



**Gutachterliche Untersuchung der  
Magistrale vom „Mundsburger  
Damm bis zur Bramfelder Straße“**



## Magistrale

Gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“

beauftragt durch die  
**Freie und Hansestadt Hamburg**

vertreten durch das  
**Bezirksamt Hamburg-Nord**  
**Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung**



## Gutachterteam

### Auftragnehmer:

**ppp** architekten+stadtplaner gmbh  
Steindamm 105  
20099 Hamburg  
[www.ppp-architekten.de](http://www.ppp-architekten.de)

### Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Kümmellstraße 6  
20249 Hamburg

### Mit:

arbos Freiraumplanung  
Steindamm 105  
20099 Hamburg  
[www.arbos-online.de](http://www.arbos-online.de)

### Ansprechpartner/Kontakt:

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Kümmellstraße 6  
20249 Hamburg  
Telefon: 040-42804-6011  
E-Mail: [magistrale@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:magistrale@hamburg-nord.hamburg.de)

ARGUS Stadt und Verkehr  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
[www.argus-hh.de](http://www.argus-hh.de)

### Moderation und Bürgerbeteiligung:

Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer  
Missundestraße 14  
22769 Hamburg  
[www.birzer-beratung.de](http://www.birzer-beratung.de)

Hamburg im Juni 2018

## Liebe Leserin, lieber Leser,

„Mehr Stadt in der Stadt“ - das ist erklärtes Ziel des Senats. Die denkbaren Wege zu diesem Ziel sind - je nach Bezirk - unterschiedlich und ein Patentrezept gibt es nicht. In Hamburg-Nord haben wir mit dem Mundsburger Damm, der Oberaltenallee, Hamburger Straße, dem Barmbeker Markt und der Bramfelder Straße eine der wichtigen Hauptverkehrsstraßen - sogenannte Magistralen - von übergeordneter Bedeutung sehr genau unter die Lupe genommen. Das Ergebnis liegt nun vor und ermöglicht den Blick auf Entwicklungschancen dieses Stadtraums und Potenzialflächen im Umfeld.

Die von der Alster bis zur Bezirksgrenze nach Bramfeld mehr als vier Kilometer lange Magistrale ist in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden. Sie wurde seit den 1960er Jahren wie viele andere Hamburger Magistralen dem Leitbild der autogerechten Stadt folgend umgebaut. Dieses Leitbild ist ein halbes Jahrhundert später nicht mehr zeitgemäß. Magistralen sind als die Stadtteile trennende Schneisen voller Lärm- und Schadstoffbelastungen in die Kritik geraten. Wir haben uns daher die Fragen gestellt, was wir gestalterisch und funktional verbessern könnten. Wie können wir entlang der Magistralen neue Räume für Wohnen, Arbeiten und Grün schaffen? Wo können wir die Qualität des Straßenraums erhöhen?

Grundlage der Planungen war – ergänzend zur gutachterlichen Betrachtung – die Einbeziehung der unterschiedlichen Perspektiven auf den Untersuchungsraum. Dazu wurden verschiedene Beteiligungsformate durchgeführt. Die interessierte Öffentlichkeit, Experten unterschiedlicher Fachdisziplinen, Eigentümer und örtliche Akteure sowie die Politik haben ihre Ideen und Anregungen in den Prozess eingebracht.

Ich freue mich, Ihnen am Ende einer fast einjährigen Planungszeit ein neues strategisches Leitbild für die Entwicklung der Magistrale vorlegen zu können. Es trägt den Titel: „Magistrale als Stadtraum für alle“ und entwirft als Zukunftsszenario eine Hauptverkehrsstraße in einem lebendigen Stadtraum. Dabei werden städtebauliche, freiraum- und verkehrsplanerische Ziele eng miteinander verbunden. Bei der baulichen Weiterentwicklung an den Rändern der Magistrale soll der Stadtraum revitalisiert werden. Durch eine Neuordnung von Flächen und die stärkere Rückbesinnung auf nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

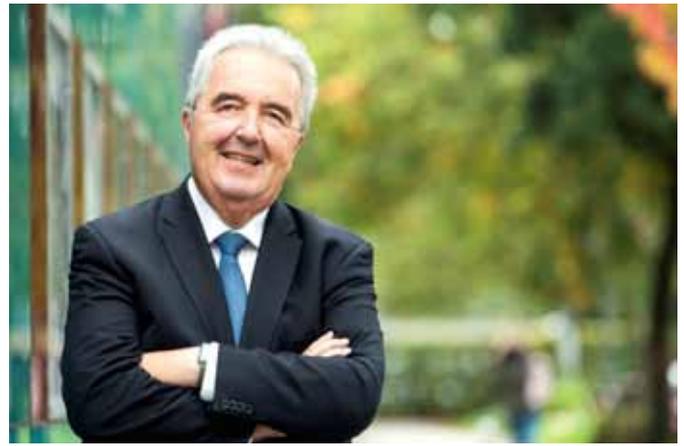


Foto: Elfride Liebenow

können gut dimensionierte Räume für alle Nutzer sowie attraktiv gestaltete Grünräume und Plätze als Lebensraum für Bewohner und Besucher geschaffen werden, ohne die Verbindungsfunktion der Straße in Frage zu stellen.

Durch neue Grünflächen, Ergänzung der vorhandenen Straßenbäume und Begrünungen auf oder an bestehenden und neuen Gebäuden kann ein wesentlicher Beitrag zu einem klimafreundlichen Städtebau geleistet und der Stadtraum nach und nach lebenswerter gestaltet werden.

Für die grundsätzlichen Entwicklungsziele für den Stadtraum und angrenzende Nutzungen und Quartiere wurden Handlungsspielräume formuliert, die bei künftigen Projekten an der Magistrale berücksichtigt werden sollen. Das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für alle“ soll entsprechende Entwicklungen in den kommenden Jahren zukunftsgerichtet und nachhaltig leiten. Diese Broschüre, deren Lektüre ich Ihnen ans Herz lege, zeigt dafür zahlreiche Ideen auf.

Harald Rösler  
Bezirksamtsleiter



<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>SEITE</b>
<b>1. EINFÜHRUNG IN DIE AUFGABE</b>	<b>06</b>
<b>2. GRUNDLAGEN UND BESTANDSANALYSE</b>	<b>12</b>
<b>3. BERICHT ÜBER DIE BETEILIGUNG</b>	<b>24</b>
<b>4. LEITBILD UND ENTWICKLUNGSKONZEPT</b>	<b>28</b>

# 1. EINFÜHRUNG IN DIE AUFGABE

## 1.1 Anlass

Wichtige Verkehrsachsen, auch „Magistralen“ genannt (von lateinisch „magis“ = groß, am meisten; auch als Avenue, Boulevard, High Street, Main Street oder Paseo bezeichnet), sind gekennzeichnet durch großstädtische Nutzungsvielfalt, Mobilität und Bewegung. In Hamburg verbinden sie die Innenstadt strahlenförmig mit der äußeren Stadt und den Hamburger Umlandgemeinden. Die Verschiedenartigkeit ihrer Raumfolgen entspricht den historischen, topografischen und nutzungsstrukturellen Hintergründen der unterschiedlichen Orte und Entwicklungsphasen.

Heute ist der Wohnanteil entlang der Magistralen aufgrund der hohen Verkehrs- und Emissionsbelastungen eher gering. Es überwiegen Dienstleistungen, Handel und andere gewerbliche oder kulturelle Nutzungen. Durch die Notwendigkeit, CO<sup>2</sup>-Emissionen zu reduzieren, gewinnen nachhaltige Mobilitätskonzepte zunehmend an Bedeutung. Die Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel, die digitale Vernetzte Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs, unterschiedliche Car-Sharing-Modelle sowie die Zunahme des Radverkehrs liegen im Trend und führen zu einem veränderten Verkehrsverhalten. Dadurch ist auch eine Neugestaltung der Magistralenräume möglich. Durch eine Überprüfung der Dominanz des Autoverkehrs werden neue urbane Räume an den Magistralen möglich.

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums und der demographischen Entwicklung zählt der Bau neuer Wohnungen zu den zentralen Zielen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Der Wohnungsneubau soll dabei vorrangig in Lagen realisiert werden, die gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind, über vorhandene Versorgungsangebote wie Kindertagesstätten, Schulen und Versorgung des täglichen Bedarfs verfügen und in denen neue Bauvorhaben gut in eine gewachsene Umgebung integriert werden können. Das Ziel der Steigerung der Flächeneffizienz durch Nachverdichtung wird dabei durch eine „Qualitätsoffensive Freiraum“ begleitet.

In Verbindung mit einer sich verändernden Mobilität werden an den Magistralen neue städtische Räume und Qualitäten möglich. Entlang des Straßenraums und insbesondere im „dahinter liegenden“ Umfeld ist ein Flächenpotential für neue Bebauungen vorhanden und es besteht die Chance, an bisherigen Durchgangs- und Zwischenräumen

neue Qualitäten zu entwickeln.

## 1.2 Planungsziel

Vor dem Hintergrund des Planungsansatzes „Mehr Stadt in der Stadt“ hat das Bezirksamt Hamburg-Nord beschlossen das Potenzial der Magistralen zur Neu- bzw. Umstrukturierung sowie zur baulichen Nachverdichtung zu überprüfen. Das Ziel des vorliegenden Gutachtens ist es, die Entwicklungsmöglichkeiten für den öffentlichen Stadtraum aufzuzeigen und die Potenzialräume im Umfeld der Magistralen zu identifizieren. Im Kontext der Umstrukturierungen sind Überlegungen anzustellen, wie die Magistrale zu einem Ort für Wohnen, Versorgung, Kultur, Arbeit und Gewerbe weiterentwickelt werden kann. Es sollten Ideen zur (Re-)Urbanisierung des Stadtraums entwickelt werden, die sowohl den stadtgestalterischen als auch den verkehrlichen Funktionen der Magistrale gerecht werden.

## 1.3 Untersuchungsraum

Die Magistrale „Mundsburger Damm, Oberaltenallee/Hamburger Straße, Barmbeker Straße, Barmbeker Markt, Bramfelder Straße“ verläuft historisch auf einem Teil des Handelsweges von Hamburg über die Mundsburg und Barmbek weiter nach Norden Richtung Lübeck und stellt eine der Hauptentwicklungsachsen der Hansestadt dar. Die tangentialen Hauptverkehrsstraßen dieser Achse der Winterhuder Weg, die Adolph-Schönfelder-Straße, die Dehnhaide, der Barmbeker Markt, die Drosselstraße und die Habichtstraße sind wichtige, ebenfalls stark frequentierte Verbindungen. Der motorisierte Verkehr dominiert auf ganzer Länge alle städtischen Funktionen der Großstadtstraße. Im Straßenraum sind fragmentarisch Alleen, Straßenbäume und begrünte Freiflächen vorhanden. Auf weiten Strecken verläuft die Hochbahn parallel zum linearen Raum des betrachteten Straßenzugs. Die ca. 4 km lange Magistrale ist in ihrem Verlauf durch unterschiedliche Raumfolgen definiert. Die einzelnen Sequenzen sind durch verschiedene Gebäude- und Nutzungstypologien nach ihren zeitlichen „Wachstumsringen“ geprägt.

## 1.4 Methodik

Die gutachterliche Untersuchung der Magistrale vom „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße“ hat ein interdisziplinäres Team von Stadtplanern und Architekten, Freiraum- und Verkehrs-



Bestandsluftbild

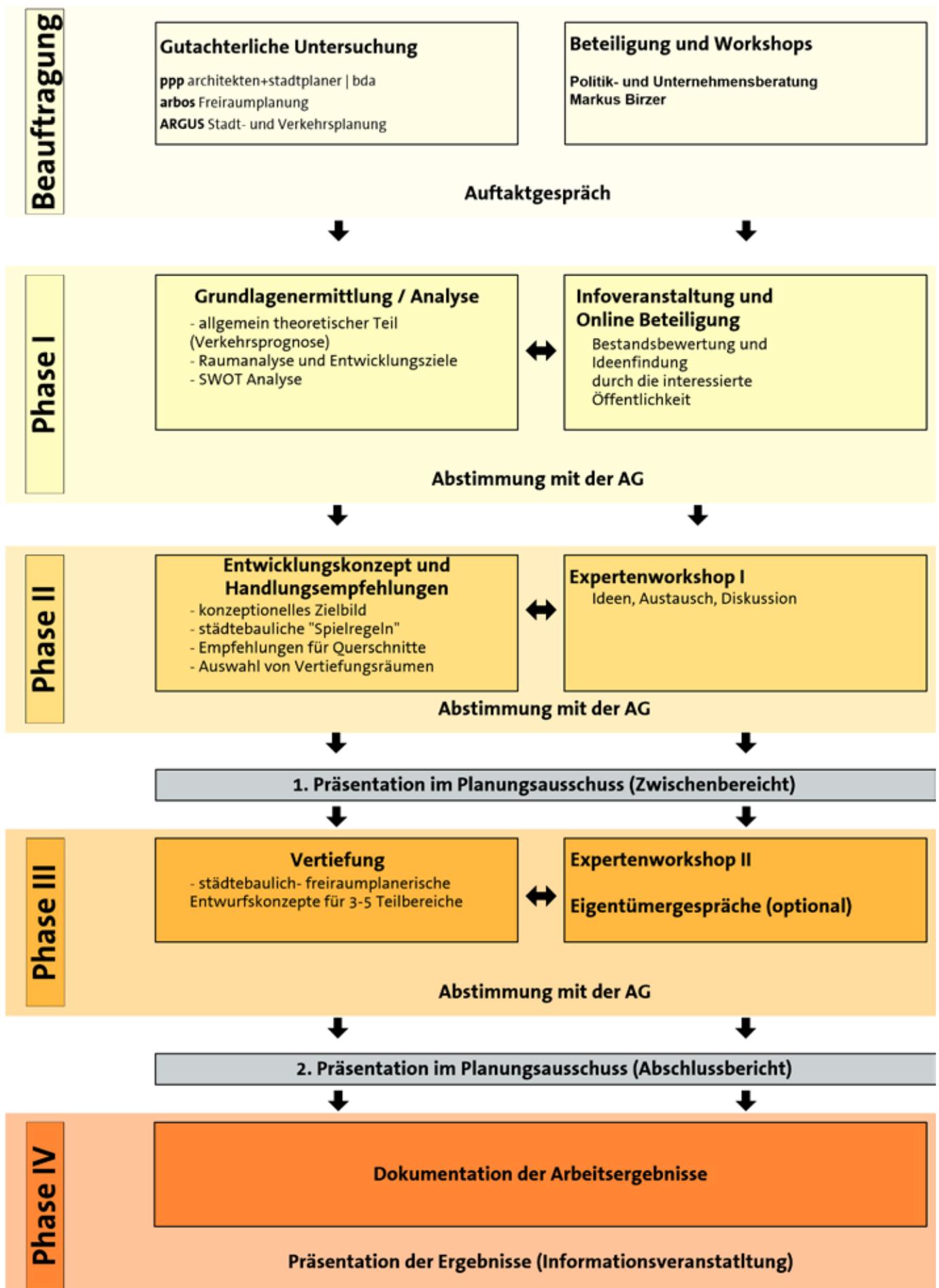
planern erstellt und der Prozess ist von Beginn bis zur Fertigstellung durch eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und der verantwortlichen bezirklichen Fachämter und städtischen Behörden begleitet worden.

Dieser Bearbeitungsprozess verlief in vier Phasen:

Ermittlung der Grundlagen und Analyse des Untersuchungsraums, Erarbeitung eines Leitbilds und Entwicklungskonzepte für die Abschnitte, vertiefende Betrachtung von ausgewählten Teilbereichen, und Dokumentation der Arbeitsergebnisse.

Städtebau und Architektur, Freiraum und Verkehr stellten bei der Untersuchung gleichberechtigte Aspekte dar. Bei grundsätzlicher Respektierung der vielfältigen Funktionen der Magistrale lag der Fokus der Betrachtung auf der qualitativen Verbesserung der Magistrale als lebendiger und attraktiver Stadtraum. Dazu gehören neben dem Erhalt der verkehrlichen Funktion, der Ausbau der Ränder, Verbesserung und die Steigerung der Nutzbarkeit und Attraktivität von Freiflächen sowie der Rad- und Fußwege, die Optimierung von Verkehrsflächen mit dem Ziel der Teilentsiegelung und Begrünung zur Verbesserung der Luftqualität.

