Radverkehrsanteil aus.

Szenario 2: - berücksichtigt eine dynamische Entwicklung, die einen Rückgang des Kfz-Verkehrs und einen Anstieg des Radverkehrs sowie des ÖPNV-Anteils beinhaltet.

Herr Andreas Christian Hühn (ppp architekten + stadtplaner gmbh) stellt die bisherige Bestandsaufnahme und kritische Betrachtung des Untersuchungsraums vor. Er betont, dass es sich um eine Untersuchung handle, auf deren Basis Defizite und Potenziale identifiziert werden. Es werde aus verschiedenen Fachrichtungen auf die Magistrale geblickt: Betrachtet werden der Verkehr, der öffentliche Raum mit seinem Baumbestand sowie . der Städtebau und die Straßenrandbebauung.

Die Gutachter haben im Untersuchungsraum sechs Abschnitte identifiziert. Herr Hühn zeigt dazu einen Plan, der diese Betrachtung verdeutlicht. Zusätzlich zu diesen linearen Abschnittsbereichen gebe es markante Platzräume, sogenannte Übergangsbereiche. Diese seien insbesondere an und um die Bahnhöfe Mundsburg, Hamburger Straße und Dehnhaide. Als Charakteristik des Magistralenraums sei die Kreuzung mit den Landschaftsachsen der Wandse und Osterbek hervorzuheben.

Der Flächennutzungsplan stellt entlang der Magistrale verschiedene Nutzungen dar: im Süden seien Wohn- und Dienstleistungsflächen (Einkaufszentrum), im mittleren Bereich der Hamburger Straße über den Barmbeker Markt bis zur Bramfelder Straße überwiegend Mischgebietsflächen und im nördlichen Bereich in Teilen auch rein gewerbliche Flächen als Nutzungsziel bei der baulichen Entwicklung dargestellt.

Magistralen dienen der Erschließung der Stadt und sind stadträumlich die „Visitenkarte der Stadt“. Als Besonderheit der Magistrale sei die parallel verlaufende U-Bahntrasse (Linie U3) mit drei Haltestellen, sowie ergänzend eine Vielzahl von Buslinien. Neben der verkehrlichen Erschließung verweist der Planer auf die Bedeutung der Magistrale als Stadtraum, Eingangstor und Adresse der Stadt, die mit einem hohen gestalterischen Anspruch verbunden sei. Er veranschaulicht die Qualitäten im Zusammenhang mit der historischen Entwicklung des Stadtraumes im Bereich der Hamburger Straße. Zu sehen sei im Planausschnitt Mundsburg (vgl. Seite 46f der Präsentation) eine homogene Bebauungsstruktur aus den 1930er Jahren. Einheitliche Baufluchten und Höhen erzeugen einen kompakten und homogenen Stadtraum. Zur Belebung des Raumes trage die Erdgeschosszone mit Läden bei. Ein weiterer Plan zeige das erhaltene Grundmuster nach dem Krieg. Die Straßenzüge, die Blockbildung und die Parzellierung blieben im Wesentlichen, die Bebauung in wenigen Fragmenten erhalten. Die heutige Situation entspreche mit teilweise bis zu zehn Fahrspuren noch immer dem Leitbild der autogerechten Stadt. Die ehemals vernetzten Stadtteile Barmbek-Süd und Uhlenhorst werden dadurch getrennt. (vgl. Seite 48ff der Präsentation). Das Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ wirke überdimensioniert.

