

Gutachterliche Untersuchung der Magistrale Mundsburger Damm bis Bramfelder Straße

Expertenworkshop

Mittwoch, den 10. Januar 2018 von 15:00 bis ca. 18:30 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. Das Bezirksamt Hamburg-Nord sei der Auftraggeber dieses Projektes. 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, Hamburg) beauftragt worden. Herr Markus Birzer (politik- und unternehmens-beratung markus birzer, Hamburg) ist zuständig für die Organisation und Moderation der Veranstaltungen sowie die online-Beteiligung.

Das Verfahren sei inzwischen weit vorangeschritten. Am 12. Juni 2017 gab es bereits einen ersten Expertenworkshop. Heute werden zunächst in einem umfangreichen Block die Gutachter den Stand ihrer Arbeit vorstellen. Danach sollen die heute Anwesenden an sechs verschiedenen Stationen – entsprechend den in sechs Abschnitten eingeteilten Einheiten der Magistrale – das Erarbeitete intensiver begutachten und ihre Anregungen, Meinungen, Ergänzungen oder Kritik einbringen.

Herr Boltres freut sich darüber, dass so viele neue Gesichter erschienen seien und das Thema ein breites Interesse geweckt zu haben scheine.

Das Magistralen-Gutachten verfolge unterschiedliche Ziele und gesamtstädtische Entwicklungsleitlinien. Eines der Senatsziele sei das Ziel „Mehr Stadt in der Stadt“. In dem Gutachten gehe es aber nicht nur darum, Flächenpotentiale für Nachverdichtung zu identifizieren. Ein Ziel sei auch, Ideen zu entwickeln, wie die öffentlichen Räume und städtischen Qualitäten entlang der Magistrale weiterentwickelt und gestärkt, also in Wert gesetzt werden können. Deshalb sollte die Qualität der Luft verbessert und die Lärmbelastigung eingedämmt werden. Die Stadt Hamburg habe, wenn man sich andere europäische Großstädte ansehe, in diesen Punkten großen Nachholbedarf. Ein übergeordnetes räumliches Leitbild zu definieren sei ein interdisziplinäres Vorhaben. Daher seien unterschiedliche Planer beteiligt, darunter auch Verkehrs- und Freiraumplaner.

Herr Boltres zeigt das Untersuchungsgebiet anhand einer Folie (s. Präsentation). Dabei solle deutlich werden, dass es im Raum der Magistrale viele Verflechtungsbereiche mit der angrenzenden Nachbarschaft gebe. Das entwickelte Leitbild laute daher: Magistrale als Stadtraum für ALLE.

Im Weiteren beschreibt Herr Boltres, wie der Gutachterprozess abgelaufen sei. In einem allgemeinen theoretischen Teil wurden zunächst die Prognose der künftigen Verkehrs- und Emissionsentwicklungen erstellt. Grundlage der weiteren Überlegungen war die Erarbeitung von zwei Szenarien. Zum einen das Basisszenario, das vom heutigen motorisierten Verkehr ausgeht. Dem gegenübergestellt wurde ein zweites Szenario, das davon ausgeht, dass durch eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der motorisierte Verkehr sich weiter vermindert und auch der Flächenbedarf für fließenden und ruhenden Verkehr abnimmt. Dadurch würde ein Flächengewinn für andere Nutzungen begünstigt.

Nach der heutigen Veranstaltung werde das Gutachten im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Weiterhin werde es eine Abschlussveranstaltung Ende des ersten, Anfang des zweiten Quartals geben. (Anmerkung: die Abschlussveranstaltung wird am 25. April 2018 in der Aula der HfBK stattfinden). Die Ergebnisse werden dann in einer Dokumentation gebündelt. Am Ende erwarte man einen Beschluss der Bezirksversammlung zu den Leitzielen des Gutachtens.

Für den heutigen Tag sollten bei der anschließenden Bearbeitungsphase die folgenden drei Leitfragen von den Anwesenden mitgedacht werden.

Leitfragen:

1. Wie stehen Sie zu dem Leitbild „MAGISTRALE ALS STADTRAUM FÜR ALLE“ oder den Vorschlägen für die Entwicklung einzelner Abschnitte? Eher positiv – eher neutral – eher zurückhaltend/kritisch?
2. Was haben wir nicht (ausreichend) beachtet? Wo haben Sie Ideen, Kritik, ein Veto?
3. Welche Projekte können aus Ihrer Sicht Impulse setzen? Gibt es Projekte oder Vorschläge, bei denen Sie zur Umsetzung beitragen können oder wollen?

Der Moderator **Markus Birzer** (politik- und unternehmensberatung markus birzer) begrüßt die Teilnehmer*innen.