Da eine verlässliche Prognose über die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens und des Mobilitätsverhaltens nicht möglich ist, werden im Gutachten zwei weitgehend aufeinander aufbauende Entwicklungsszenarien dargestellt. Das Szenario 1 beinhaltet Entwicklungsvorschläge, die ohne oder mit lediglich geringen Leistungseinschränkungen der Verkehrsfunktionen der Magistrale umsetzbar sind. Im Szenario 2 werden weitreichendere, zukunftsweisende Entwicklungsoptionen dargestellt, die aber auch zu einer verkehrlichen Leistungseinschränkung führen.



Projektablaufschema



## **2. GRUNDLAGEN UND BESTANDSANALYSE**

### **2.1 VERKEHRSENTWICKLUNG IN HAMBURG**

### **2.2 CHARAKTERISIERUNG DER ABSCHNITTE**

### **2.3 SWOT-ANALYSE**

## 2. GRUNDLAGEN UND BESTANDSANALYSE

### 2.1 Verkehrsentwicklung in Hamburg

Um die Entwicklung des Kfz-Verkehrs und somit die Bedeutung von Hamburgs Magistralen für den Straßenverkehr bewerten zu können, sind eine Vielzahl an Faktoren zu berücksichtigen.

Grundsätzlich hilft dabei zunächst ein Blick auf die Entwicklungen vergangener Jahre. Das exponentielle Ansteigen des innerstädtischen Kfz-Verkehrsaufkommens sorgte seit den 1950er Jahren für einen massiven Ausbau der Infrastruktur für Kfz und im Gegenzug beispielsweise für den kompletten Rückbau der Straßenbahnen. Ebenso sind die Flächen für den Rad- und Fußverkehr zunächst in den Hintergrund geraten.

In der Folge sorgten die großzügigen Straßenverkehrsflächen für die Zerschneidung von Stadträumen, für einen Anstieg der Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe sowie den Verlust von Aufenthaltsflächen und öffentlichen Aufenthaltsräumen. Seit Anfang der 1990er Jahre ist jedoch im Grundsatz eine Stagnation des Kfz-Verkehrsaufkommens zu beobachten, wobei dabei nach Straßentypen zu differenzieren ist. Während das Verkehrsaufkommen auf Autobahnen, an den Landesgrenzen zu Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie auf den Ring- und Tangentialachsen weiter ansteigt, sind im Bereich der Kernstadt und der Stadtstraßen deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Gleichzeitig sind steigende Zahlen im Bereich des ÖPNV und des Radverkehrs zu beobachten.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung ist, bezogen auf den Personenverkehr, insbesondere auf das Leitbild der wachsenden Stadt bzw. die Bevölkerungsentwicklung hinzuweisen. So ist in Hamburg eine steigende Bevölkerungszahl von derzeit 1,81 Mio. Einwohner auf knapp 1,9 Mio. Menschen bis zum Jahr 2030 zu erwarten (Quelle: Statistikamt Nord, Bevölkerung in Hamburg nach Alter und Geschlecht 2016/Bevölkerung in Hamburg 2010 bis 2030). Dass damit nicht zwingend ein Anstieg des Kfz-Verkehrs in der Stadt einhergehen muss, zeigen die Entwicklungen der letzten Jahre, die ebenso von einem Bevölkerungswachstum bei stagnierenden Verkehrsmengen geprägt waren. Von wesentlicher Bedeutung sind dabei sicherlich die nachfrageseitigen Veränderungen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der jungen, städtischen Bevölkerung. Diese spiegeln sich u.a. in einem Rückgang des Führerscheinerwerbs und

in einem steigenden Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) am Modal Split wider.

Nicht zuletzt ist auch auf die teilweise stark ansteigende Bevölkerung in den Umlandgemeinden und der damit verbundene Anstieg an Pendlerzahlen hinzuweisen. Ebenso sind die Prognosen zum Umschlagspotenzial des Hafens zu berücksichtigen, die auf einen erheblichen Anstieg des Güterverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz deuten lassen. Der räumlich übergeordnete Kfz-Verkehr wird die oben genannten städtischen Entwicklungen (insbesondere ÖPNV und Radverkehr) folglich weiterhin überlagern.

Im Rahmen der Konzepte für die Magistrale wird von zwei Szenarien ausgegangen:

- Szenario 1: Erhalt der Leistungsfähigkeit für Kfz, Korrektur der überdimensionierten Planungen aus den 1960ern-1980ern, Verbesserungen für andere Verkehrsträger in den übrigen Flächen
- Szenario 2: umfassender Rückbau der Kfz-Infrastruktur mit deutlicher Qualitätssteigerung für Radverkehr, angemessener Verteilung der Verkehrsflächen auf die verschiedenen Verkehrsträger, Schaffung/ Rückgewinnung öffentlicher Plätze und Nutzbarmachung von Grünflächen

#### Technische Entwicklungen

In Bezug auf technische Entwicklungen sind vor allem die vielfältigen Mobilitätsdienstleistungen zu erwähnen, die sich in Deutschlands Großstädten etabliert haben. Als Wichtigste sind hierbei Carsharing (stationsgebunden und free-floating), Bikesharing und Fernbusse zu nennen, aber auch klassische Dienstleistungen wie der Taxiverkehr oder Mitfahrgelegenheiten, deren Attraktivität aufgrund der Verbreitung von Smartphones deutlich gestiegen ist. Auch wenn derartige Angebote in Bezug auf die gesamte Verkehrsleistung einer Stadt kaum eine Rolle spielen, dienen sie doch als wichtige Ergänzung, um einen multimodalen Mobilitätsalltag als Alternative zum privaten Pkw zu ermöglichen. Im Kollektiv mit dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr stellen sie somit die Grundlage dar, um die städtische Verkehrsentwicklung nachhaltig zu beeinflussen, indem die Kfz-Nutzung reduziert wird.

Beim Blick in die Zukunft ist zu erwarten, dass

die technischen Möglichkeiten die Verkehrsentwicklung sowohl nachfrageseitig (z.B. durch das Smartphone) als auch angebotsseitig (z.B. durch bessere Steuerung von Verkehrsflüssen) beeinflussen werden. Als absehbare bzw. bereits begonnene Trends sind hierbei die Elektromobilität sowie das autonome Fahren zu nennen.

## **Elektromobilität**

Durch vielfältige Förderungen (ladeinfrastrukturell, finanziell und regulatorisch) wird derzeit die langfristige Umstellung der Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb vorangetrieben. Der wichtigste Vorteil dieser Technologie besteht in der Reduktion der lokalen Emissionen. Durch Änderung der Antriebsform ist jedoch nicht mit einer Reduktion des zukünftigen Fahrtenaufkommens zu rechnen. Nach derzeitiger Einschätzung ist darüber hinaus nicht mit einer signifikanten Reduktion des Verkehrslärms in diesem Kontext zu rechnen. Grund hierfür ist der hohe Anteil der Rollgeräusche an dem Verkehrslärm bei Geschwindigkeiten ab 30-40 km/h. Denn auch bei E-Fahrzeugen ist im Hinblick auf die Entwicklung im Fahrzeugmarkt weder mit einer Verkleinerung der Fahrzeuge, noch mit einer Verschmälerung der Reifenprofile zu rechnen.

## **Autonomes Fahren**

Das automatisierte und daran anknüpfend das autonome Fahren nehmen in heutigen Diskussionen zur Zukunft des Verkehrs eine bedeutende Rolle ein. Während automatisierte Elemente wie Einparkhilfen, bei denen das Fahrzeug selbständig in eine Parklücke rangiert, bereits zur Serienreife gebracht wurden, sind mit der Automatisierung des Fahrens noch (kosten-)technische und insbesondere rechtliche Hürden verbunden. Fest steht aber, dass sich viele Akteure darum bemühen, in den kommenden Jahren praxiserprobte Lösungen zum automatisierten bzw. autonomen Fahren zu finden, um den Nutzern neben einer höheren Verkehrssicherheit einen größeren Komfort anbieten zu können.

Daneben werden u.a. aufgrund der Vermeidung menschlicher Reaktionszeiten geringere Fahrzeugabstände und somit eine erhöhte Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ermöglicht. Eine Abschätzung der Leistungspotentiale in städtischen Räumen ist jedoch noch nicht ausreichend untersucht worden, um genaue Wirkungen ableiten zu

können. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass je nach Dichte der autonom fahrenden Fahrzeuge nennenswerte Potentiale entstehen werden, die bei der Zugrundelegung heutiger Verkehrsstärken eine Neuordnung des öffentlichen Raums an vielen mehrstreifigen Hauptverkehrsstraßen zuließen. Dies erfordert allerdings zwingend stagnierende Verkehrsmengen, um die Effizienzvorteile auch in Veränderungen des Straßenraumes übersetzen zu können. Heutige Trendforschungen gehen jedoch im Regelfall von einer deutlichen Zunahme des Verkehrs aus, sofern sich autonome Systeme durchsetzen, bei denen das Fahrzeug vollkommen eigenständig durch den Stadtverkehr fährt und der Fahrer somit die Fahrzeit für andere Beschäftigungen nutzen kann. Insbesondere für Pendler bedeutet dies eine massive Attraktivitätssteigerung. Steigende Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr wären die Folge.

Es sollte also Ziel sein, den Prozess der technischen Entwicklung auch kontinuierlich stadträumlich zu begleiten. Es müssen Strategien entwickelt werden, die es ermöglichen, die Potentiale für die Stadt zu nutzen.

## 2.2 Charakterisierung der Abschnitte

In der städtebaulichen Analyse erweist sich die Magistrale nicht als homogener Stadtraum, sondern gliedert sich in Abschnitte mit unterschiedlichen Prägungen. Eine abschnittsweise Betrachtung ist daher erforderlich, um für die jeweils spezifische Situation adäquate städtebauliche Maßnahmen und Vorschläge zu entwickeln.

### **Abschnitt 1: Unterer Bereich der Magistrale zwischen Alster und Mundsburg**

Im südlichen Bereich des Abschnitts kreuzt die Magistrale die Landschaftsachse der Wandse mit Blickachsen in Richtung Alster bzw. Kuhmühlenteich. Neben gründerzeitlicher Blockrandbebauung sind Zeilenbauten des Geschosswohnbaus, die dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt der Nachkriegszeit folgen, charakteristisch für diesen Abschnitt. Die Gebäudezeilen stehen oftmals giebelständig zur Straße, wodurch sich eine Nord- Süd- Orientierung der Wohnungen ergibt. Die Gebäudehöhen betragen in der Regel vier bis fünf Geschosse. Die Erdgeschosse werden gewerblich genutzt. Der Straßenraum umfasst vier Fahrspuren, beidseitig Parkplatzstreifen, Rad- und Fußwege sowie Straßenbäume.

### **Abschnitt 2-4: Kernbereich der Magistrale zwischen Mundsburg und Barmbeker Markt**

#### **2. Abschnitt Winterhuder Weg – Wagnerstraße:**

Der Abschnitt 2 wird durch die Mundsburg- Hochhäuser, das Einkaufszentrum „Hamburger Meile“ und den Ausbau der Hamburger Straße nach dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ aus den 70er Jahren geprägt. Der überdimensionierte Straßenraum mit bis zu zehn Fahrspuren, einer nicht nutzbaren grünen Mittelinsel und einer Gesamtbreite von bis zu 75 m, stellt eine schwer zu überwindende Barriere dar und trennt gemeinsam mit der städtebaulichen Großform der „Hamburger Meile“ die Stadtteile Winterhude/Barmbek- Süd von Uhlenhorst/Eilbek über eine Länge von ca. 800 m voneinander. Der Funktion als Begegnungs- und Aufenthaltsraum kommt die Magistrale auf diesem Abschnitt aufgrund der introvertierten Einkaufspassage „Hamburger Meile“ in keiner Weise nach.

#### **3. Abschnitt Wagnerstraße – Dehnhaiide :**

Der Abschnitt zwischen Wagnerstraße und Dehn-

haide zeigt sich als weiträumiger sechsspüriger Straßenraum mit disperser Randbebauung der 60er Jahre mit sehr unterschiedlichen Gebäudehöhen und fehlenden Raumkanten (Westseite). Der Gebäudebestand weist in weiten Teilen einen starken Sanierungsbedarf aus. Straßenbäume fehlen fast gänzlich und es mangelt an Aufenthaltsqualität.

#### **4. Abschnitt: Dehnhaiide - Barmbeker Markt**

Charakteristisch für den Abschnitt rund um den Barmbeker Markt ist das Hochbahnviadukt als Teil der Streckenführung der U-Bahnlinie 3. Beidseitig des Viadukts umfasst der Straßenraum bis zu sechs Fahrspuren sowie Nebenfahrbahnen und Parkplatzstreifen. Die Verkehrsführung ist durch die „Einfädelerung“ unterhalb des Viadukts unübersichtlich und die Aufenthaltsqualität gering. Die Randbebauung ist lückenhaft bzw. durch solitärartige Gebäude wenig raumbildend (Westseite).

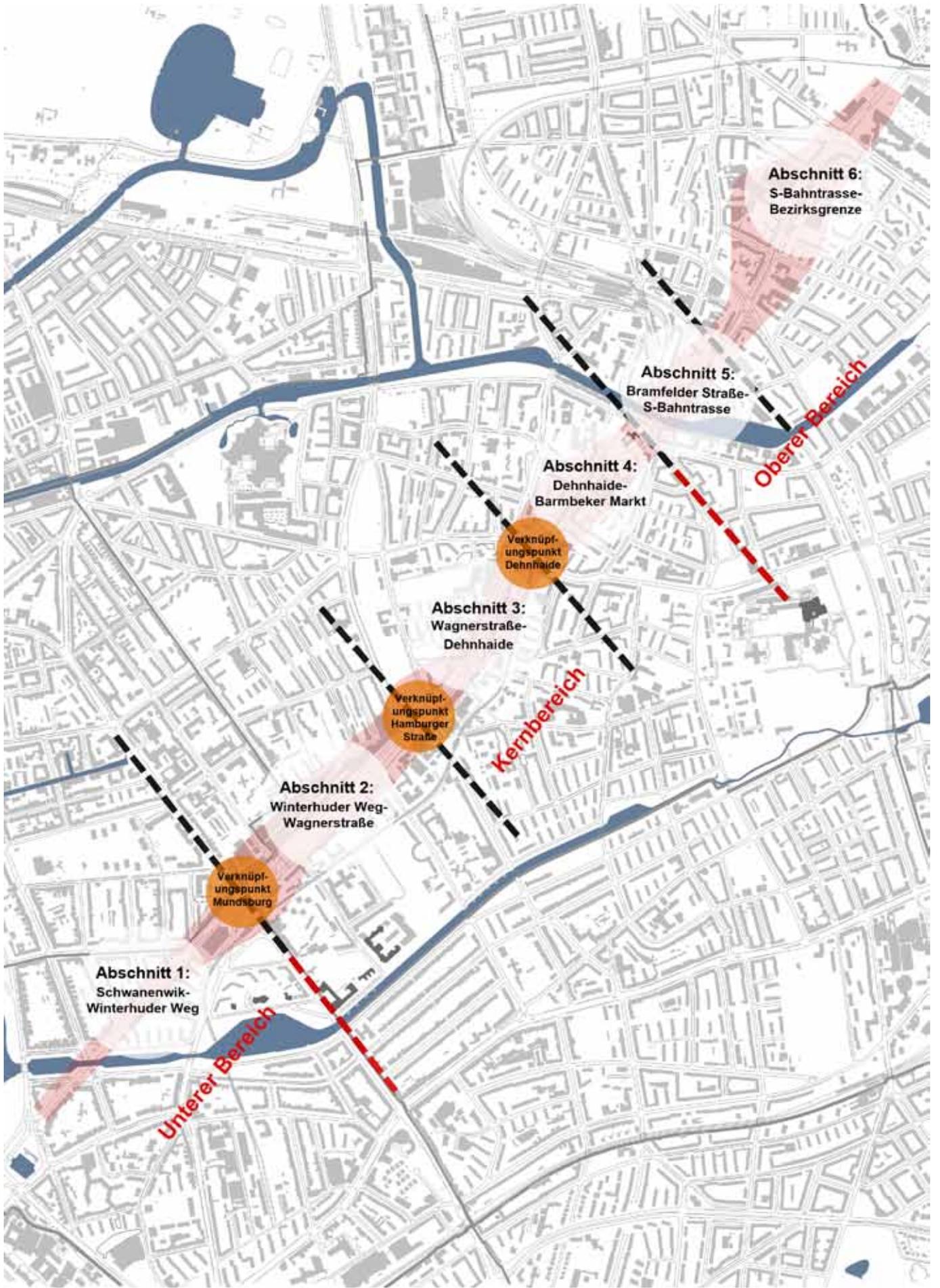
### **Abschnitt 5-6 Oberer Bereich der Magistrale zwischen Barmbeker Markt und Bezirksgrenze**