Herr Hühn setzt im Folgenden die abschnittsweise Betrachtung der Magistrale von Süden nach Norden anhand von Bildern, Straßenquerschnitten und Grafiken (siehe Präsentation) fort. Einige Charakteristika zeichneten die jeweiligen Abschnitte aus:

Abschnitt 1 Schwanenwik- Winterhuder Weg:

„Zeilenbebauung mit 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:

„Großmaßstäbliches städtebauliches Implantat mit parkähnlicher Verkehrsinsel“

- 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 – Dehnhaid:

„Großflächiger Straßenraum mit Nebenfahrbahn und disperser Randbebauung der 1960er Jahre“

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

Übergangsbereich Dehnhaid

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

4. Abschnitt: Dehnhaid – Osterbek

„Straßenraum mit Viadukt und unterschiedlichen Rändern“

- Geprägt und getrennt durch das Hochbahnviadukt
- Das Haus der Jugend als Landmarke
- Lückenhafte Randbebauung
- 6 Fahrspuren

5. Abschnitt Osterbekkanal – Krausestraße

„Kanal trifft Magistrale“

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

6. Abschnitt Krausestraße – Ring II

„Wohnen und Gewerbe im ungeordneten Nebeneinander“

- 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 Buch** exemplarisch Defizite im Bereich Verkehr vor und geht auf dominante Knotenpunkte und Streckenabschnitte 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.

Im Bereich der Hamburger Straße könne seiner Ansicht nach der 70m breite Verkehrsraum neu sortiert werden, dadurch könnte eine Fläche mit einer Breite von ca. 40m neu genutzt bzw. anders als heute genutzt werden (z.B. durch den Radverkehr).

Weitere Veränderungspotentiale sieht er zum Beispiel am Knotenpunkt im Bereich des Winterhuder Wegs / Friedrich-Schlüter-Platzes (Bereich vor dem Ernst-Deutsch-Theater). Wenn man dort die Querachse (Winterhuder Weg/ Schürbecker Straße) abhängen könnte, würde ein neuer, nicht durchtrennter Platzraum entstehen. Voraussetzung für eine solche Maßnahme wäre jedoch eine Verkehrsentwicklung wie im Szenario 2 beschrieben. Also eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, andernfalls wäre das Verkehrsnetz an dieser Stelle nicht ausreichend leistungsfähig.

Herr **Peter Köster** (arbo freiraumplanung, Hamburg) habe sich den öffentlichen Raum aus freiraumplanerischer Sicht genauer angesehen. Es gebe zum Teil sehr schlecht nutzbare Grünräume (z.B. Insel Hamburger Straße, am Friedrich-Schlüter-Platz vor dem Ernst-Deutsch-Theater, vor dem U-Bahnhof Mundsburg, am Platz Wagnerstraße vor dem U-Bahnhof Hamburger Straße, in den öffentlichen Räumen/Gehwegen der Hamburger Straße zwischen Wagnerstraße und Dehnheide, am Barmbeker Markt und unter dem Viadukt der U-Bahn, im Bereich Bramfelder Straße Einmündung Fuhlsbüttler Straße und im öffentlichen Raum der Bramfelder Straße zwischen Drosselstraße und Wachtelstraße).

Allgemein seien alle Platzsituationen verkehrsdominiert. 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 unbedingt beachtet und verbessert werden. Ein markantes Defizit sei die geringe Aufenthaltsqualität für Fußgänger.

Potenzial könnte zum Beispiel die Neusortierung von Fahrbahnen (insbesondere der Nebenfahrbahn und der dort vorhandenen Stellplätze) in der Bramfelder Straße ergeben. Hier könnte eine Fläche beispielsweise für Bäume oder Fußgänger/Radfahrer mit einer Breite von rund 10m entwickelt werden.

Der Bereich der Verknüpfung der Wagnerstraße über die Brücke zur Hamburger Meile könnte eine weitere Chance darstellen. Würde man den Platz von parkenden Autos freiräumen, könne hier ein Stadt- und Lebensraum mit Aufenthaltsqualitäten entstehen, der seiner Verknüpfungsfunktion gerecht würde.