Mittels eines sog. „Aufsteh-Soziogramms“ ermittelt der Moderator die Zusammensetzung der Teilnehmenden:

Demnach war ca. die Hälfte der Anwesenden im Expertenworkshop am 12. Juni 2017 anwesend. Ca. 70% kommen aus dem öffentlichen Dienst, drei aus der Forschung, zwei engagieren sich für die Magistrale (Stadtteilrat Barmbek-Süd) und acht Personen sind Anwohner bzw. Anwohnerinnen aus dem Untersuchungsgebiet. Außerdem war der Verkehrsverbund HVV, BIG-Bau (Sanierungsträger Fördergebiet Barmbek-Nord) und die Hanseatische Wohnungsgenossenschaft vertreten.

2. Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung der Magistrale – bisherige Planungen

Herr **Andreas Christian Hühn** (ppp architekten + stadtplaner) stellt das Entwicklungskonzept vor. Bei der letzten Veranstaltung seien die Ergebnisse der Analyse sowie Potentiale und Chancen vorgestellt worden. Eine ganze Reihe von Anregungen aus diesem Workshop, aber auch aus der online-Beteiligung sei in die Bearbeitung eingeflossen.

Er erklärt, dass die Magistrale in sechs Abschnitten und Knotenpunkte gegliedert worden sei. Die Abschnitte weisen dabei unterschiedliche Identitäten und Charakteristika auf. Er werde die Abschnitte von Süden nach Norden anhand von Straßenquerschnitten und Grafiken vorstellen. (vgl. hierzu und dem Folgenden die Präsentation unter www.hamburg.de/magistrale-nord). Jedem Abschnitt sei dabei ein abschnittsbezogenes Leitbild zugewiesen worden.



Herr Hühn erläutert, dass man die Untersuchung anhand von zwei Szenarien durchgeführt habe. Das Basisszenario gehe von einem geringfügigen Rückgang des motorisierten Verkehrs aus. Dem gegenübergestellt wurde ein zweites Szenario, das 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.

Im Folgenden werden abschnittsweise einige jeweils übergeordnete Konzeptideen wiedergegeben:

Abschnitt 1: Schwanenwik- Winterhuder Weg:

Leitbild: Magistrale als Flaniermeile

Szenario 1:

- durch Aufstockung Straßenraum besser fassen (Höhenentwicklung bis zu sechs Geschossen denkbar)
- Kreuzungspunkt mit der Landschaftsachse „Wandse“ aufwerten (Parkflächen qualifizieren)

teilweise Neuorganisation der Stellplatzanordnung, zugunsten breiterer und qualitativ hochwertiger Hausvorbereiche (Platz für Fuß- und Radweg)

- vorhandene Bäume ergänzt zu einer kräftigen Allee

Szenario 2 (unterschiedet sich nur punktuell von Szenario 1):

- Flächen der zwei Tankstellen qualitativ besser nutzen
- Grünflächen zu Pocket-Parks entwickeln
- Kreuzungspunkt Hamburger Straße/Winterhuder Weg: einen Linksabbieger auflösen und den Verkehrsknotenpunkt zurückbauen, um eine neue Platzsituation zu schaffen

Abschnitt 2: Winterhuder Weg – Wagnerstraße:

Leitbild: Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität

Szenario 1:

- bauliche Kante ergänzen
- Aufstockungsoptionen ausnutzen
- Bereich des Platzes vor dem U-Bahnhof Hamburger Straße aufwerten; geringe Eingriffe in den Straßenquerschnitt (Reduzierung der Fahrbahn auf 3 Fahrstreifen je Richtung, um Fahrradwege auszubauen)
- Baumreihe, beidseitig ergänzen

Szenario 2:

- große, grüne Mittelinsel auf die Südostseite verlagern (an das Eilbeker Stadtquartier anschließen)
- Grünverbindung würde dann den neuen Stadtplatz Hamburger Straße und Ernst Deutsch-Theater verbinden
- Reduzierung der Fahrbahn auf 3 Fahrstreifen je Richtung südlich der neuen Grünachse eine Mischverkehrsfläche, um Gebäude zu erschließen
- Grünachse löst die Probleme des Ortes nur, wenn die vorhandenen baulichen Strukturen der Hamburger Meile in Frage gestellt werden

Szenario 2b:

- Sockel der Hamburger Meile aufbrechen und zum Quartier öffnen
- punktuelle Nachverdichtung mit bis zu 11-geschossigen Gebäuden auf dem Dach der Meile
- Rückseite der Meile als attraktiven Straßenraum entwickeln

Herr **Peter Köster** (arbo freiraumplanung, Hamburg) ergänzt, dass die derzeitige Nutzbarkeit des grünen Mittelstreifens schwierig sei. Es sei hier sehr wichtig, dass die Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung zusammen gedacht werde. Es gebe in Hamburg kaum noch Orte, wo die Gebäude der 70er Jahre (wie die Hamburger Meile) noch erhalten seien. Daher müsse der Ort städtebaulich weitergedacht werden und die Großzügigkeit auf den Freiraum übertragen werden. Die Pariser Avenue des Champs-Élysées zeige, welche Dimensionen möglich seien. Neben der Hamburger-Meile könne eine Allee, in dem der Fahrradweg geführt werde, gebaut werden. Die sechs Spuren der Harburger Straße zusammen zu legen wäre auch denkbar. Auch müsse daran gedacht werden, die Nebenflächen umweltsensibel zu gestalten. Mögliche Formen der Entsiegelung und Retentionsflächen auf den Dächern durch Begrünung seien an diesen Stellen möglich.