#### **5. Abschnitt: Bramfelder Straße - S-Bahntrasse**

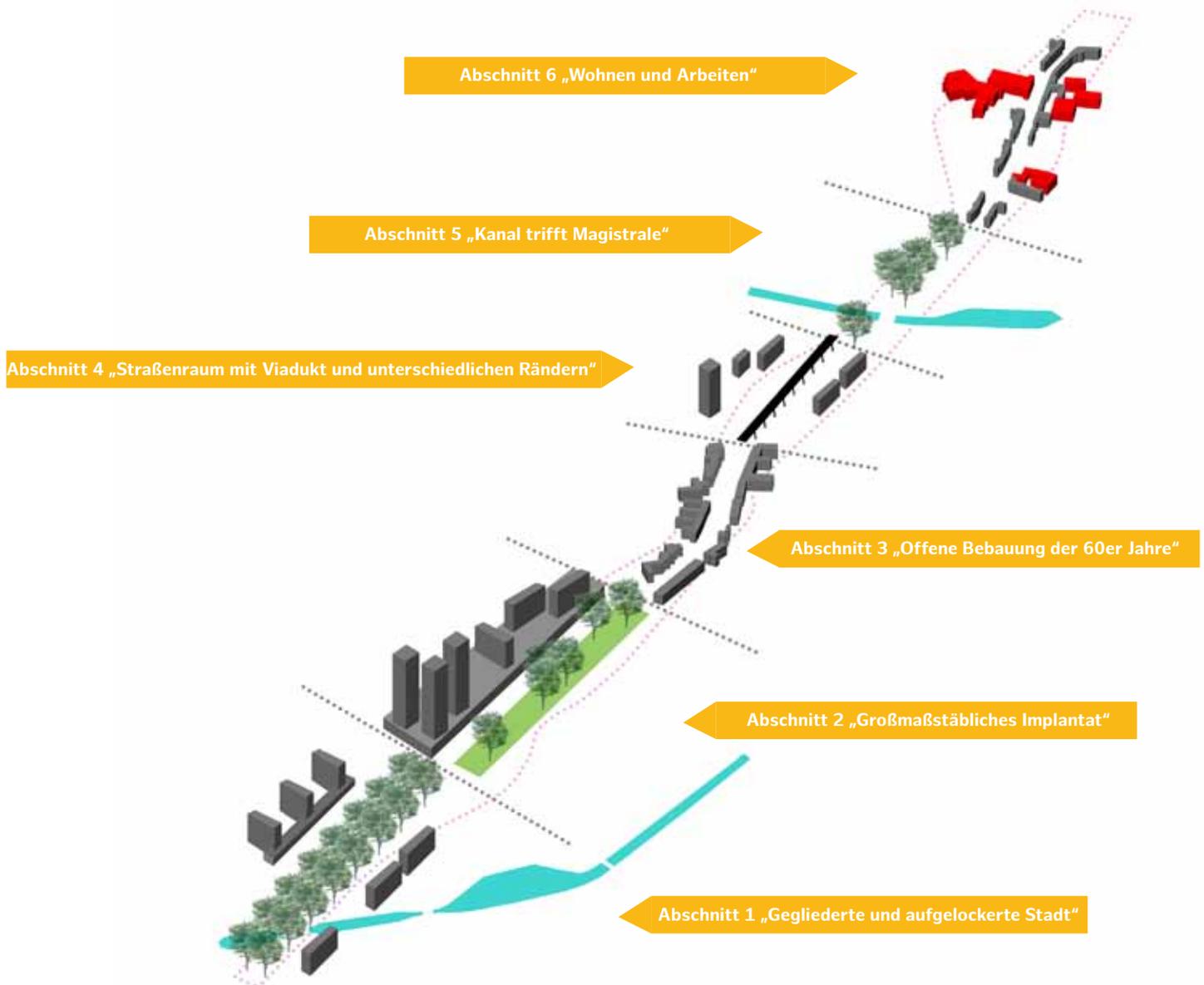
Die Querung der Landschaftsachse Osterbek stellt für diesen Abschnitt der Magistrale ein markantes, noch wenig genutztes Potenzial dar. Unmittelbar nördlich der Landschaftsachse verunkeln die weitgreifenden spitzwinkligen Einmündungsbereiche von Fuhsbütteler- und Steilshooper Straße mit breiten Mittelinseln und Abbiegespuren die räumliche Führung der Magistrale. Die Ränder bieten Möglichkeiten zur räumlichen Arrondierung und zur Flächenoptimierung.

#### **6. Abschnitt: S-Bahntrasse-Bezirksgrenze**

Der Abschnitt weist eine starke Durchmischung unterschiedlicher Bau- und Nutzungsstrukturen auf. Kleinteilig parzellierte Wohnnutzungen liegen neben großflächigen Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen mit teilweise großen oberirdischen Stellplatzanlagen. Die Gebäude variieren stark in ihrer Höhe und architektonischen Ausprägung. Es fehlen bauliche Akzente. In weiten Teilen besteht erheblicher Sanierungsbedarf und es sind Leerstände im Bereich der gewerblichen Nutzungen zu verzeichnen. Der Straßenraum umfasst vier Fahrspuren, teilweise zuzüglich Nebenfahrbahn. In weiten Teilen fehlen Straßenbäume. Entlang des Abschnittes bieten sich Chancen zur Raumbildung durch Nachverdichtung mit neuen Wohn- und Gewerbenutzungen.



Charakteristische Abschnitte



## Identitäten der Abschnitte

### 2.3 SWOT-Analyse

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse der Analyse des Untersuchungsraums zusammenfassend dargestellt. Dazu werden mit Hilfe des Instruments der SWOT-Analyse die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken gegenübergestellt.

Unübersehbar ist, dass der Untersuchungsraum in weiten Teilen durch den motorisierten Individualverkehr dominiert wird. Die damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie der einseitige Ausbau des Verkehrsraums zugunsten des motorisierten Verkehrs wirken sich negativ auf die Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufenthaltsquali-

tät des Stadtraums aus. Die Straßenräume sind oftmals überdimensioniert. Dieser Eindruck wird durch vielfach unterdimensionierte bauliche Ränder noch verstärkt. In der Folge wirken die Randbereiche teilweise unattraktiv und es sind Leerstände zu verzeichnen.

Im Gegenzug ist der gesamte Untersuchungsraum relativ zentrumsnah gelegen und durch den öffentlichen Nahverkehr gut an dieses angebunden. Die Nähe zur Alster und die Kreuzung mit den beiden Landschaftsachsen „Wandse“ und „Osterbekkanal“ bieten direkten Zugang an übergeordnete städtische Grün- und Erholungsräume.

Die sehr gute Infrastruktur und der direkte Anschluss an die angrenzenden integrierten und attraktiven Quartiere und Stadtteile, wie z.B. Uhlenhorst, Eilbek oder Barmbek- Süd sind weitere positive Standortfaktoren.

Insgesamt lässt sich sagen, dass der Untersuchungsraum der Magistrale eine Vielzahl von Entwicklungschancen für eine Verbesserung der Attraktivität des Stadtraums und als Standort für vielfältige Nutzungen bietet. Das gilt sowohl bei Erhalt der aktuellen Leistungsfähigkeit der Verkehrsfunktion, jedoch umso mehr bei einer perspektivisch betrachtet nicht unrealistischen Einschränkung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit aufgrund veränderten Mobilitätsverhaltens.

### **Städtebau**

Wesentliche städtebauliche Schwächen entlang der Magistrale sind überdimensionierte Stadträume und eine unzureichende bauliche Fassung der Straßenräume. In Teilen bewirken großflächige eingeschossige Einzelhandelsflächen und ebenerdige Stellplatzanlagen einen hohen Flächenverbrauch in zentralen Lagen. Teilweise sind hoher Sanierungsstau und Leerstände zu beklagen. Darüber hinaus fehlen in einigen Abschnitten städtebauliche Akzentuierungen. Ein besonderes städtebauliches Problem stellt die „Hamburger Meile“ dar, die wie ein Fremdkörper in das gewachsene städtebauliche Gefüge eingepflanzt wurde und die Stadtteile Winterhude/ Barmbek- Süd und Uhlenhorst/ Eilbek über eine Länge von ca. 800 m voneinander trennt.

Entwicklungschancen bestehen in erster Linie in der „Stadtreparatur“ durch Ausbau der Ränder durch Lückenschließung, Reduzierung von Raumprofilen und Aufstockungen von unterdimensionierten Gebäuden. An städtebaulich exponierten Stellen können durch Hochpunkte oder markante Bebauungen Akzente gesetzt werden. Im Bereich der „Hamburger Meile“ müssen langfristig Lösungen gefunden werden, wie die voneinander getrennten Stadtteile räumlich wirksam verknüpft werden können.

### **Freiraum**

Erhebliche Schwächen entlang der Magistrale liegen in der mangelhaften Nutzbarkeit und geringen Attraktivität der Freiflächen. So ist z.B. die riesige Grüninsel zwischen Hamburger Straße und

Oberaltenallee von Verkehr umspült und weder zugänglich noch nutzbar. Alle Platzsituationen sind verkehrsdominiert und bieten wenig Aufenthaltsqualität. Der Versiegelungsgrad der Freiflächen beträgt etwa 90%.

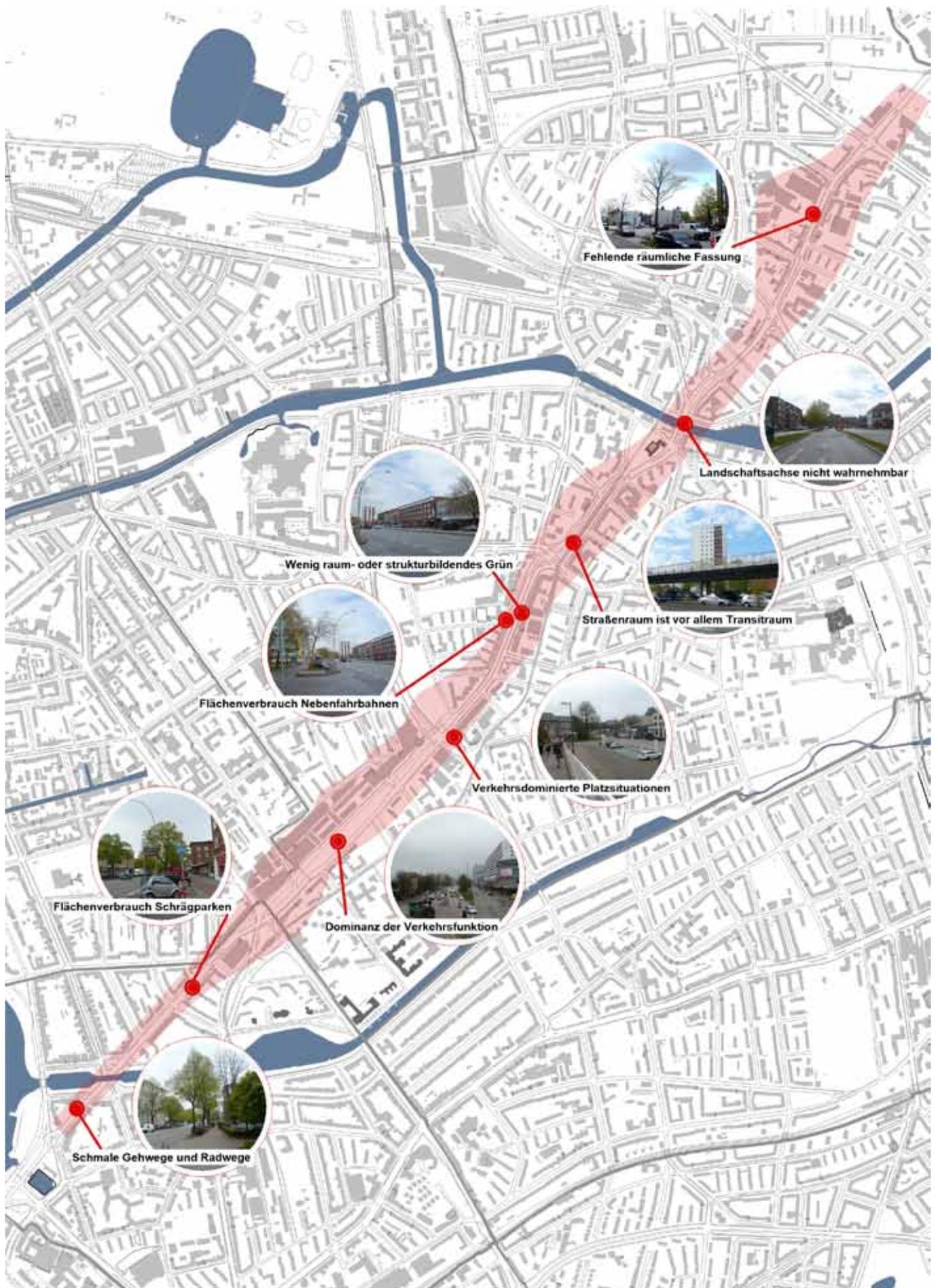
Durch Neusortierung und Teilrückbau von Fahrbahnen, Nebenflächen und Knotenpunkten kann der Freiflächenanteil entlang der Magistrale quantitativ deutlich gesteigert werden. Chancen liegen jedoch vor Allem in der qualitativen Verbesserung der Freiflächen. Ein erhöhter Freiflächenanteil, Teilentsiegelung von Nebenflächen mit wassersensibler Oberflächengestaltung und der consequenten Ergänzung der Straßenbäume tragen einen erheblichen Anteil zur Verbesserung der Luftqualität und der Attraktivität des Stadtraums bei. Ein weiteres großes Potenzial liegt in der Steigerung der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Freiflächen durch Rückeroberung und Neugestaltung von Räumen. So können z.B. durch Zusammenfassung von Fahrbahnen großflächige Mittelinseln an die Ränder verlegt und nutzbar gemacht werden.

### **Verkehr**

Die Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr sind teilweise überdimensioniert. Dies trifft insbesondere für die Knotenpunkte und aufwendige Abbiegestreifen, aber in einigen Abschnitten auch auf die Strecke zu. Zusätzliche Nebenbahnen mit beidseitig angeordneten Parkplätzen verschärfen den hohen Flächenfraß. Fuß- und Radwege sind hingegen wenig attraktiv und teilweise unkomfortabel. Insbesondere die Querung der Magistrale und der Knotenpunkte stellen eine große Herausforderung dar und vermitteln ein Gefühl der Unsicherheit.