Herr Hühn stellt die Defizite der des Stadtbildes, bzw. seiner Raumbildung an den Rändern der Straße vor. In erster Linie sei die lückenhafte und teilweise unterdimensionierte, für die Straßenbreite zu niedrige Fassung der Straßenräume hervorzuheben. Ein hoher Flächenverbrauch entstehe z. B. durch großflächige ebenerdige Stellplatzanlagen und eingeschossige Einzelhandelsflächen. Des Weiteren seien teilweise Sanierungsbedarfe und Leerstände zu verzeichnen. Darüber hinaus fehlen in einigen Abschnitten der Magistrale städtebauliche Akzentuierungen.

Er könnte sich zum Beispiel eine „Stadtreparatur“ an der Hamburger Straße zwischen der Bertha- und Weidestraße vorstellen. Dies beinhalte u.a. die Auflösung der Parallelfahrbahnen, die Verengung des Straßenraumprofils durch eine neue Baulinie mit einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung auf der Westseite sowie die Gliederung des Straßenraumes durch neue Straßenbäume

Am überdimensionierten Knotenpunkt Dehnhaiden wäre eine Optimierung der Verkehrsführung sinnvoll, um den Anteil der Verkehrsflächen im Straßenraum zu reduzieren und neue Potentiale für Begrünung und Bebauung zu erhalten. Ein Entwicklungsvorschlag könnte hier die Errichtung eines zweiten baulichen Hochpunkts, wie bereits im städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb für das angrenzende Gebiet „Mesterkamp“ aufgezeigt worden sei.

Bilder: Eindrücke von der Veranstaltung; © politik- und unternehmensberatung markus birzer



1.3 Diskussionsteil

(Anmerkung: Die Fragen und Antworten wurden thematisch zusammengefasst)

Verkehr

Ein **Teilnehmer** möchte wissen, wie viel Verkehrsfläche dem ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werde (z.B. Tief-/Stadtteilgaragen).

→ **Herr Buch** antwortet, dass im Moment keine genaue Prozentzahl genannt werden könne. Es bedürfe einer abschnittsweisen Betrachtung, da ein unterschiedlicher Anteil vorhanden sei.

Ein **Teilnehmer** schlägt die Errichtung einer Grünanlage mit einer Radverkehrsachse vor, die vom Pkw-Verkehr getrennt sei.

→ **Herr Köster** stimmt zu. Eine durchgängige Radwegverbindung sei eine gute Idee. Vor allem könne man so den Baumbestand auf der Südseite erhalten.

Ein **Mitglied des Stadtteilrates Barmbek-Süd** weist auf das vergangene Lärmforum hin. Die Ergebnisse belegen, dass die Hamburger Straße die Gesundheit der Menschen aufgrund von Lärm und Schadstoffen gefährde. Um die Lebensqualität zu verbessern, schlägt er vor, einen Fahrstreifen für Pkws wegzunehmen.

Eine Teilnehmerin betont die Querverbindungen. Sie wünscht sich, dass die Stadtteile mehr miteinander verbunden werden.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die geringe Frequentierung des Einzelhandels und der Gastronomie mit dem hohen Verkehrsaufkommen und dem damit verbundenen Feinstaub und Lärmbelastungen zusammenhänge.

Ein Anwohner wünscht sich eine längere Grünschaltung der Fußgängerampeln.

Aufenthaltsqualität

Ein **Anwesender** merkt an, dass das Einzugsgebiet der Magistrale von einem starken demographischen Wandel betroffen sei. Er beobachte einen Wandel von Single- zu Familienhaushalten. Es fehle jedoch an Ankerpunkten für Familien, denn die Betonwand des Einkaufszentrums sei für Fußgänger uninteressant. Er regt an, entlang der Hauptverkehrsstraße verschiedene Nutzungen vor allem für Familien zu ermöglichen.

→ **Herr Boltres** erwidert, dass das Einkaufszentrum als Mall geplant und umgesetzt worden sei. Es öffne seine Läden zur Mitte des Gebäudes. Die Ladeninhaber hätten nur eine Schaufensterseite, die Lagerflächen seien zur Straßenseite hin ausgerichtet. Er weist darauf hin, dass die Gesellschaft älter werde und in Hamburg-Nord ca. 70 % Menschen in Single-Haushalten leben.