Abschnitt 3: Wagnerstraße – Dehnhaiide:

Leitbild: Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität

Szenario 1:

- Ränder baulich ergänzen und neu fassen
- Straßenprofil da verschmälern, wo es möglich ist
- Bäume verstärken/ergänzen, möglichst 3-reihig
- Stadtreparatur der Nebenflächen

Szenario 2:

- Neubaukonzeptvorschläge, dadurch erhebliches Dachbegrünungspotential
- an der Kreuzung Barmbeker Markt Reduzierung des Verkehrsflächenanteils

Abschnitt 4: Dehnhaiide – Osterbek

Leitbild: Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität

Szenario 1:

- Verlagerung der Fahrbahn auf die Westseite des Viaduktes (Abwicklung der Durchgangsverkehre)
- auf der Ostseite wird dadurch ein neuer, vielfältig nutzbarer Stadtraum gewonnen (beinhaltet Mischverkehrsfläche, um Gebäude zu erschließen)
- Bauliche Ergänzung der Ränder durch Aufstockung

Szenario 2:

- konsequenter in der Fassung des Stadtraumes
- vertiefender Gestaltungsvorschlag: Erlebbaren und nutzbaren Stadtraum mit neuen Qualitäten zwischen Hochbahn und östlich anschließender Bebauung schaffen

Abschnitt 5: Osterbekkanal – Krausestraße

Leitbild: Wohnen und Arbeiten an der Magistrale

Szenario 1:

- Stärkung der Landschaftsachse Osterbek, insbesondere am Nordufer
- Querung schaffen für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen
- Rücknahme einer Abbiegerspur in Richtung Fuhlsbüttler Straße (so würde auf der Brücke mehr Fläche für Fuß- und Radwege geschaffen werden)
- zusätzliche Fußwegbrücke als Verbindung zwischen Barmbeker Markt und Museum der Arbeit

Szenario 2:

- Da die Führung der Magistrale räumlich nicht klar ist, soll dies baulich deutlicher gestaltet werden. Es besteht die Möglichkeit, die große grüne Mittelinsel aufzugeben und das Straßenprofil zu verengen und baulich entsprechend zu fassen

Abschnitt 6: Krausestraße – Ring II

Leitbild: Wohnen und Arbeiten an der Magistrale

Szenario 1:

- Ausbau der Raumkanten durch Aufstockungen bzw. Neubauten
- sehr viele Aufstockungspotentiale
- Lückenschließung (viele Einzelhandelsflächen in zweiter Reihe mit großen Parkplätzen)

Szenario 2:

- Überbauung von großflächigen Marktnutzungen (z.B. Aldi) und deren Stellplatzanlagen
- Erhalt und Ergänzung von Straßenbäumen (Allee). Dazu wird vorgeschlagen, die Parallelfahrbahn zugunsten einer Neuordnung der Nebenflächen mit Ausbau der Fuß- und Radwege, zurückzubauen.
- bauliche Arrondierung
- rückwärtige großflächige Nutzungen überbauen

3. Fragen und Diskussion

Ein **Teilnehmer** möchte wissen an welcher Stelle das Thema Luftschadstoff- und Lärminderung auftaucht.

➔ **Herr Hühn** antwortet, dass im Szenario 1 die Leistungsfähigkeit des derzeitigen Verkehrs erhalten bliebe. Im zweitens Szenario werde davon ausgegangen, dass der Verkehr langfristig zurückgeht. Insgesamt sei es wichtig, dort zu entsiegeln und Grünflächen zu bauen, wo es möglich sei.

Ein **Vertreter** der Hamburger Polizei merkt an, dass das Aufgeben eines Fahrstreifens zu erheblichem Stau führen könne. Durch die geplante hohe Bebauung sei es schwierig, einen Luftaustausch zu schaffen und so die Schadstoffemission zu minimieren. Das selbe Problem würde es in der Habichtstraße geben.

➔ **Herr Buch** merkt an, dass nur dort Fahrstreifen entfernt werden, wo es nach verkehrlichen Untersuchungen möglich sei. Bei den Knotenpunkten sollen voraussichtlich keine Fahrstreifen

entfernt werden. Im zweiten Szenario werde dann gezeigt, was geschaffen werden kann, wenn auf Basis heutiger Vorgaben kein Leitungsfähigkeitsnachweis erforderlich sei.