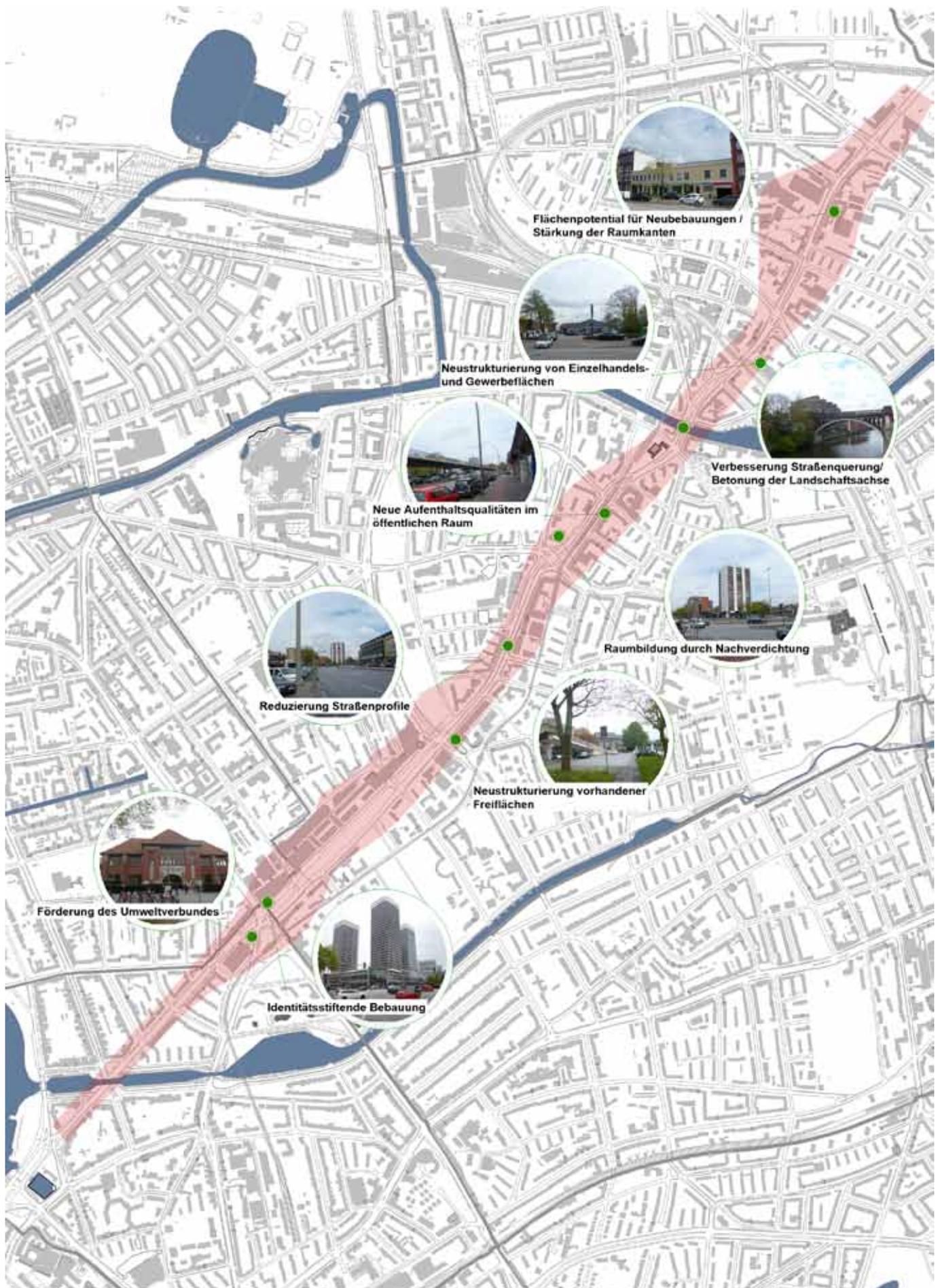
Chancen bestehen durch die Neusortierung und kompaktere Ausbildung von Fahrbahnen und Knotenpunkten. Unübersichtliche Fahrbahnführungen, wie etwa am Barmbeker Markt können vereinfacht werden und die gewonnenen Flächen als Freiflächen gestaltet und für sichere und komfortablere Rad- und Fußwege ausgebaut werden. Ähnliche Potenziale zugunsten eines attraktiven Ausbaus des Fuß- und Radverkehrs bestehen durch den Rückbau von Nebenbahnen sowie durch die Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr, etwa durch den Umbau von Schrägparkplätzen in Längsparkplätze.

Schwächen
Heterogene Bebauungsstruktur innerhalb des Untersuchungsgebiets steht im Kontrast zu den angrenzenden in Teilen homogenen Gründerzeitquartieren und Quartieren der 1920er Jahre (Solitäre und offene Zeilenbauweise stehen geschlossenen Blockrandbebauungen gegenüber)
insgesamt wirkt das Siedlungs- und Landschaftsbild entlang des Untersuchungsgebiets stark fragmentiert
Lärm- und Schadstoffbelastung = Straßenraum entlang der Magistrale wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung vor allem als Transitraum genutzt und ist für Wohnnutzung nur mit besonderen Lärmschutzmaßnahmen geeignet.
Da die Entwicklung seit dem Ende des 19. Jahrhunderts durch zahlreiche Brüche geprägt ist, fehlen dem Untersuchungsgebiet oftmals klare städtebauliche Kanten
Untersuchungsgebiet teilweise mit Funktions- und Gestaltungsmängeln/ Gliedernde oder strukturierende Landschaftselemente zur Orientierung fehlen weitestgehend
Dominanz der Verkehrsfunktion. Die Magistrale hat nur geringe Qualität für das Stadt- und Landschaftsbild
unübersichtliche Verkehrsräume
mangelnde ÖPNV-Vernetzung mit benachbarten Stadtteilen
Komplizierte / umständliche Wegeverbindungen = Die Querung der Magistrale stellt für Fußgänger und Fahrradfahrer eine deutliche Barriere dar / deutliche Trennungswirkung
verkehrsdominierte Platzsituationen
wenig raum- oder strukturbildendes Grün
vernachlässigte Hausvorzonen mit wenig Aufenthaltsqualität
hoher Versiegelungsgrad der Freiflächen
Risiken
heutige Auslastung bei den Parkanlagen hoch, sodass bei zunehmender städtebaulicher Verdichtung ein Defizit an Grün- und Spielflächen entstehen kann
Differenzierte und oftmals kleinteilige Eigentümerstruktur entlang der Magistrale als Entwicklungshemmnis
Aufgrund der Lärm- und Abgasemissionen entlang der hochbelasteten Magistrale ergeben sich hohe Anforderungen an Wohnungsneubau, so werden im straßennahen Bereich Wohn- und Schlafräume nur zur lärmabgewandten Seite zulässig sein
Die Wohnungsnachfrage im Bezirk ist sehr hoch und geht von allen Bevölkerungsgruppen aus (bestehende Gefahr von Verdrängungsprozessen)
Hoher Sanierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur bei gleichzeitig geringen Finanzierungsmöglichkeiten
Konflikt zwischen Weiterentwicklung der Grünflächenpotenziale und Ausnutzung der Bauflächenpotenziale - aufgrund des Investitionsdruckes durch Wohnungsneubau und Wohnfolgeeinrichtungen



SWOT-Schwächen (Auswahl)

Stärken
Zentrale Lage des Untersuchungsgebiets = hohes innerstädtisches Entwicklungspotenzial in attraktiver Lage
Stadtbildprägende Bebauung entlang der Magistrale, historischen Einzelbauwerken und Gebäudeensemble mit Denkmalstatus = Identitätsträger für eine zukünftige Entwicklung
Untersuchungsgebiet verfügt über Flächenpotential für Gewerbe- und Wohnbebauung
Großräumig betrachtet ist das Untersuchungsgebiet gut mit dem System der übergeordneten Grünräume und Landschaftsachsen vernetzt
Gute verkehrliche Anbindung für MIV
Gute ÖPNV-Anbindung, U-Bahnlinie 3 und Buslinien vernetzen das Gutachtengebiet mit seiner Umgebung
Chancen
Stärkung der einzelnen Identitäten des öffentlichen Raums
Stärkung der Raumkanten / Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)
Entwicklung von neuen gemischt genutzten Bebauungsstrukturen für unterschiedliche Nachfragergruppen-Verpflichtung der Eigentümer zur Umsetzung des sogenannten Drittmixes beim Wohnungsbau = sozial gemischte und bezahlbare Wohnoptionen
Gegenwärtige Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet ist positiv = Nachfrage nach Wohnraum als Grundlage für eine positive Gesamtentwicklung ist gegeben
Re-Urbanisierung durch Neustrukturierung von Brach- und Konversionsflächen
Räumliche und strukturelle Vernetzung und Integration des Untersuchungsgebietes in das Umfeld zum Beispiel durch das Anlegen neuer und Verbesserung von bestehenden Wegebeziehungen
Vorhandene, gut vernetzte aktive Bürgerschaft, Vereine und Institutionen als Potenzial zum Ausbau von weiteren kulturellen und sozialen Netzwerke, Stärkung des Zusammenhalts und der Kontinuität, identitätsstiftende Wirkung
Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer
Chance zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes durch: Reduzierung von Verkehrsflächen für den MIV, Einbindung des Untersuchungsraumes ans übergeordnete Rad- und Fußwegenetz, Förderung immissionsarmer Verkehrsmittel
Verbesserung der Verkehrssicherheit z.B. durch zusätzliche Querungshilfen, Aufwertung Umsteigepunkte ÖPNV etc.
Aufhebung der Barrierewirkung der Magistrale durch Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten, Entwicklung eines barrierefreien Stadtraums für eine gleichberechtigte Mobilität im Sinne des Inklusionsgedankens
Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Stärkung des Radverkehrs / ÖPNV
Aufwertung, Neuorganisation und Verbesserung Nutzbarkeit der öffentlichen Freiflächen = Positive Ausstrahlung der Entwicklung und Attraktivitätssteigerung des gesamten Umfeldes
Stärkung des Straßenbegleitgrüns durch Neuanpflanzungen



SWOT-Chancen (Auswahl)



### **3. BERICHT ÜBER DIE BETEILIGUNG**

#### **3.1 INFORMATIONSVERANSTALTUNG**

#### **3.2 EXPERTENWORKSHOP I**

#### **3.3 EXPERTENWORKSHOP II**

### 3. BERICHT ÜBER DIE BETEILIGUNG

Das Gutachten für die zukünftige Entwicklung der Magistrale-Nord von der Alster bis zur Bezirks-grenze wurde von einem Beteiligungsprozess begleitet, in dem die Interessierten – und betroffenen – Bürgerinnen und Bürger sowie Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachrichtungen, Eigentümern, Vertretern aus den Stadtteilen und der Politik zu Wort kommen und ihre Ideen, Anregungen, Kritik, Meinungen, Fachexpertisen und Visionen einbringen konnten.

Zum Start des Projektes wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt, um die gutachterliche Analyse und Konzeptentwicklung um die Sicht der Bürgerinnen und Bürger zu erweitern und deren Wünsche und Anregungen in den Planungsprozess zu integrieren.

Neben der Online-Beteiligung wurden vor Ort dialogische Interviews und Gespräche mit unterschiedlichen Akteuren geführt. Ergänzend dazu wurden die Ziele und Ideen für die künftige Weiterentwicklung des Magistralenraums in zwei Expertenworkshops diskutiert.

Die Beteiligungselemente im Einzelnen

#### 3.1 Online-Beteiligung

Zum Start des mehrmonatigen Gutachten-Prozesses wurde eine umfassende online-Beteiligung angeboten. Alle Interessierten konnten unter der Adresse [www.hamburg.de/magistrale-nord](http://www.hamburg.de/magistrale-nord) Ideen, Kritik oder Anregungen hinterlassen. Die Webseite war fünf Wochen lang (vom 6. Juni bis 11. Juli 2017) freigeschaltet. Neben den Ergebnissen können dort alle zum Projekt angefertigten Dokumente, wie zum Beispiel die Protokolle zu den Veranstaltungen heruntergeladen werden.

Kernelement der online-Beteiligung ist ein Ausschnitt der Stadtkarte bzw. eines Luftbildes von Hamburg rund um die Magistrale. Hinterlegt sind in dieser Karte einige relevante Informationen zum Grün, dem HVV oder zu Kindereinrichtungen und Schulen. Dort konnten die entsprechenden Anregungen, Hinweise und Ideen verortet und eingetragen werden.

Eingesehen werden können die einzelnen Beiträge auch gefiltert nach verschiedenen Themen, je nachdem, wie sie von den Beitragserstellern markiert worden waren. Die einzelnen Themen sind „Mobilität und Verkehr“, Städtebau und Stadt-raum“, „Handel und Nahversorgung“, „Kultur“,

Freizeit“, „Arbeitsstätten“, „Wohnen“, „Soziales“ und „Sonstiges“. Insgesamt wurden 133 verschiedene Beiträge verfasst und 72 Kommentare hinterlassen. Mehr als 3.000 Seitenaufrufe wurden registriert.

Zusammenfassend lassen sich verallgemeinernd aus den Beiträgen folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Die Verfasser der Beiträge sind vor allem mit den verkehrlichen Problemen vertraut und fordern an vielen Stellen Verbesserungen. Bezogen auf den Fußgängerverkehr und den Fahrradverkehr wurden zum Teil deutliche Benachteiligungen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) angemerkt. Hier sehen viele Handlungsbedarf. Dies ist insofern nicht überraschend, da durch die Frage eins der Umfrage herauskam, dass nahezu dreiviertel der Befragten sich hauptsächlich zu Fuß (10,9 Prozent) und mit dem Fahrrad (62,8 Prozent) im Magistralenraum bewegen. Mit dem Auto waren hingegen 20,9 Prozent unterwegs, mit Bussen und Bahnen lediglich 5,4 Prozent.

- Die Dominanz des MIV führt nach Ansicht vieler zu einer bemerkbaren Einschränkung der Lebensqualität durch Emissionen (Lärm, Abgase...). Bau-liche Veränderungen und Einschränkungen des Autoverkehrs waren hier die Forderungen.

- Bezogen auf das jeweilige Wohnumfeld wünschen sich die Beitragsverfasser mehr und qualitätsvollere Grün- und Freizeitflächen.

Bemerkenswert ist, dass nicht – wie sonst häufig bei online-Beteiligungen – der Schwerpunkt auf reiner Nennung von Kritik lag, sondern sehr viele eigene Ideen und Anregungen eingebracht wurden. Zum Teil wurden diese konkret auf dem Plan verortet und intensiv beschrieben. Aus der zweiten Frage der Umfrage ging hervor, dass mehr als die Hälfte derjenigen, die sich beteiligten in unmittelbarer Nähe zur Magistrale wohnen (57,4 Prozent). Immerhin noch 21,4 Prozent arbeiten in unmittelbarer Nähe zur Magistrale. Für zusammengerechnet 69,2 Prozent der Befragten hat die Magistrale eine sehr große oder große Bedeutung.

Mittels einer Umfrage wurden – in standardisierter Form – weitere Meinungen und Ansichten abgefragt. Die Beteiligung an der Umfrage war mit meist mehr als 100 Nutzerinnen und Nutzern bei den einzelnen Fragen ebenfalls sehr gut. Neben den Fragen, wie die Menschen sich hauptsächlich

auf der Magistrale bewegen und ob sie in unmittelbarer Nachbarschaft zur Magistrale wohnen oder arbeiten sowie der Frage nach der Bedeutung (s.o.) wurden vor allem Einschätzungen zur Magistrale und Wünsche erhoben. Zudem wurde gefragt, wovon es in Zukunft mehr geben sollte. Auch hier belegten die ersten fünf Plätze Themen, die mit Fuß- und Fahrradverkehr sowie mit den Grünräumen zu tun haben.

Besonders wichtig ist den Menschen bei der strategischen Entwicklung der Magistrale, mit mehr als einem Viertel der abgegebenen Stimmen, die Reduzierung der Emissionen (Lärm, Staub etc.). Auf den Plätzen zwei und drei rangieren „mehr Grün“ (Parkanlagen etc.) mit 22 Prozent und „weniger Straßenverkehr“ mit 19 Prozent. Beteiligt an der Umfrage haben sich mit jeweils rund 44 Prozent die 20 bis 40-Jährigen sowie die 40 bis 60-Jährigen. Über 60 Jahre waren 9,2 Prozent. In der Altersgruppe der unter 20-Jährigen haben sich lediglich zwei Prozent beteiligt.