Eine Anwohnerin fragt, ob der Mundsburger Damm als belebter Raum gelte. Ihr Eindruck sei, dass dort eine sehr geringe Nutzung vorhanden sei. Sie stellt infrage, ob die Nutzung immer nur mit dem Verkehr zusammenhänge. Sie sei interessiert, warum im Mundsburger Damm nicht mehr Leben herrsche (Cafés, Kneipen etc.), obwohl breite Nebenflächen vorhanden sind. Dies möge in der Untersuchung Raum finden.

→ **Herr Boltres** stimmt zu, dass das Leben auf der Straße nicht nur mit der Straßenbreite zusammenhänge, sondern auch mit der Dichte der angrenzenden Nutzung (z.B. Höhe von

Gebäuden, Anzahl der Bewohner*innen, Möglichkeiten der Umgebung). Er nehme den Mundsburger Damm als Transitraum wahr, der nicht so dicht besiedelt sei.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die vorgestellten Grundlagen den Standardlösungen entsprechen (z.B. Verkehrsbündelung, Grünräume schaffen) und wünscht sich ein rasches Umsetzen. Außerdem wünscht er sich, dass in den Stadtteil „hineingehört“ werde. Er schlägt neue Aktivitäten vor, wie z.B. „Welt der Bewegung“ auf dem Inseipark in Wilhelmsburg.

Ein Anwesender merkt an, dass die Entwicklungspotentiale im Sommer, wenn sich die Menschen draußen bewegen, gut erkennbar seien. Er geht daher davon aus, dass das Bedürfnis nach einem Boulevard vorhanden sei.

Ein Teilnehmer fordert kleine Mieten für kleine Läden. Dadurch würde das Entstehen einer sogenannten Szene ermöglicht werden.

→ **Herr Boltres** entgegnet, dass kleine Läden vom Kunden leben. Viele würden sich kleine Läden wünschen, damit der Stadtteil attraktiv ist, selbst würden sie aber dort einkaufen, wo es vor allem günstig sei. Als Stadtplaner habe man wenig Einflussmöglichkeit auf die Höhe der Ladenmieten, da es von den Vermietern abhängt, wie viel Miete sie für ihre Gewerbeeinheiten verlangen.

Bauliche Gestaltung

Ein **Mitglied des Stadtteilrates Barmbek-Süd** kritisiert die angesprochene geplante Errichtung eines 14-stöckigen Hochhauses im Untersuchungsraum.

→ **Herr Boltres** antwortet, das Hochhaus sei das Ergebnis eines städtebaulichen und landschafts-planerischen Wettbewerbs. Bürgervertreter des Stadtteils seien im Preisgericht beteiligt gewesen.

Ein Teilnehmer regt an, den Barmbeker Markt wieder zu einem richtigen Marktplatz mit wenig Autoverkehr aufzuwerten.

Eine Anwohnerin aus der Finkenau erläutert, dass eine barrierefreie Fortbewegung nur teilweise möglich sei. Insbesondere erschwere die hohe Geschwindigkeit von Radfahrern das Überqueren der Straße. Außerdem gebe es nicht an jedem Bahnhof einen Fahrstuhl.

→ **Herr Buch** bestätigt diese erkennbaren Defizite und versichert, dass in der Untersuchung und sicher auch bei späteren Planungen und Umsetzungen auf Barrierefreiheit großen Wert gelegt werde.

Radverkehr

Ein Teilnehmer freut sich über die geplante Verbesserung der Nahmobilität. Er schlägt vor, mehr Menschen durch ein gutes Angebot für das Radfahren zu motivieren (z.B. Möglichkeit zum Überholen).