→ **Herr Boltres** ergänzt, dass es wichtig sei, diese Diskussion anzustoßen. Es sei nicht zielführend, auf die Bebauung aufgrund der Schadstoffimmissionen zu verzichten. Die Diskussion müsse aus der genau anderen Perspektive geführt werden: wo kann Verkehr minimiert bzw. vermieden werden?

Ein **Teilnehmer** des Stadtteilrats Barmbek-Süd fragt, von wie viel Geschossen die Planer ausgehen.

→ **Herr Hühn** antwortet, dass von ca. sechs Geschossen ausgegangen worden ist.

4. Kleingruppenarbeit

Im Folgenden sollten sich die Teilnehmenden in kleinen Gruppen von bis zu 13 Personen den jeweiligen Abschnitten widmen. Die gesamte Magistrale sei für den Workshop in sechs Abschnitte gegliedert worden. Jede*r Teilnehmer*in habe die Möglichkeit, in einem Rundgang alle Teilabschnitte zu bearbeiten. Dafür stünden jeweils 12 Minuten zur Verfügung. Dabei sollten sich die Teilnehmenden an den bereits genannten Leitfragen orientieren:

Leitfragen:

1. Wie stehen Sie zu dem Leitbild „MAGISTRALE ALS STADTRAUM FÜR ALLE“ oder den Vorschlägen für die Entwicklung einzelner Abschnitte? Eher positiv – eher neutral – eher zurückhaltend/kritisch?
2. Was haben wir nicht (ausreichend) beachtet? Wo haben Sie Ideen, Kritik, ein Veto?
3. Welche Projekte können aus Ihrer Sicht Impulse setzen? Gibt es Projekte oder Vorschläge, bei denen Sie zur Umsetzung beitragen können oder wollen?

An den Stellwänden konnten die Teilnehmer*innen Karten mit Anmerkungen hinterlassen. Dabei wurde nach drei Farben unterschieden:

Grün = Positiv (Anregungen, Unterstützung...)

Rot = Negativ (Kritik, Hinweis, Veto...)

Weiß = Neutral (Ergänzungen, Partnerschaften, Querschnittsthemen...)

Folgende Karten wurden für die einzelnen Abschnitte der Magistrale geschrieben:

Abschnitt 1: Schwanenwik- Winterhuder Weg:

Grün:

- Gestaltungsschaffung Stadtplatz
- Straßenbäume
- Vorplatz U-Haltestelle: Aufenthaltsqualität
- Neuer Freiraum Mundsburg/ Ernst Deutsch Theater: Pluspunkt Plausibilität: diese Idee erschließt sich jedem
- Schlaue Optimierung des Straßenraumes – Profils

Rot

- Bei Nachverdichtung Lärmschutzaspekte beachten (Höhe, Orientierung der Gebäude)
- Aufstockung/ Hochpunkte noch deutlicher akzeptieren an wichtigen Schnittstellen/Kreuzungen
- Bitte Kapazitätsverringerung am U-Bahnhof einschätzen
- Inkonsequente Radwegführung

Weiß

- Generell für alle Abschnitte: als langfristiges Leitbild auch verkehrlich vorstellbar, wenn Mobilitätswandel stattfindet, daher wichtig Wandelbarkeit von Szenario 1 und 2 sicherstellen, stufenweise Umsetzbarkeit, ggf. bei Szenario 1 bleiben
- Stadtplatzgestaltung: Platz für Mobilitätsketten einplanen
- Veloroute 5: Fertigstellung bis 2020 v. Mundsburger Damm bis Barmbeker Markt.
- Nachverdichtung nur bei Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Allgemein: Leitungsauskunft einholen, um generelle Machbarkeit der Baumalleen zu prüfen

Abschnitt 2: Winterhuder Weg – Wagnerstraße:

Grün

- Szenario 1+2 aus Radverkehrssicht gut. Veloroute 5 Bau wird aber nur etwas Kosmetik am vorhandenen Zustand
- In diesem Abschnitt sind Fußgänger derzeit nicht vorgesehen. Szenario 2 zeigt den Willen, dies zu ändern → Chance auf mehr Wohnungsbau
- Endlich mal eine Protected Bike Lane!

Anmerkung Szenario 2b

- V. 2-1 ist die Vision. Vorzone vor HH-Meile verbreitern

Rot

- Keine protected bike lane, sondern baulich abgesetzter Radweg, da sicherer
- Mit einer Zerschneidung der Hamburger Meile wird Meile nicht mehr funktionieren
- Das Mahnmal kommt im Moment überhaupt nicht zur Geltung
- Unterirdisch?