### **3.2 Auftaktveranstaltung**

Um der Bevölkerung einen Einblick in die Zielsetzung und das Verfahren der gutachterlichen Untersuchung der Magistrale zu geben, lud das Bezirksamt am 14. Juni 2017 zu einer Informationsveranstaltung mit Info-Markt und Diskussionsmöglichkeit.

Diese Veranstaltung wird an dieser Stelle unter der Überschrift „Beteiligungselemente“ erwähnt, weil es sich nicht um eine klassische Informationsveranstaltung mit Frontal-Darstellung handelt, sondern die Teilnehmenden sich bereits zu Beginn in einem Info-Markt über Zielsetzung und Rahmenbedingungen informieren und Fragen stellen konnten. Auch gab es hier die Gelegenheit, Wünsche, Ideen oder Anregungen niederzuschreiben. Nach der Präsentation der Ziele und ersten Analyseergebnisse gab es Gelegenheit zur Diskussion.

Das Protokoll der Veranstaltung mit Niederschrift der Fragen und Antworten sowie der im Info-Markt niedergeschriebenen Anregungen ist zu finden unter: [www.hamburg.de/magistrale-nord](http://www.hamburg.de/magistrale-nord).

### **3.3 Expertenworkshops**

Um die gutachterliche Untersuchung aus möglichst vieler dieser Belange betrachten zu lassen, aber auch, um viele Stellen, die zukünftig in Planungen eingebunden oder berührt sein werden frühzeitig zu informieren, lud das Bezirksamt an

zwei Terminen im Verfahren zu je dreistündige Expertenworkshops.

Der erste fand zu einem frühen Zeitpunkt im Verfahren am 12. Juli 2017 statt, der zweite am 10. Januar 2018. Der Kreis der Eingeladenen war jeweils nahezu identisch und reichte vom Stadtteilrat Barmbek-Süd über Vertreter der angrenzenden Immobilienwirtschaft bis hin zur Verkehrsdirektion, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, der Architekten- und der Handelskammer. Verschiedene Fachbehörden sowie die Fraktionen in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord waren ebenfalls eingeladen. Der Kreis der Expertinnen und Experten umfasste jeweils etwa 30 Personen.

Im ersten Expertenworkshop erläuterte zu Beginn der Fachamtsleiter Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Hamburg-Nord, Herr Boltres, Anlass und Zielsetzung des Verfahrens. Im Anschluss führten die Planer die ersten Ergebnisse der Bestandsaufnahme aus und präsentierten die Idee, den mehr als vier Kilometer langen Streckenverlauf in Abschnitte einzuteilen. An Stellwänden konnten dann zu den jeweiligen Abschnitten seitens der Expertinnen und Experten Anregungen und Ideen eingebracht werden. Von dieser Möglichkeit wurde intensiv Gebrauch gemacht.

Im zweiten Workshop wurden die ersten Ergebnisse der Planungen vorgestellt. Die Planer und die Auftraggeberin hatten sich zu diesem Zeitpunkt bereits darauf verständigt, dass das Gutachten in zwei Szenarien gedacht werden sollte. Das Szenario eins macht Vorschläge, ohne die Leistungsfähigkeit des Verkehrs zu beeinträchtigen. Das zweite Szenario denkt visionärer und lässt diese Möglichkeit zu.

Wiederum in kleinen Gruppen konnten an den Stellwänden die Ergebnisse der Planungen betrachtet und kommentiert werden. Die Teilnehmenden sollten sich die Fragen stellen, welche Punkte nicht ausreichend beachtet worden sind, ob es zusätzliche Ideen gibt, ob man zu einem Punkt Kritik oder gar ein Veto habe und an welchen Stellen man sich vorstellen könne, einen Beitrag seitens der eigenen Organisation oder Institution leisten zu können. Außerdem wurde die Frage erörtert, ob das angedachte Leitbild „Magistrale als Stadtraum für alle“ eine Mehrheit findet.

Die Aufmerksamkeit für das Gutachten und die Resonanz darauf war seitens der Expertinnen und Experten ausgesprochen positiv.



## **4. LEITBILD UND ENTWICKLUNGSKONZEPT**

**4.1 ABSCHNITT 1**

**4.2 ABSCHNITT 2**

**4.3 ABSCHNITT 3**

**4.4 ABSCHNITT 4**

**4.5 ABSCHNITT 5**

**4.6 ABSCHNITT 6**

## 4. LEITBILD UND ENTWICKLUNGSKONZEPT

Magistralen sind Stadtraum, Verkehrsraum, Lebensraum, Wirtschaftsraum und Raum für Infrastruktur. Ihre vielfältigen Aufgaben können sie heute nur eingeschränkt wahrnehmen. In der öffentlichen Wahrnehmung werden sie häufig auf ihre Funktion als Verkehrsraum reduziert.

Auf Basis der in verschiedenen Beteiligungsformaten mit der interessierten Öffentlichkeit, Experten unterschiedlicher Fachdisziplinen, mit Eigentümern, örtlichen Akteuren und mit der Politik geführten Diskussionen wurde das Leitbild „**Magistrale als Stadtraum für Alle**“ entworfen.

Das Leitbild rückt lange vernachlässigte Aufgaben der Magistrale wieder stärker in den Mittelpunkt. In einem „Stadtraum für Alle“ werden Wohnen und Arbeiten trotz der verkehrlichen Funktionen besser möglich sein. Die punktuelle städtebauliche Nachverdichtung an den Rändern der Magistrale wird dazu genutzt, den Stadtraum aufzuwerten. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehre werden Nebenflächen wie Geh- und Radwege oder Plätze als Lebensraum für die Anwohner erweitert. Urbane Nutzungen wie wohnungsbezogener Einzelhandel oder Gastronomie werden so wieder attraktiv.

Durch die Schaffung neuer Grünflächen, durch Baumpflanzungen und Dachbegrünungen wird die Umstrukturierung der Magistrale einen Beitrag zum klimagerechten Städtebau in Hamburg leisten. Durch eine konsequente Stärkung des Radverkehrs und durch eine Reduzierung der Trennwirkung wird eine nachhaltige Mobilität in der Magistrale gestärkt. Die Umsetzbarkeit des Leitbildentwurfs wird in den einzelnen Teilbereichen konzeptuell überprüft. Grundlage hierfür sind zwei Szenarien.

*Szenario 1 geht vom Erhalt der Leistungsfähigkeit für den KFZ-Verkehr aus. Szenario 2 geht von einem Rückbau der KFZ-Infrastruktur und einer deutlichen Qualitätssteigerung für Radverkehr sowie einer angemesseneren Verteilung der Verkehrsflächen auf die verschiedenen Verkehrsträger aus.*

### Städtebau

Aus städtebaulicher Sicht zeigt sich der „Stadtraum für Alle“ in der Umgestaltung und Nachverdichtung ihrer Ränder. In einigen Abschnitten wird die Magistrale bis heute durch das Nachkriegsleitbild der autogerechten, aufgelockerten und durchgrünten Stadt geprägt. Mit dem neuen

Leitbild werden eine höhere Dichte und Nutzungsmischung verbunden. Straßenzüge und Plätze werden durch Baulückenschließung und Gebäudeaufstockungen räumlich wieder klar gefasst. An städtebaulich besonderen Orten sind bauliche Akzente durch hohe Häuser denkbar. Dieser stadträumliche Umbau bildet die Grundlage für eine Reurbanisierung der Magistralen.

### Freiraum

Heute ist die Magistrale auf mehr als 90 % ihrer Fläche versiegelt. Auf langen Abschnitten fehlen Straßenbäume oder raumbildendes Grün. Mit dem Leitbild ist ein klimagerechter Umbau der Nebenflächen verbunden. Durch die Neuordnung der Verkehre können Nebenflächen vergrößert und in gleichem Zug entsiegelt und begrünt werden. Mit den Straßenbäumen kann die gestalterische Qualität der öffentlichen Räume verbessert werden. Der Stadtraum wird so wieder attraktiv für Aufenthalt und Begegnung der Anwohner aus den angrenzenden Wohnquartieren. Mit der Aufwertung der öffentlichen Räume werden die Magistralen wieder als urbane Orte erlebbar.

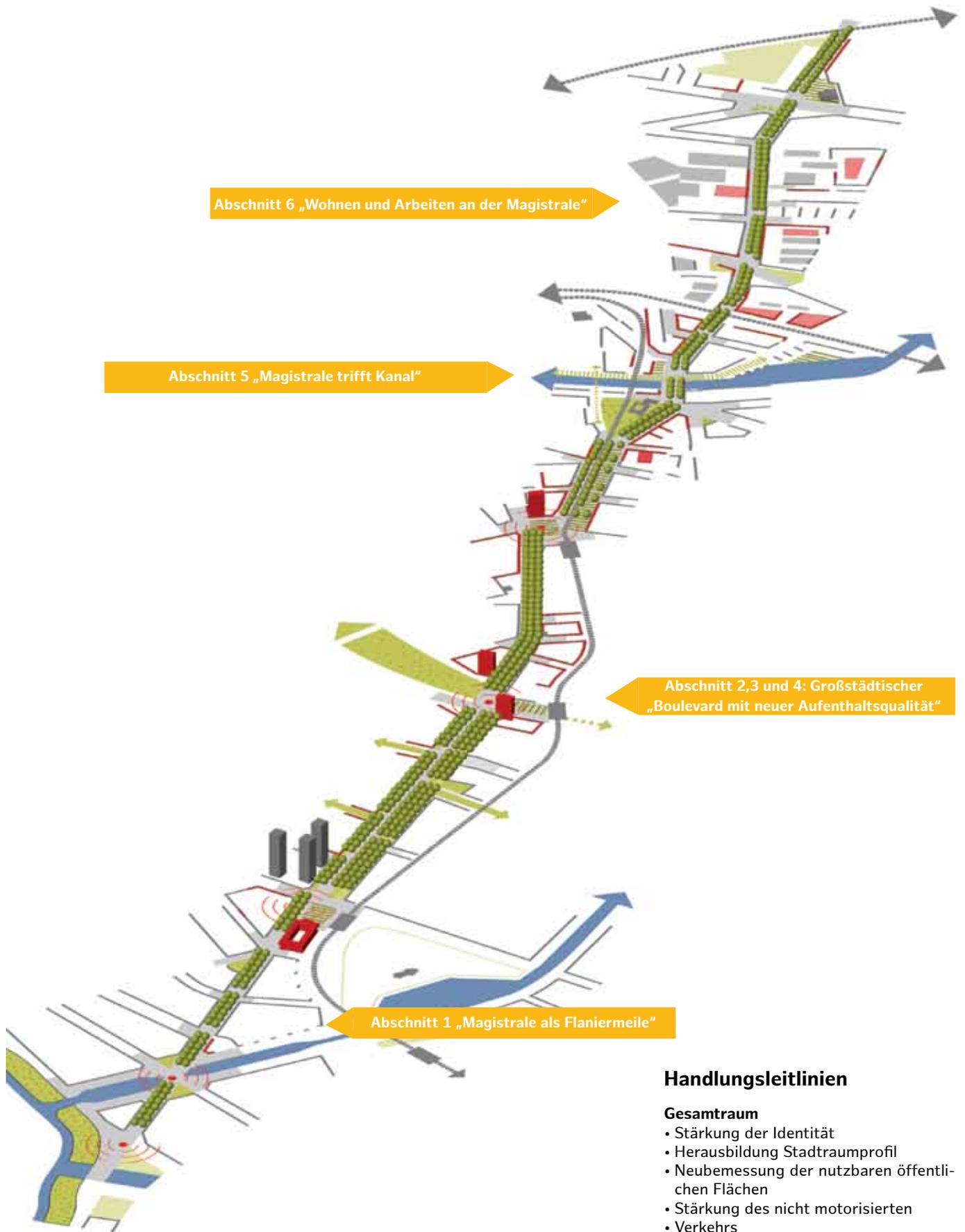
### Verkehr

Die betrachtete Magistrale, die neben kleinräumlichen Bezügen in erster Linie eine übergeordnete Verbindungsfunktion auf städtischer Ebene erfüllt, weist heute eine große Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf, wodurch die soziale Brauchbarkeit des öffentlichen Raums stark eingeschränkt wird.

Das Leitbild erfordert einen neuen Umgang mit dem vorhandenen Straßenraum, um den vielfältigen Nutzungsansprüchen in Zukunft gerecht werden zu können. Durch eine behutsame Neuordnung der Verkehrsflächen werden die Steigerung der Aufenthaltsqualität und eine Reduzierung der Trennwirkungen als Teil eines neuen Raumverständnisses möglich. Weiterhin wird dem Radverkehr eine besondere Rolle zukommen, da nur durch einen konsequenten Ausbau der Radverkehrsanlagen die übergeordneten Zielsetzungen erreicht werden können.

Analysen zeigen, dass seit einigen Jahren die absoluten Verkehrsbelastungen an vielen innerstädtischen Straßen rückläufig sind, was auf eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Menschen hindeutet.

## Leitbild: „Magistrale als Stadtraum für Alle“



### Handlungsleitlinien

#### Gesamtraum

- Stärkung der Identität
- Herausbildung Stadtraumprofil
- Neubemessung der nutzbaren öffentlichen Flächen
- Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs
- Klimaanpassung durch Entsiegelung und Begrünung

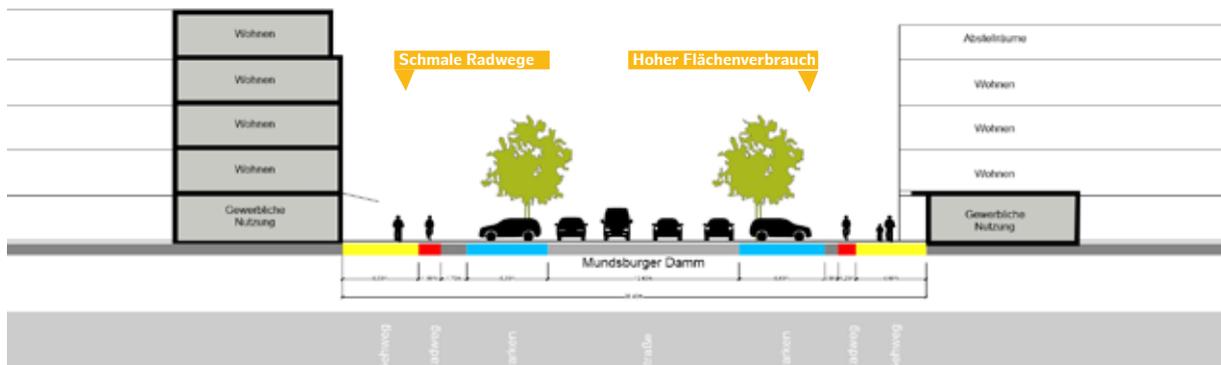
## Abschnitt 1: Teilräumliches Leitbild „Magistrale als Flaniermeile“