Ein **Student** schlägt vor, den Verkehr umzuverteilen und mehr Steuerungsanspruch durch Vorgaben geltend zu machen. Eine zweite Anregung sei, die Radinfrastruktur einheitlich zu denken.

Herr Birzer beendet die Informations- und Diskussionsphase und weist darauf hin, dass noch offene Fragen im Anschluss direkt mit den Verwaltungsmitarbeiter*innen und den Planern an den Stellwänden besprochen werden könnten

Er bittet weiterhin um eine rege Teilnahme an der Online-Beteiligung, die noch bis zum 4. Juli 2017 unter www.hamburg.de/magistrale-nord möglich sei. Auch im Anschluss wäre die Seite aber erreichbar und die Ergebnisse einsehbar.

Er bedankt sich für die Teilnahme und wünscht einen guten Nachhauseweg.

[Nachträgliche Anmerkung der Verwaltung: Die Gutachter werden in einer öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses einen Zwischenbericht und nach Abschluss der Untersuchung die Ergebnisse vorstellen. Diese sind derzeit nicht terminiert und werden u.a. auf unter www.hamburg.de/magistrale-nord bekannt gegeben.]

Gez.

Laura Kistner

Markus Birzer

Anlage

Die Besucher*innen hatten die Gelegenheit, vor und nach der Veranstaltung ihre Anregungen auf Kärtchen zu schreiben und im Plan zu verorten (s. Seite 8).

Ihr Hinweis zum Plangebiet:

Kategorie:

<input type="checkbox"/> Mobilität und Verkehr	<input type="checkbox"/> Städtebau und Stadtraum
<input type="checkbox"/> Handel und Nahversorgung	<input type="checkbox"/> Kultur
<input type="checkbox"/> Freizeit	<input type="checkbox"/> Arbeitsstätten
<input type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Soziales
<input type="checkbox"/> Sonstiges	

- bitte weeden -

Vorderseite der Kärtchen

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?

Wohnen: Ja Nein
Arbeiten: Ja Nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?

zu Fuß
 mit dem Fahrrad
 mit Mofa, Roller oder Moped (Motorrad)
 mit dem Auto (auch Mitfahrer, Taxi oder mit Carsharing-Fahrzeug)
 mit öffentlichen Verkehrsmittel (ÖPNV) (Bus U-Bahn)

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?

mehr Grün (Parkanlagen etc.) weniger Straßenverkehr
 bessere kulturelle Angebote mehr Gastronomie
 weniger Emissionen (Lärm, Staub etc.)
 mehr Wohnungen
 verbesserte Nahversorgung (Geschäfte für die Grundversorgung)

Rückseite der Kärtchen

Diese Kärtchen wurden im Plan verortet.

[Anmerkung 1: Da nicht alle – handschriftlich geschriebenen – Karten gut lesbar waren, besteht keine Gewähr auf 100% exakte Wiedergabe; Anmerkung 2: Nicht alle Teilnehmer*innen haben alle Fragen beantwortet]

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Die Räume städtebaulich besser fassen (im menschlichen Maßstab)

Kategorie(n): Handel und Nahversorgung – Freizeit – Wohnen – Städtebau und Stadtraum

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnt und arbeitet unmittelbar an der Magistrale

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: zu Fuß – mit dem Fahrrad – mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: weniger Straßenverkehr – mehr Gastronomie – mehr Wohnungen – verbesserte Nahversorgung

Verortung: ≈ Mundsburger Damm Höhe Immenhof

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Fußgängerweg entlang der U3. Bisher vom Kuhmühlenteich bis Neubauten Finkenau. Erweitern bis hinter Polizeirevier. Rettungsweg entlang der U3 bei U-Bahn-Unfällen/ -Stillständen

Kategorie(n): Freizeit – Sonstiges

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: zu Fuß – mit dem Auto

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: Mehr Grün

Verortung: ≈ Mundsburger Damm Höhe Immenhof, zwischen Mundsburger Damm und Kuhmühlenteich