Anmerkung Szenario 2b

- Nutzung der neuen Grünflächen fraglich. Funktion besser vor Hamburger Meile
- Erneut Reduzierung neben Fahrbahn prüfen. Alle Fahrstreifen auf Notwendigkeit Minimum reduzieren. Beide Seitenflächen großzügig gestalten
- Großzügigere Vorflächen vor der Hamburger-Meile schaffen → Argument zur Öffnung des Centers → angemessenere Dimensionierung

Weiß

- Platz Mundsburg Bahnhof/ Ernst Deutsch Theater nur wenn die Abbieger verschwinden (unterirdisch?)
- Innovatives Mall-Konzept denken mit Vernetzung zum Quartier
- Rampe U-Hamburger Straße zur Meile nicht aufgeben, aber Fußgängerübergang zusätzlich ebenerdig

- Randbebauung überwiegend 2-geschossig. Horizontale Nachverdichtung. Randbebauung erhöhen?
- Vorplatzgestaltung: Platz für Infrastruktur → Mobilitätsketten einplanen
- Grüne Mittelinsel an Oberaltenallee bildet historischen Straßengrundriss besser als Zusammenlegung der Fahrspuren
- Mittelinsel für Straßenentwässerung/Versickerung nutzbar?
- Grünfläche im Norden (vor Center), dann bessere Chancen für neuen Platz U-Bahn/Ernst Deutsch Theater
- EG-Nutzung?
- Erdgeschossaktivierung → publikumsoffener Nutzung
- Baumbestand Mittelinsel erhalten (u.a. gut für die Seele)

Anmerkung Szenario 2b

- Vorzone vor Hamburger Meile attraktivieren → Besucherzahl Rechnung, Geschäftsvorzonen
- Grünflächen vor Mundsburg, dadurch Verschwenk südlich Bahnhof Mundsburg → Elbbrücken besser möglich
- Öffnung Hamburger Meile zum Stadtteil als Stadtteilzentrum unterstützen durch attraktive Vorzone → Grünfläche auf Nordseite der Straße
- baulich markantere Anfangs- und Endpunkte
- punktuelle Verdichtung des grünen Boulevards mit... (Anmerkung: leider nicht lesbar)

Abschnitt 3: Wagnerstraße – Dehnhaiide:

Grün

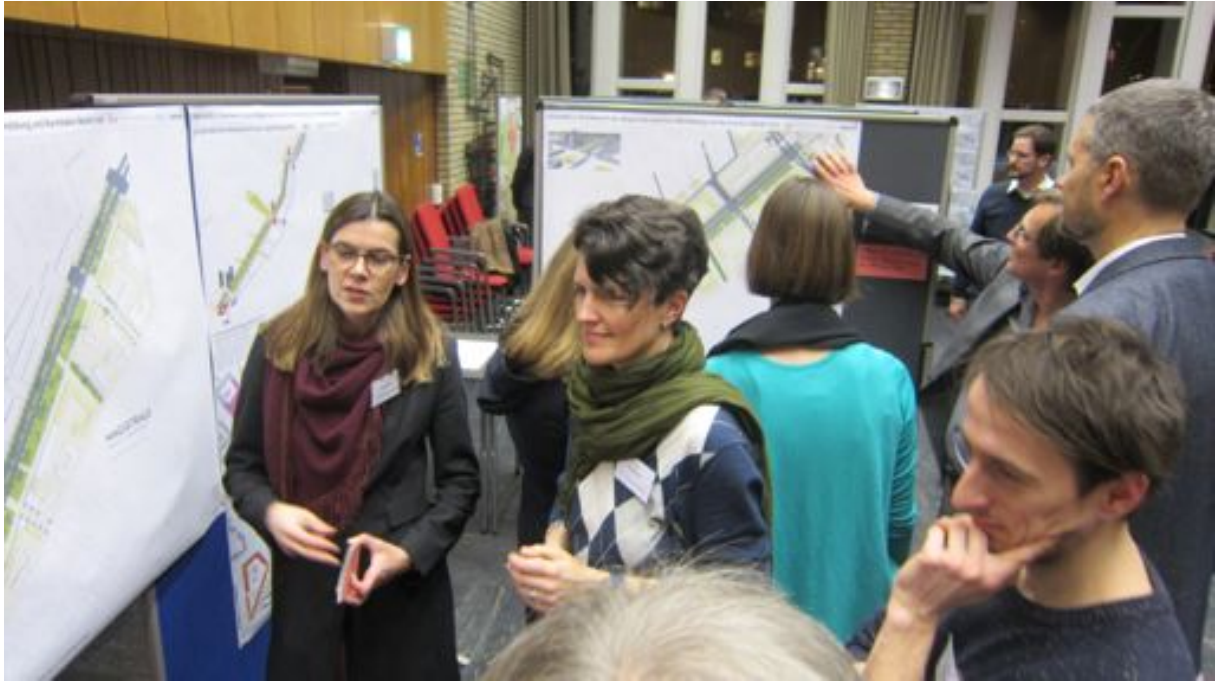
- Bäume sind aus vielen Gründen positiv
- Feinstaubbindung durch mehr Grün
- Mutiger Blick. Kurbelt die Diskussion über Stadt/Wachstum und Raumnutzung an (Stadtteilrat)
- Verbesserung als Retentionsräume + Potential