Unterer Bereich der Magistrale zwischen Alster und Mundsburg

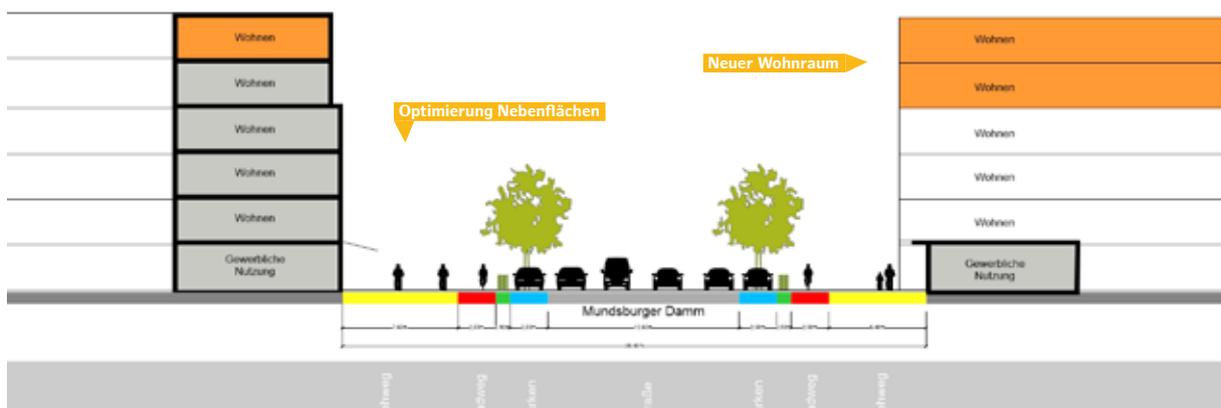
Abschnitt 1	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtraum ist geprägt von einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung im südlichen Abschnitt und Bebauung der 50/60er Jahre nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ im nördlichen Abschnitt</li> <li>• Querung der Wandse-Achse mit Blickachse Alster</li> <li>• Straßenquerschnitte von ca. 36 m Breite teils ungenutzte Nebenflächen</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen und gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I-VI Geschosse</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils sanierungsbedürftiger Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überplanung der südlichen Tankstelle</li> </ul>
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bis zu 4 Fahrspuren</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U-Bahnhaltestelle Mundsburg und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgaragen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Straßenbäume</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alleartiger Baumbestand entlang des Mundsburger Damms</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaftsachse "Wandseachse" kreuzt den Abschnitt</li> </ul>
Defizite/ Chancen und Potenziale	
Städtebau	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teilweise leerstehende Gewerbeflächen / Läden</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Raumkanten/Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> </ul>
Verkehr	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• große Flächeninanspruchnahme durch Schrägstellplätze</li> <li>• geringe Radverkehrsqualität und schmale Gehwege</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung von Verkehrsflächen für MIV</li> </ul>
Freiflächen	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „verkehrsdominierte“ Platzsituationen</li> <li>• vernachlässigte Hausvonzonen mit wenig Aufenthaltsqualität</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der einzelnen Identitäten des öffentlichen Raums</li> </ul>
Entwicklungsansatz	
Szenario 1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bauliche Ergänzung der Gebäude</li> <li>• Kreuzungspunkt der Landschaftsachse Wandse aufwerten (Parkflächen qualifizieren)</li> <li>• Neuordnung der Parkstände</li> <li>• breitere und qualitativere Hausvorbereiche (Platz für Fuß- und Radweg)</li> <li>• vorhandene Bäume ergänzen zu einer kräftigen Allee</li> </ul>
Szenario 2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächen der zwei Tankstellen qualitativ besser nutzen</li> <li>• Pocket-Park bauen</li> <li>• Kreuzungspunkt Hamburger Straße/Winterhuder Weg kompakter ordnen</li> <li>• Änderung der Verkehrsführung über den Friedrich- Schütter- Platz: geradlinige Führung des Winterhuder Wegs unter der U- Bahn hindurch in Richtung Süden/ Entfall der diagonalen Platzquerung (Einschränkung der Leistungsfähigkeit!)</li> <li>• neuer Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität zwischen Ernst-Deutsch-Theater und U-Bahnhof Mundsburg</li> </ul>



Leitbild: „Magistrale als Flaniermeile“



Bestand



Szenario 1+2

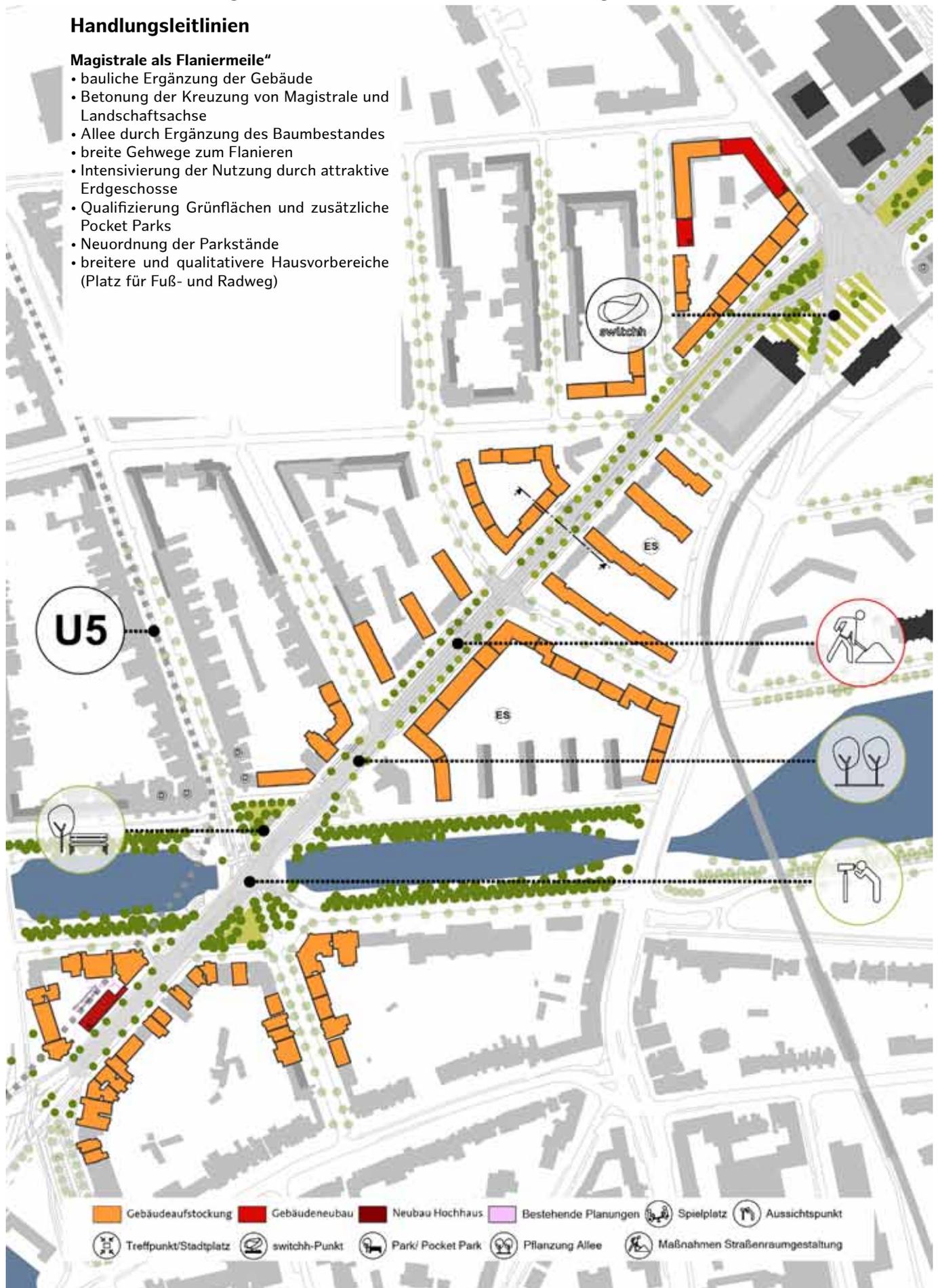
# Abschnitt 1: Teilräumliches Leitbild „Magistrale als Flaniermeile“

Unterer Bereich der Magistrale zwischen Alster und Mundsburg

## Handlungsleitlinien

### Magistrale als Flaniermeile“

- bauliche Ergänzung der Gebäude
- Betonung der Kreuzung von Magistrale und Landschaftsachse
- Allee durch Ergänzung des Baumbestandes
- breite Gehwege zum Flanieren
- Intensivierung der Nutzung durch attraktive Erdgeschosse
- Qualifizierung Grünflächen und zusätzliche Pocket Parks
- Neuordnung der Parkstände
- breitere und qualitativere Hausvorbereiche (Platz für Fuß- und Radweg)



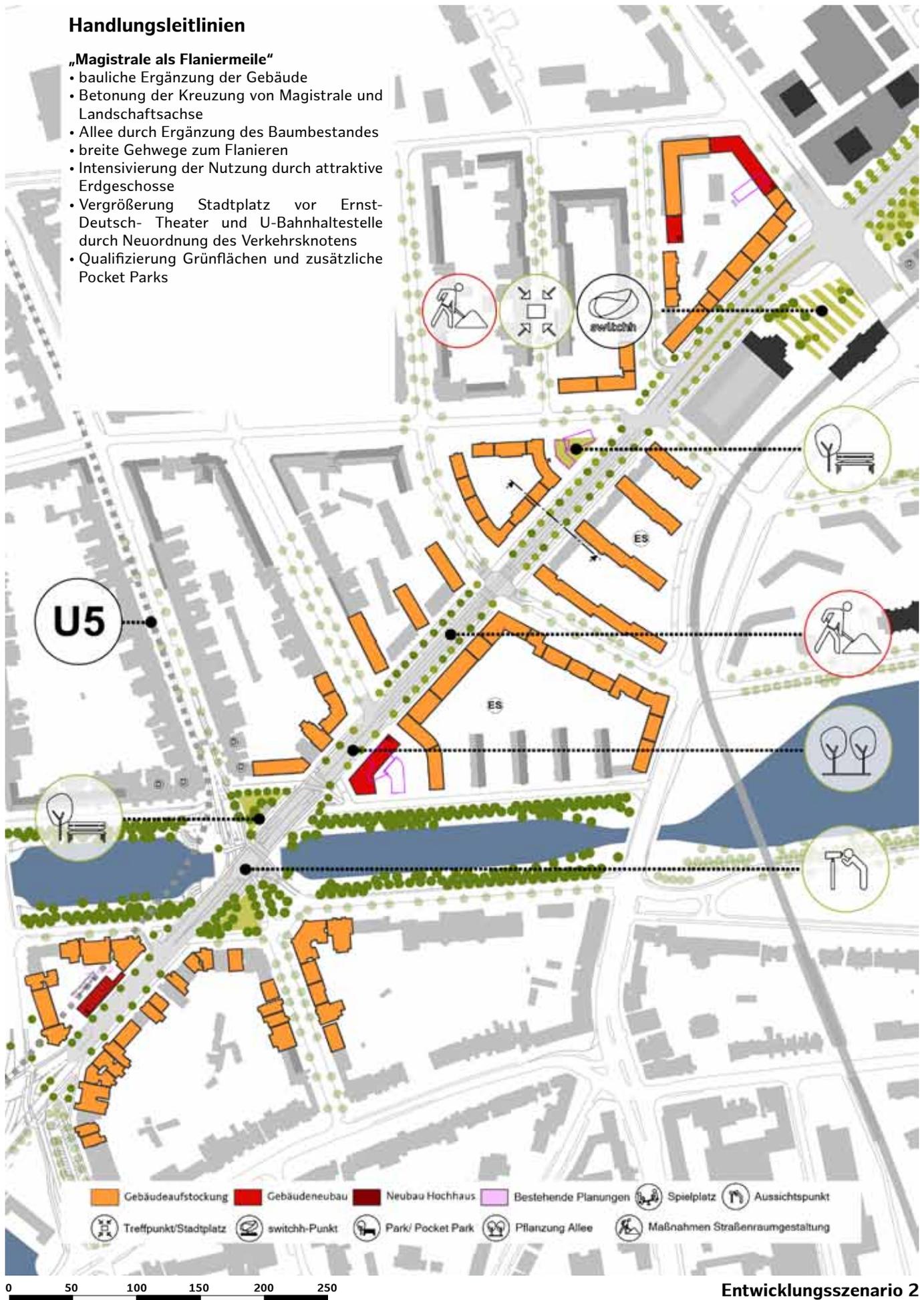
Entwicklungsszenario 1

0 50 100 150 200 250

## Handlungsleitlinien

### „Magistrale als Flaniermeile“

- bauliche Ergänzung der Gebäude
- Betonung der Kreuzung von Magistrale und Landschaftsachse
- Allee durch Ergänzung des Baumbestandes
- breite Gehwege zum Flanieren
- Intensivierung der Nutzung durch attraktive Erdgeschosse
- Vergrößerung Stadtplatz vor Ernst-Deutsch-Theater und U-Bahnhaltestelle durch Neuordnung des Verkehrsknotens
- Qualifizierung Grünflächen und zusätzliche Pocket Parks

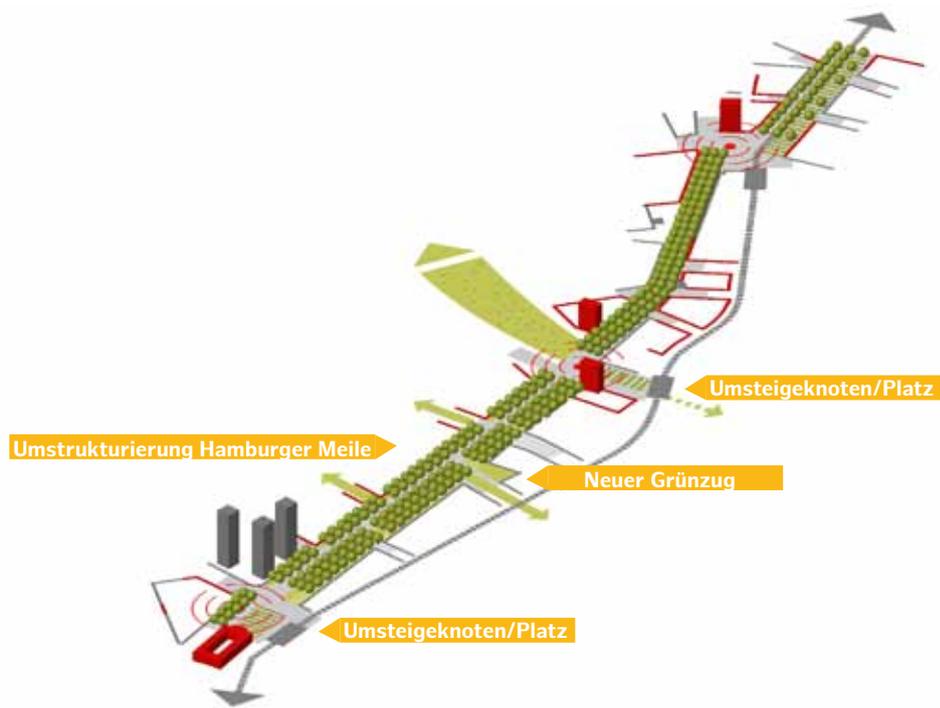


Entwicklungsszenario 2

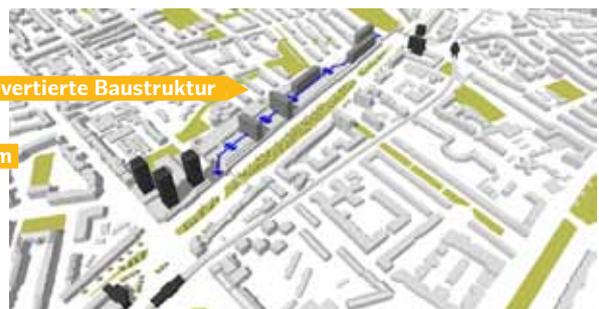
## Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße