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Grünstreifen (-insel) zwischen Oberaltenallee und Hamburger Straße sollte erhalten bleiben (belaubte Bäume wichtig für Luftreinhaltung)

Kategorie(n): Freizeit – Wohnen

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: zu Fuß – mit dem Auto

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: mehr Grün – weniger Emissionen – verbesserte Nahversorgung

Verortung: ≈ Hamburger Straße – Oberaltenallee (Gründstreifen)

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Grünstreifen auf Oberaltenallee ausweiten, damit Wohnen attraktiver wird (Anwohnerin Oberaltenallee)

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr - Wohnen

Verortung: ≈ Oberaltenallee (südöstlich der Humboldtstraße)

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Lärmschutz (Begrünung?) an der Fassade EKZ Hamburger Meile

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr – Wohnen

Verortung: ≈ EKZ Hamburger Meile

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Mehr Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer! Prio: Martha-Muchow-Weg <-> Hamburger Meile

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: weniger Emissionen – verbesserte Nahversorgung

Verortung: ≈ Oberaltenallee – östlich Humboldtstraße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Lärmschutz am U-Bahn-Viadukt notwendig

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr – Wohnen

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: weniger Straßenverkehr – weniger Emissionen

Verortung: ≈ Hamburger Straße – Höhe Marschnerstraße – am U-Bahn-Viadukt

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Deutlich mehr Fahrstraßen für Fahrradfahrer (und Fußgänger) -> Shared Space prüfen (vgl. Amsterdam, Münster etc.)

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: weniger Kfz – mehr fahrradfreundliche Gestaltung

Verortung: ≈ Hamburger Straße Höhe Marschnerstraße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Barrierefreie Querung überall

Verortung: ≈ Hamburger Straße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Reduzierung der Fahrbahnen

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr – Städtebau und Stadtraum

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: weniger Straßenverkehr

Verortung: ≈ Hamburger Straße Höhe Volksdorfer Straße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Attraktive Fußwege mit Bänken überall

Verortung: ≈ Hamburger Straße Höhe Wohldorfer Straße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Überprüfung des Rückbaus / Umbaus der östlichen Seite / Fahrbahn des Viadukts und Umgestaltung zu öffentlichem Raum (Idee/Kontakt HAMBURGER WASSER und LSBG); Stichworte wassersensible Straßenraumgestaltung

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr – Handel und Nahversorgung – Städtebau und Stadtraum – Sonstiges: Hitze- und Überflutungsvorsorge

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: mehr Grün – weniger Straßenverkehr – weniger Emissionen – verbesserte Nahversorgung

Verortung: ≈ Barmbeker Markt Höhe Beimoorstraße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Wochenmarkt unter Viadukt

Verortung: ≈ Barmbeker Markt Höhe Stückenstraße

Ihr Hinweis zum Plangebiet: „überdachter“ Radweg unter dem U3-Viadukt

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr – Städtebau und Stadtraum

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: ja; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem Fahrrad – mit ÖPNV

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: mehr Grün – weniger Straßenverkehr

Verortung: ≈ Barmbeker Markt Höhe Haferkamp

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Beleuchtung der Fußwege überall

Verortung: ≈ Bramfelder Straße Höhe Lünkenweg

Ihr Hinweis zum Plangebiet: Erhalt der Nebenfahrbahnen als Puffer gegenüber den Fußgängerbereichen

Kategorie(n): Mobilität und Verkehr

Wohnen oder arbeiten Sie unmittelbar an der Magistrale?: Wohnen: nein; Arbeiten: nein

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich auf der Magistrale?: mit dem ÖPNV

Was ist Ihnen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale besonders wichtig?: mehr Gastronomie – mehr Wohnungen – verbesserte Nahversorgung

Verortung: ≈ Bramfelder Straße Höhe Tieloh