Rot

- Alternative Radroute östlich der U Bahntrasse zur Mundsburg und Hamburger-Straße berücksichtigen. Hier fehlt nur das kleine Stückchen zwischen dem neuen Quartier und Richterstraße
- Mittelstreifen Breite > 2,50 m brutto, ist nicht annähernd ausreichend für eine Baumreihe
- Mikroklimatischer Albtraum wegen desaströser Durchlüftung (Hr. Verhufen)
- Schöne Planung, aber Umgebungsqualität bleibt schlecht bei gleichbleibendem Verkehr (Hr. de Graaf)
- Minimalpräventiver Städtebau

Weiß

- Verfahrensmanager, Projektentwickler/ Grundstücksentwickler
- Auch dieser Abschnitt ist Teil von Veloroute 5, die 2020 fertig sein soll
- Fehlen noch Verbesserungsvorschläge: Gestaltung Wandsbeker Markt Fußgänger-Überquerung (Hr. de Graaf)



Abschnitt 4: Dehnhaide – Osterbek

Grün

- Viel bessere Orientierung der Verkehrsführung
- Wohnungsbau nur durch deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität (Freiraum, Außengastronomie etc.), sonst bleibt es eine Hauptverkehrsstraße
- Barmbeker Markt: Verkehrsflächen auf notwendiges Minimum reduzieren + Platzgestaltung
- Freiflächen auf der Ostseite bietet viele Chancen
- Nutzbarer Freiraum
- U-Bahn-Abgang

Rot

- Barmbeker Markt perspektivisch vorsehen (Verlängerung Bahnsteig)
- Aufzug statt Rampe an der Brücke U Hamburger Straße – nicht Leistungsfähig genug... Es fehlt eine echte Anbindung des Bahnsteigs. Aufzug Barmbeker Markt → Marienstraße wird attraktiver, wenn die Brücke gebaut wird.
- Problem: Aufstockung Wohnnutzung: zweiter Rettungsweg – Baumstandorte = alle Abschnitte betroffen
- Vorplatzgestaltung fehlt vor/neben Zugang zu U-Haltestelle
- Knoten Barmbeker Markt flächenmäßig radikal verkleinern. Ggf. unter Einschränkung von Verkehrsbeziehungen (BSW-Lp14)
- Querungsmöglichkeiten

Weiß

- Knoten Dehnhaide: Verknüpfung mit Planung Veloroute 5 → soll 2020 fertig sein!
- Parkplätze unter dem Viadukt unschädlich. Dann muss aber die südöstliche Fahrspur an diese heranreichen
- Nachverdichtung nur bei Verbesserung der Aufenthaltsqualität (grds.)
- Abkopplung von Dachflächen vom Siel, Versickerung über Baumscheiben o.ä. (wassersensibel)

- Pilotprojekt Hamburg Wasser? Kontakt Meinzinger HW (Lena Knoop)
- Attraktiver, identitätsstiftender Radweg unter Viadukt. Alleinstellungsmerkmale oder diesen besonderen Raum anders codieren.

Abschnitt 5: Osterbekkanal – Krausestraße

Grün

- Leitbild: Positiv → stringent verfolgen öffentlicher Raum → menschliche Dimensionen
- Klare/ eindeutige Fassung des Straßenraumes
- Bessere Erlebbarkeit/ Durchfahrbarkeit (Rad) der Landschaftsachse
- Durchgängigkeit der Landschaftsachse gut! Steigert Erlebbarkeit
- Aneignung Stadtraum = Mehrwert für Verdichtung + Landschaftsachse = Freizeitroute 2 Lückenschluss (Querung)
- Abwägungsprozess/Diskussion führen: welcher Gewinn stünde einem Rückbau der grünen Verkehrsinsel gegenüber?

Rot

- Weniger gerade Linien!
- Spielplätze bei Puppentheater stärker hervorheben
- Ideal: Fuß + Radverkehr baulich voneinander trennen → Konfliktvermeidung
- Allgemein: Was ist mit einer Anpassung/Erweiterung des ÖPNV?

Weiß

- Umsetzungs- / Aktivierungs-/ Kommunikationsstrategie (überbezirklicher Austausch)
- Problem: kleinteilige Grundstücksentwicklung → Projektentwicklungsmanager zur Eigentümer-Motivation
- Freiwerdende Flächen neu denken, neu codieren, weg vom herkömmlichen Straßenmuster → Platz für neue Ideen/Nutzungen
- Betrifft alle Abschnitte: Dort wo Räume vorhanden sind (Nebenfahrbahn): neue Ideen entwickeln = Stadtplätze oder Platzhalter, „Mischflächen“ → keine Details
- Private „Vorgärten“ mehr einbeziehen und ggf. öffentlich nutzbar machen, um Raumqualität zu bekommen
- Alle Pläne um Fakten ergänzen: Kfz/Tag, Lärm, versiegelte Fläche, gewonnene Grün- und Freiflächen (Szenario 1+2), Bäume Ökobilanz
- Knoten Magistrale Ring 2 verkleinern + gestalten. Thema Achse trifft Achse
- Knotenpunkt übersichtlicher
- Nachverdichtung nur bei Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Alternative Mobilität an Magistrale anbieten
- Begehbarer Kanal (Pontons)
- Realisierung Rad- und Fußbrücke i.R. des Fördergebiets Barmbek-Nord, S1 Fuhlsbüttler Straße