Abschnitt 2	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>überdimensionierter Straßenraum mit bis zu 10 Fahrspuren mit ungenutzter grüner Mittelinsel und wenigen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einkaufszentrum, Büros, Wohnen und Gewerbe</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>III- VII geschossige Randbebauung,</li> <li>bis XXIX geschossige Hochhäuser</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>teils Sanierungsbedürftiger (energetisch) Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zahlreiche Wohnungsbauprojekte südlich der Oberaltenallee</li> </ul>
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bis zu 10 Fahrspuren</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U-Bahnhaltestelle Mundsburg und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgargen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Rad-/ Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rad-/Gehwege beidseitig im Seitenraum vorhanden</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grüninsel zw. der Hamburger Str. und der Oberaltenallee</li> </ul>
<b>Defizite/ Chancen und Potenziale</b>	
<b>Städtebau</b>	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überformung des hist. Stadtgrundrisses</li> <li>EKZ „Hamburger Meile“, 800m lang, sprengt den architektonischen Maßstab der umliegenden Bebauung und trennt die beiden Stadtteile Barmbek- Süd und Uhlenhorst / Eilbek komplett voneinander</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Raumkanten/Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>überdimensionierter Straßenraum</li> <li>fehlende Bezüge zwischen Stadtraum und EKZ „Hamburger Meile“</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hamburger Straße/ Oberaltenallee (Bündelung der Fahrbahnen auf der Nordseite) &gt; Potenziale für den Radverkehr</li> </ul>
<b>Freiflächen</b>	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>schlecht nutzbare, zentrale Grüninsel</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hamburger Straße / Oberaltenallee (Bündelung der Fahrbahnen auf der Nordseite) &gt; Potenziale für den öffentlichen Raum</li> </ul>
<b>Entwicklungsansatz</b>	
<b>Szenario 1</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimierung des Straßenquerschnittes der Hamburger Straße und Oberaltenallee durch Rückbau von Fahr- bzw. Abbiegespuren</li> <li>Straßenbäume beidseitig der Fahrbahnen/Aufwertung Nebenflächen</li> <li>Neugestaltung Stadtvorplatz U-Bahnhof Hamburger Straße</li> </ul>
<b>Szenario 2</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bündelung der Fahrspuren Westseite und Verlagerung der Grünfläche auf die Ostseite mit Anbindung an die Bebauung&gt; neue großzügige parkartige und nutzbare Grünverbindung mit Aufenthalts- und Transitqualität</li> <li>Umbau des EKZ „Hamburger Meile“ bei grundsätzlichem Erhalt der 70er-Jahre-Baustrukturen</li> <li>Stadträumliche Verknüpfung der beiden Stadtteile westlich und östlich der „Hamburger Meile“ durch bauliche Öffnung des Gebäudesockels</li> <li>Neustrukturierung der Einzelhandelsflächen mit Erschließung und Ausrichtung des Gebäudesockels zum öffentlichen Raum</li> </ul>



Leitbild: „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

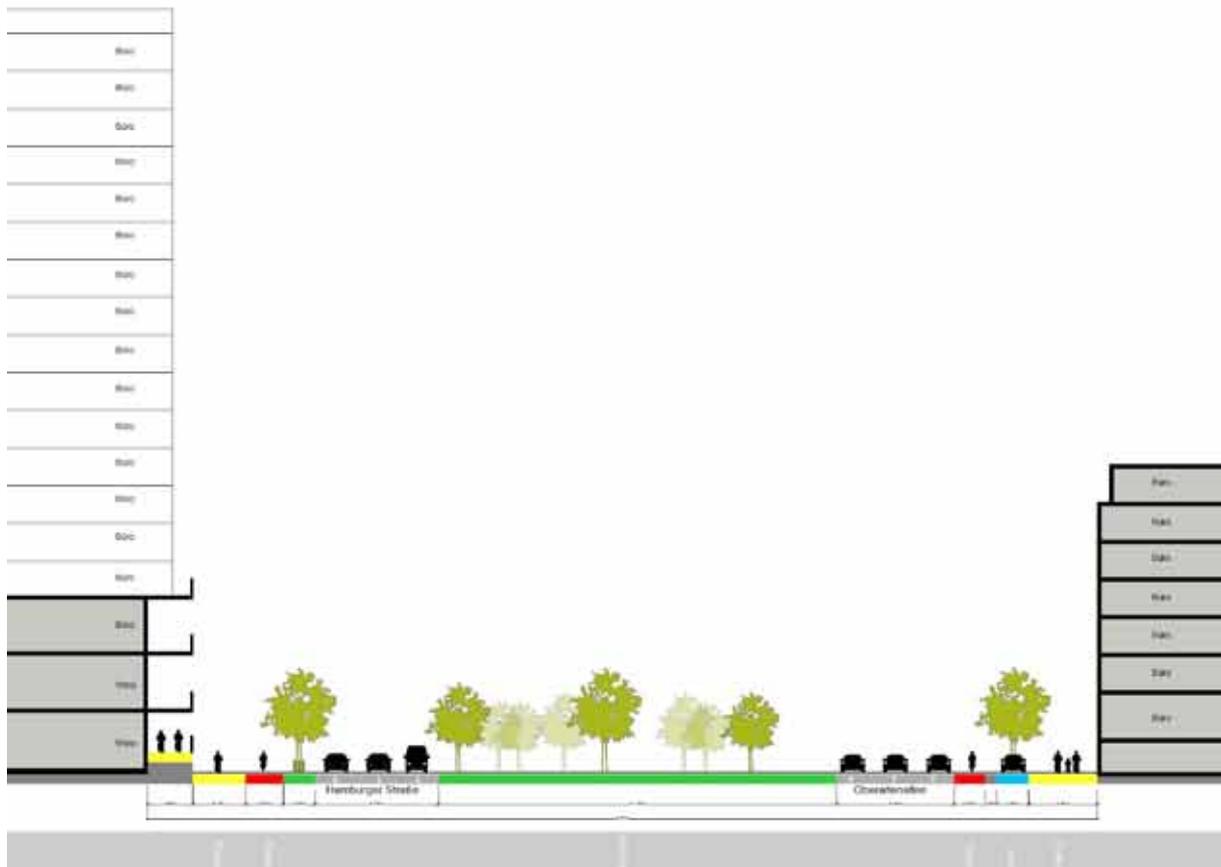


Entwicklungsansatz für die „Hamburger Meile“

## Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße



### Bestand



### Entwicklungsszenario 1

## Handlungsleitlinien

### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

- Schaffung eines Boulevards vor „Hamburger Meile“
- Neugestaltung und Qualifizierung des Stadtplatzes vor U-Bahnhaltestelle Hamburger Straße
- Straßenbäume beidseitig der Fahrbahnen



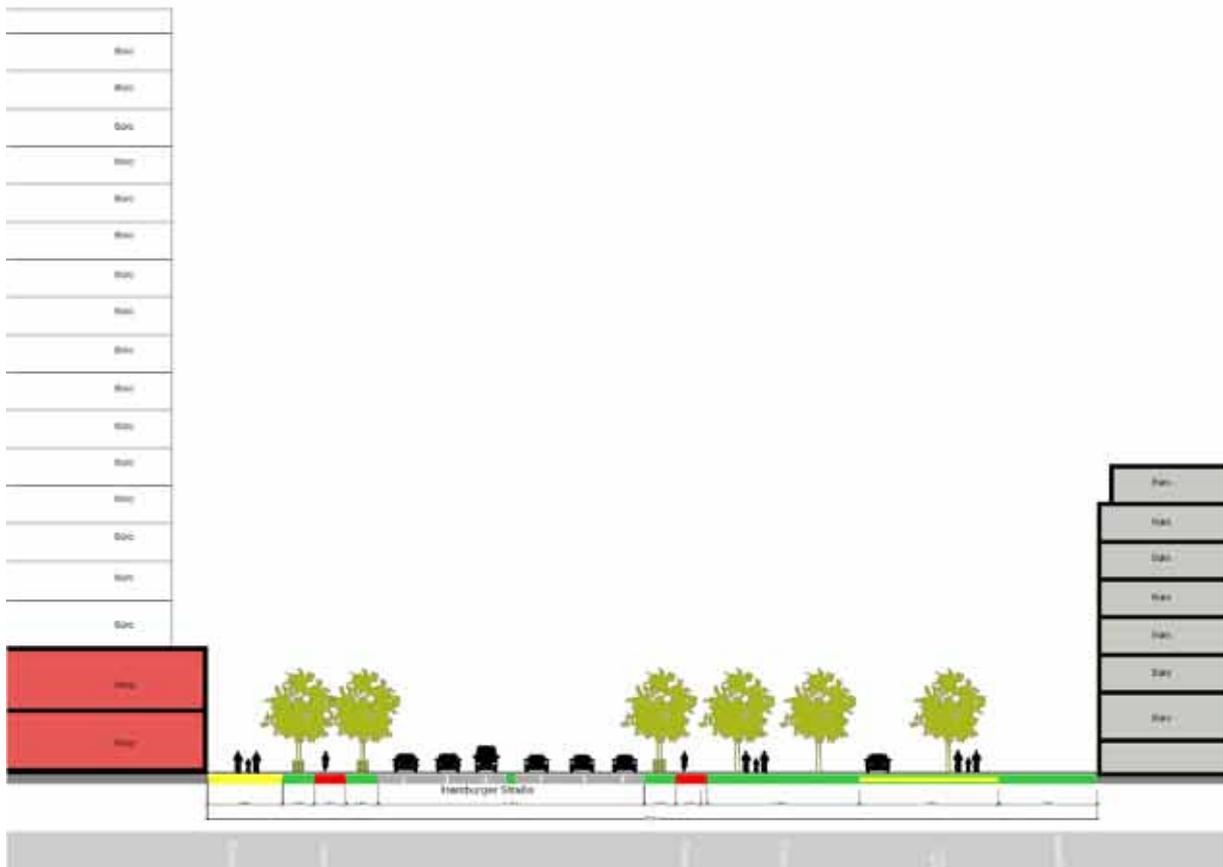
- |                       |               |                   |                      |                                 |
|-----------------------|---------------|-------------------|----------------------|---------------------------------|
| Gebäudeaufstockung    | Gebäudeneubau | Neubau Hochhaus   | Bestehende Planungen | Aussichtspunkt                  |
| Treffpunkt/Stadtplatz | switchh-Punkt | Park/ Pocket Park | Pflanzung Allee      | Maßnahmen Straßenraumgestaltung |

Entwicklungsszenario 1

## Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße



### Bestand

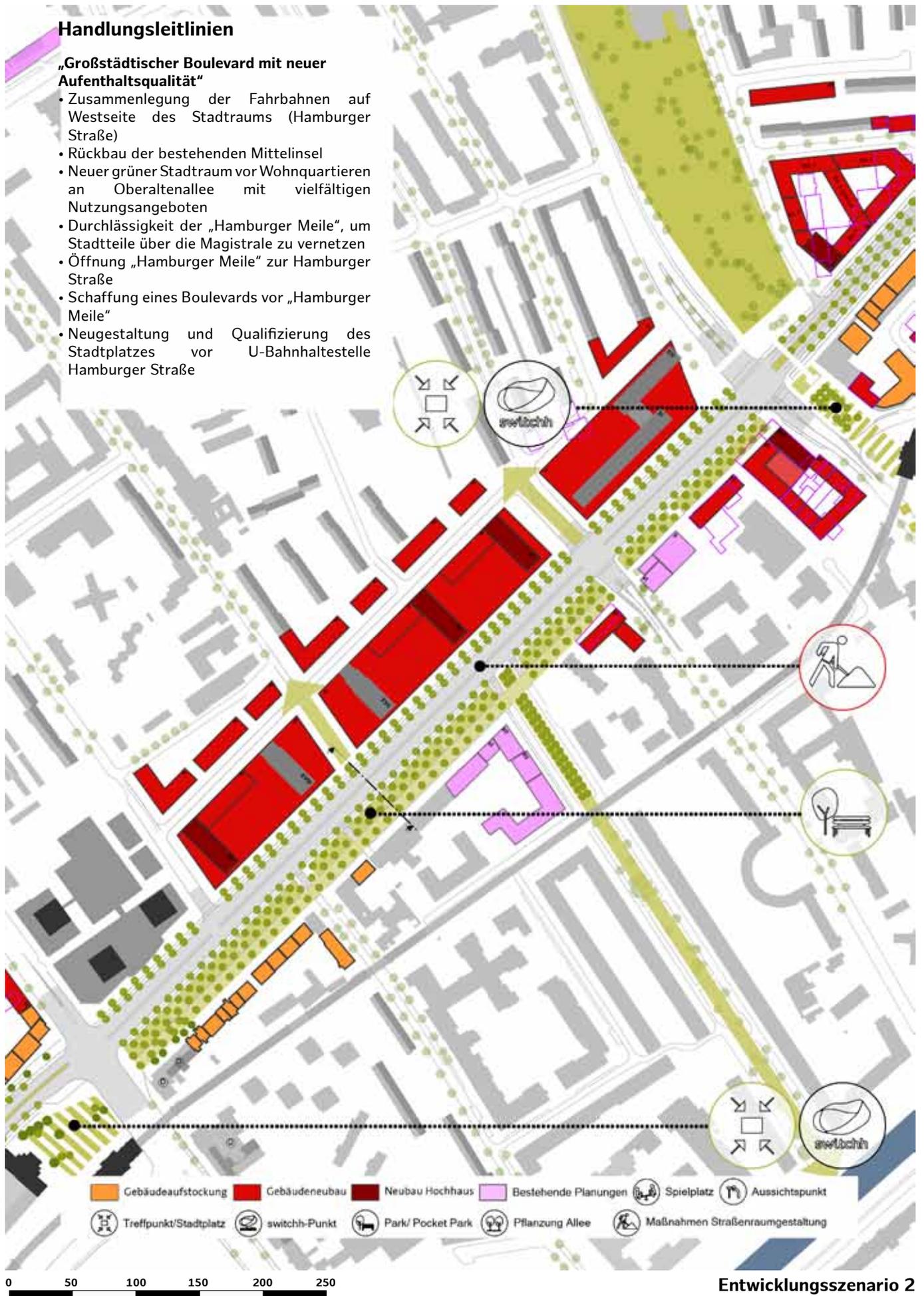


### Entwicklungsszenario 2

## Handlungsleitlinien

### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

- Zusammenlegung der Fahrbahnen auf Westseite des Stadtraums (Hamburger Straße)
- Rückbau der bestehenden Mittelinsel
- Neuer grüner Stadtraum vor Wohnquartieren an Oberaltenallee mit vielfältigen Nutzungsangeboten
- Durchlässigkeit der „Hamburger Meile“, um Stadtteile über die Magistrale zu vernetzen
- Öffnung „Hamburger Meile“ zur Hamburger Straße
- Schaffung eines Boulevards vor „Hamburger Meile“
- Neugestaltung und Qualifizierung des Stadtplatzes vor U-Bahnhaltestelle Hamburger Straße