Abschnitt 6: Krausestraße – Ring II

Grün

- Mehr Aufenthaltsqualität durch Straßenbäume
- Gewerbe/ Wohnen in Kombi → anspruchsvolles Vorhaben Bautypen?
- Fußgängerüberquerung entlang Osterbek

- Reduktion Verkehrsflächen = langfristig Gewinn für HH (gilt für alle Abschnitte)

Rot

- Querung Wachtelstraße ist besonders mit Rad suboptimal
- Gewerbe liegt an einer Magistrale (am äußeren Bereich richtig) wo Ersatzflächen?
- Pflanzenstreifen mit Baum viel zu schmal, Platz reicht nicht für alles
- Querung Höhe U-Bahn Bezirksgrenze im Grünzug verbessern
- Flächenbilanz (alle Pläne) Entsiegelungseffekt, potential Dachbegrünung → Klimaanpassung

Weiß

- Kreuzung Bramfelder Str./ Steilshooper Str. Auftakt der Magistrale → Platzgestaltung
- Pfortnerampel für Verkehr von Norden an Kreuzung Habichstraße
- Innovative Mobilitätsangebote als Gestaltungselement an der Magistrale verorten: Bspw. Quartiersgeragen, Car to go, Parkgarage unter der Magistrale
- Allgemein Plätze & Querungen betonen. Neue Formensprache für Stadtmobiliar als Gesicht von HH



5. Abschlussdiskussion

Herr Birzer sei erfreut über die geführten Diskussionen und die Fülle an weiteren Anregungen und fragt ob es im Plenum noch weitere Fragen oder Anmerkungen gibt, die die Anwesenden noch nicht loswerden konnten.

Ein **Teilnehmer** kritisiert, dass bei den bisherigen Szenarien nicht vom Idealfall, der für die Straßenräume und Nebenflächen anzustreben sei, ausgegangen wurde. Was dann für Verkehrsmengen zu verkraften wären, müsse überlegt werden. Der Gedankengang müsse also umgedreht werden. Er schlägt eine Pfortnerrampe vor, um z.B. den Pendlerzustrom einzuschränken.

→ **Herr Buch** erwidert, dass das Szenario 1 realistisch sein sollte. Es sei die Funktion einer Magistrale, den Verkehr von außen in die Stadt zu bringen. Solange sich das Nutzerverhalten nicht ändere, könne man den Verkehr auf der Straße nicht begrenzen, da es sonst zu Verdrängungseffekten kommen würde.

Ein **Teilnehmer** unterstützt diese Aussage und meint, dass der Verkehr gebündelt und nicht verlagert werden müsse. Der Reiz am Leitbildprozess sei, dass es zwei Szenarien gebe. Es sei zu hoffen, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Es wäre wünschenswert, wenn es eine Zweistufigkeit der Szenarien gebe. So könne man mit dem ersten Szenario beginnen und andere Projekte nach und nach hinzufügen. Eine Pfortnerrampe würde nur kurzfristig helfen. Es sollten aber langfristige Ziele unter Berücksichtigung der Realität verfolgt werden.

Eine **Teilnehmerin** wünscht sich, dass im zweiten Szenario die Magistrale im Idealfall entwickelt werden solle. Die Planer seien schon sehr weit gegangen, aber es gebe noch weitere Potentiale. Auch sollen stärker Umweltaspekte berücksichtigt werden.

Eine **Teilnehmerin** fragt, wie das Leitbild weiter genutzt werden könne. Die Gefahr sei groß, dass es in einer Schublade verstaube. Welche Planwerkzeuge sollen genutzt werden? Wie weit kann das Leitbild selber diese Entwicklung schon anstoßen?

Eine **Vertreterin** der Architektenkammer merkt an, dass eine politische Antwort gefunden werden müsse. Wie viel bzw. welchen Verkehr und Stadtraum möchte die Stadt? Das Problem werde auf der planerischen Ebene nicht gelöst werden können. Welches Modell der zukünftigen Stadtentwicklung werde angestrebt? Weiter bestehe die Frage, wie die fachliche Zusammenarbeit und das Verfahrensmanagement aussehen werden. Auch gebe es entlang der Meile sehr kleinteilige Grundstücksverteilungen. Hierfür gebe es noch keinen Aufgabenbereich und keine Zuständigkeit. Die Schnittstellenthematik solle auf planerische Art viel stärker überlegt werden. Auch sollte die Magistrale Ausdruck neuer innovativer Verkehrsprojekte sein.

Herr Boltres merkt an, dass alle Projekte entlang der Meile dem Bezirk bekannt seien. Und genau wegen dieser Fülle an Projekten sei ein roter Faden für die Gesamtentwicklung nötig. Er sei glücklich darüber, mit wie viel Offenheit über Verkehrsplanung auch unter räumlichen Aspekten geredet werde. Noch sei keiner direkt zuständig, aber als Planer habe man die Initiative ergriffen. Wenn man sich nicht frei von der Ressortdenke mache, bliebe man immer in den Einzelprojekten verhaftet. So fördere das Magistralen-Gutachten und der Leitbildentwurf u.a. den für ein Umdenken notwendigen Diskurs mit anderen Ämtern.

Der Bezirk habe nur dort Vertiefungsbereiche beauftragt, wo zukünftige Planungen anstehen oder ein erhebliches Problem gesehen wurde. Deswegen wäre die detaillierte Planung nicht über die ganze Länge gemacht worden. Es sei wichtig, Anreize für ein Mobilitätsumdenken zu schaffen. Durch den Austausch werde ein Bewusstsein dafür geschaffen. Das Leitbild könne immer zu Rate gezogen werden, wenn im Magistralenraum ein Projekt umgesetzt werden solle. Das Leitbild sei als

Richtschnur und Handlungsrahmen zu betrachten. Im Detail könne dann geprüft werden, wie die übergeordneten Ziele und das Leitbild konkret erreicht bzw. umgesetzt werden können-

Ein **Teilnehmer** erklärt, dass es die Vorgabe gebe, die Veloroute 5 bis 2020 zu bauen. Er habe aus den Plänen interessante Anregungen mitgenommen. An manchen Stellen werden für die Veloroute geringere Eingriffe nötig sein. Man könne daher nicht mehr so lange auf den Abschluss des Gutachtens warten. Er frage wann das Gutachten vorliegen würde.

- **Herr Boltres** erläutert den weiteren Prozess. Am 01.02.2018 werde das Gutachten dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Daraufhin soll Ende des ersten Quartals oder Anfang des zweiten Quartals eine öffentliche Abschlussveranstaltung stattfinden. Er erklärt scherzhaft, dass die Planung der Veloroute auch schon parallel stattfinden könne, wenn diese vernünftig ist. Wie man nun mit den gesammelten Anregungen umgehen würde, sei noch nicht ganz klar. Das Gutachten werde am Ende öffentlich auf den Internetseiten des Bezirksamtes einsehbar sein. Ein **Vertreter** des Stadtteilrates Barmbek-Süd frage ob Herr Boltres sich eine weitere Online-Beteiligung vorstellen könne. Die letzte sei seiner Meinung nach mit nur vier Wochen zu kurz gewesen.
- **Herr Boltres** merkt an, dass die Online-Beteiligung fünf Wochen Laufzeit hatte. Eine Weiterführung könne man sich überlegen, wenn dies sinnvoll sei. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung würden aber – wie die Ergebnisse aller Verfahren im Bezirk Hamburg-Nord online bleiben und immer einsehbar sein.
- Eine **Vertreterin** der Stadtwerkstatt merkt an, dass es bei keinem Verfahren üblich sei, diese länger als sechs Wochen laufen zu lassen. Die Auswertung bereits durchgeführter Verfahren würde zeigen, dass es durch eine Verlängerung keine weiteren qualifizierten Anmerkungen geben würde. Zu Beginn eines Verfahrens gebe es sehr viele Beiträge, durch parallele Veranstaltungen gebe es manchmal noch weitere Beiträge. Zum Ende eines Verfahrens hin, würden die Beitragszahlen deutlich abnehmen.
- **Herr Birzer** ergänzt, dass die Onlinebeteiligung sehr betreuungsintensiv und finanziell aufwendig sei.

Ein **Teilnehmer** bittet darum, dreidimensional zu denken. Eine Brücke sei zwar teurer, aber erspare einen kreuzenden Verkehr. Der Wegfall von Ampeln tue auch der Umwelt gut. Bei der Schönfelder Straße wäre es gut, neben der Rolltreppe eine Querung für Radfahrer*innen zu schaffen.

Eine **Vertreterin** des LSBG frage, wie mit dem Leitbild weiter umgegangen und welches Szenario angestrebt werde.

- **Herr Boltres** erwidert, dass sich in dem Leitbild „Eine Magistrale für ALLE“ sich jeder wiederfinden solle und tendenziell das Szenario 2 angestrebt werde. Man sei sich jedoch bewusst, dass dies ein sehr langer Weg sei.

Abschließend dankt **Herr Boltres** für die konstruktive und kreative Teilnahme. Ihn stimme die bisherige Entwicklung des Gutachtens sehr optimistisch.

Gez. Antonia Bock und Markus Birzer (politik- und unternehmensberatung markus birzer) in Abstimmung mit dem Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamtes Hamburg-Nord