Entwicklungsszenario 2

**Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“**  
Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße



**Vertiefung Entwicklungsszenario 1**



**Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“**  
Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße



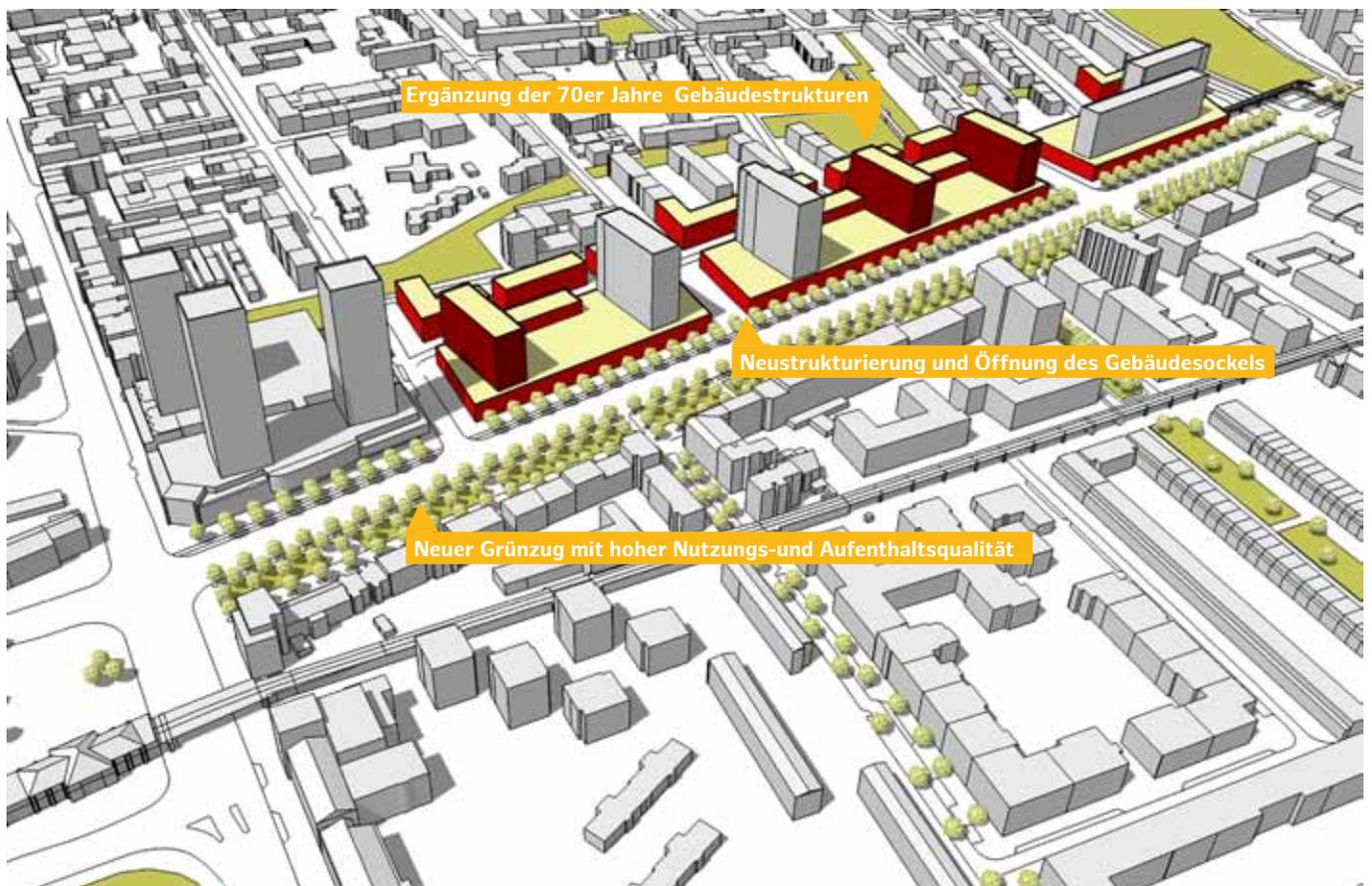
Vertiefung Entwicklungsszenario 2



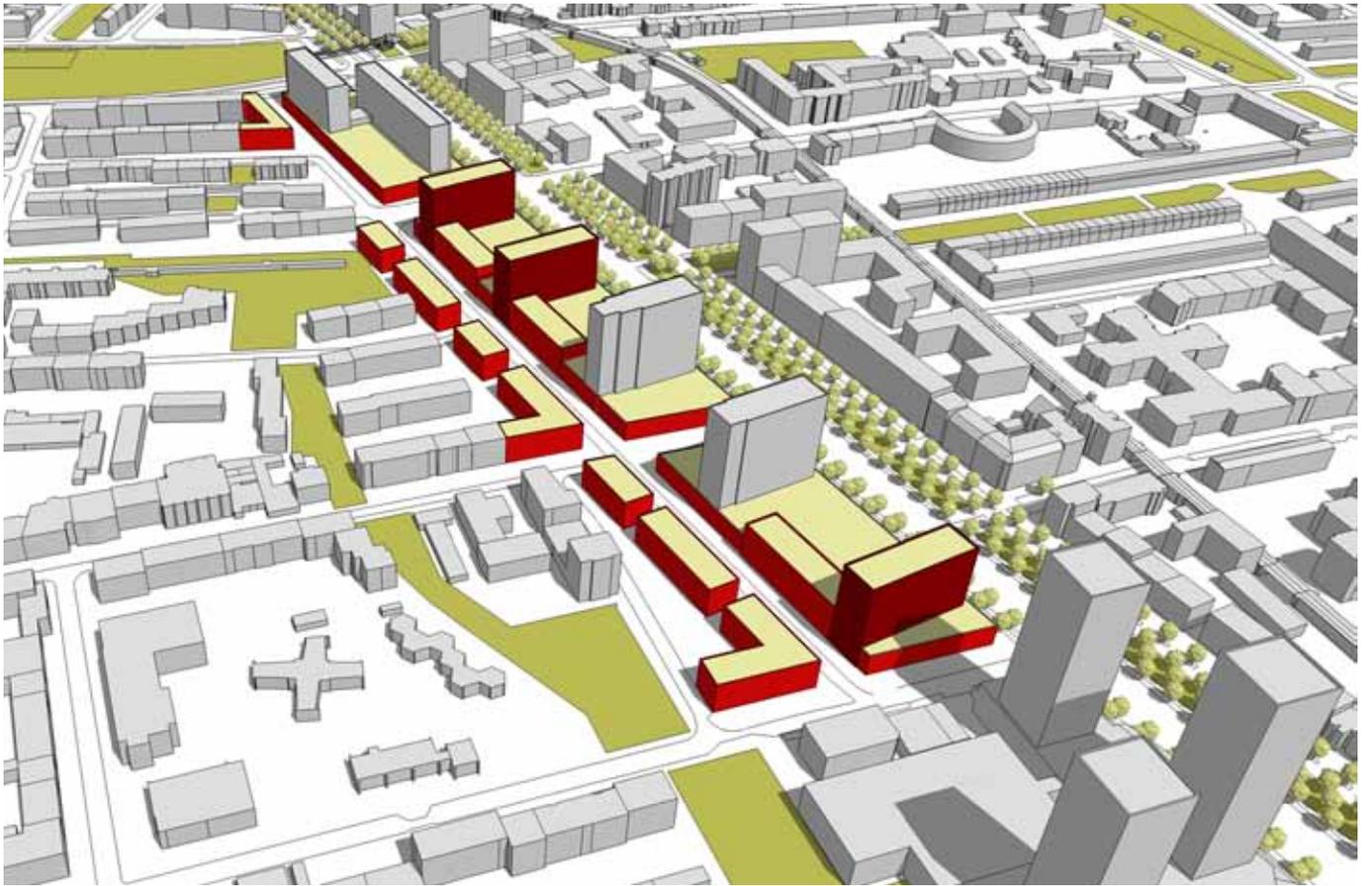
## Abschnitt 2: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Winterhuder Weg und Wagnerstraße



Ideencollage Oberaltenallee/Hamburger Straße



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2

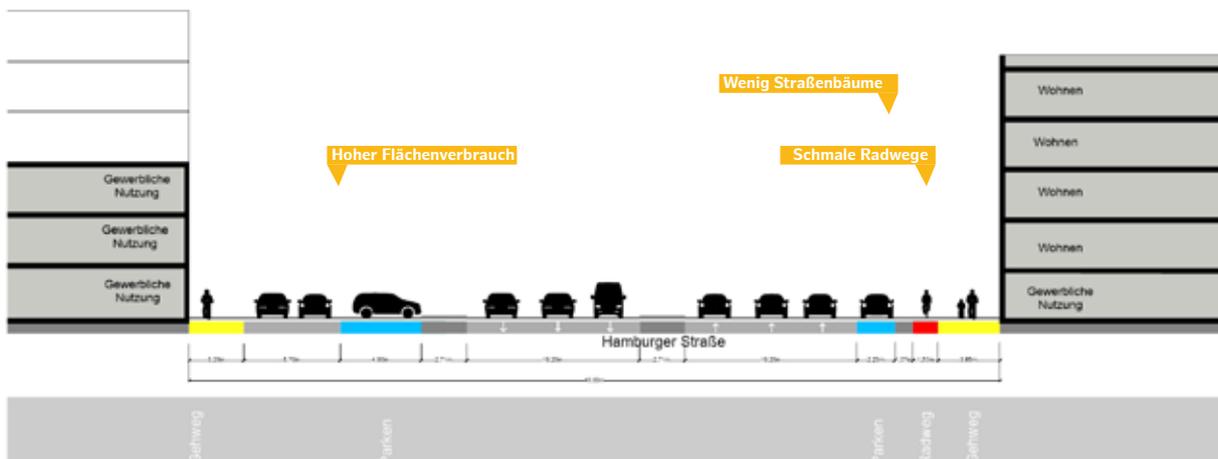
### Abschnitt 3: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

Kernbereich der Magistrale zwischen Wagnerstraße und Dehnhaid

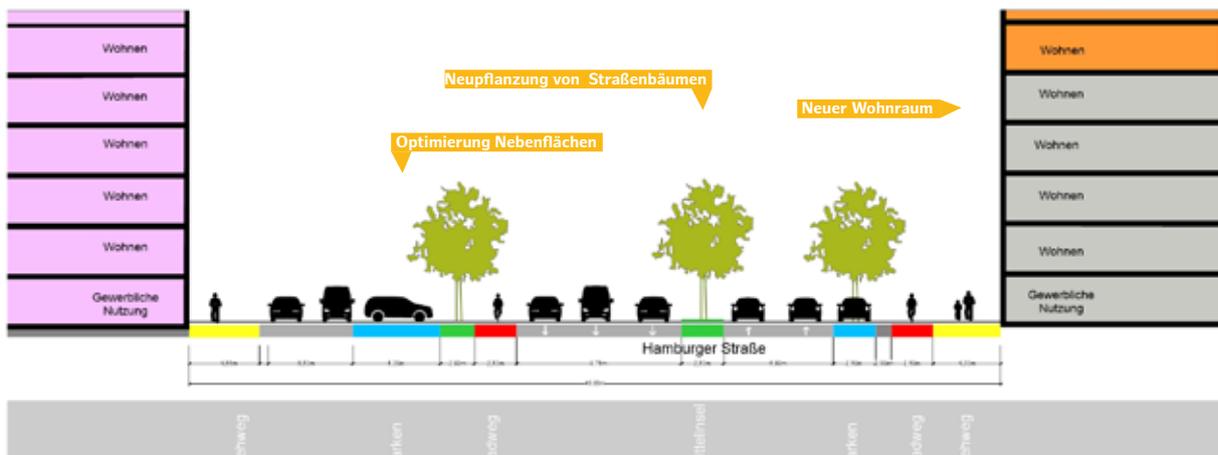
Abschnitt 3	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geprägt durch sehr heterogene und disperse Randbebauung mit stark unterschiedlichen Baufluchten und Höhen (fehlende räumliche Fassung), Gebäudebestand unterdimensioniert und teilweise mit großem Sanierungsbedarf</li> <li>Verkehrsraum bis zu 50 m breit mit teilweise großen Nebenflächen und Parallelfahrbahn mit Parken, lückenhaftes Straßenbegleitgrün</li> <li>im nordwestlichen Bereich liegen Vorschläge zur „Stadtreparatur“ durch den Wettbewerb Mesterkamp vor und werden planerisch vorbereitet</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen und gewerbliche Nutzungen</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I- VI geschossige Randbebauung, vereinzelt Punkthochhäuser</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>teils sanierungsbedürftiger Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklungsgebiet "Mesterkamp"</li> </ul>
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6 Fahrspuren, schmale Nebenflächen</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U-Bahnhaltestelle Hamburger Straße und Dehnhaid und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgargen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Rad-/ Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rad-/Gehwege beidseitig im Seitenraum vorhanden</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grünzug "Biedermannplatz"</li> </ul>
Defizite/ Chancen und Potenziale	
Städtebau	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überformung des hist. Stadtgrundrisses / mangelhafte Raumbildung</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Raumkanten / Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> </ul>
Verkehr	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme durch Nebenfahrbahn</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuorganisation des Knotenpunktes Barmbeker Markt</li> </ul>
Freiflächen	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr hoher Versiegelungsgrad</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpflanzung neuer Straßenbäume und Aufwertung der Nebenflächen</li> </ul>
Entwicklungsansatz	
Szenario 1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>verkehrliche Optimierung des Knotenpunktes Barmbeker Markt durch Reduzierung des Straßenraumprofils</li> <li>Bauliche Akzentuierung des Knotenpunktes als Abschluss der Raumsequenz „Kernbereich Magistrale“ und als räumlicher „Gegenpol“ zum Ernst- Deutscher Theater</li> <li>Anpflanzung neuer Straßenbäume</li> <li>Teilentsiegelung des Straßenraumes</li> </ul>
Szenario 2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzlich Stärkung der baulichen Ränder durch Aufstockung und Neubauten (VI-VII Geschosse mit solitären Überhöhungen (West- und Ostseite)</li> <li>Nachverdichtung untergenutzter Misch- und Gewerbeflächen in der 2. Reihe</li> </ul>



Leitbild: „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“



Bestand



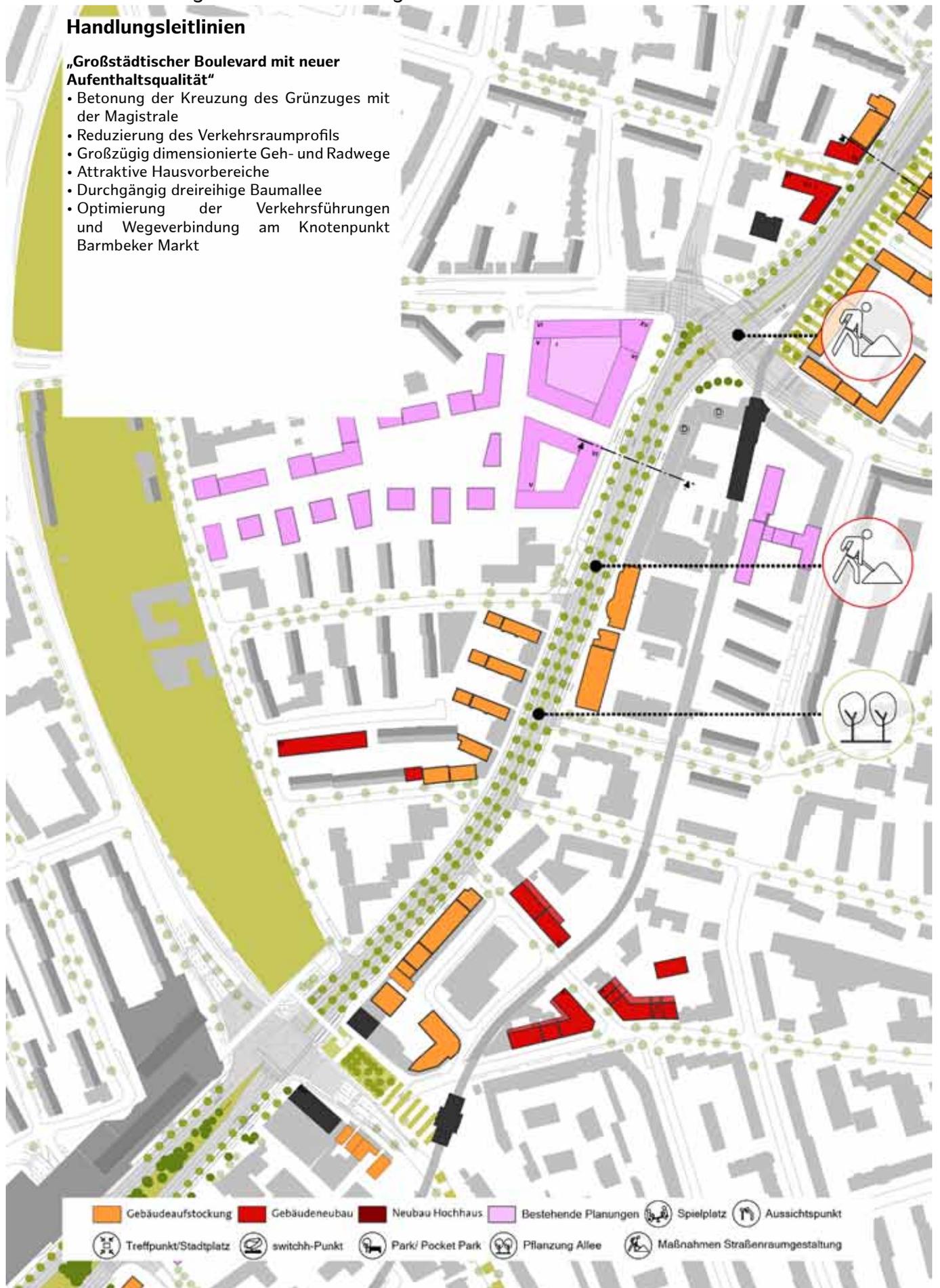
Szenario 1+2

### Abschnitt 3: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Wagnerstraße und Dehnhaiide

#### Handlungsleitlinien

##### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

- Betonung der Kreuzung des Grünzuges mit der Magistrale
- Reduzierung des Verkehrsraumprofils
- Großzügig dimensionierte Geh- und Radwege
- Attraktive Hausvorbereiche
- Durchgängig dreireihige Baumallee
- Optimierung der Verkehrsführungen und Wegeverbindung am Knotenpunkt Barmbeker Markt



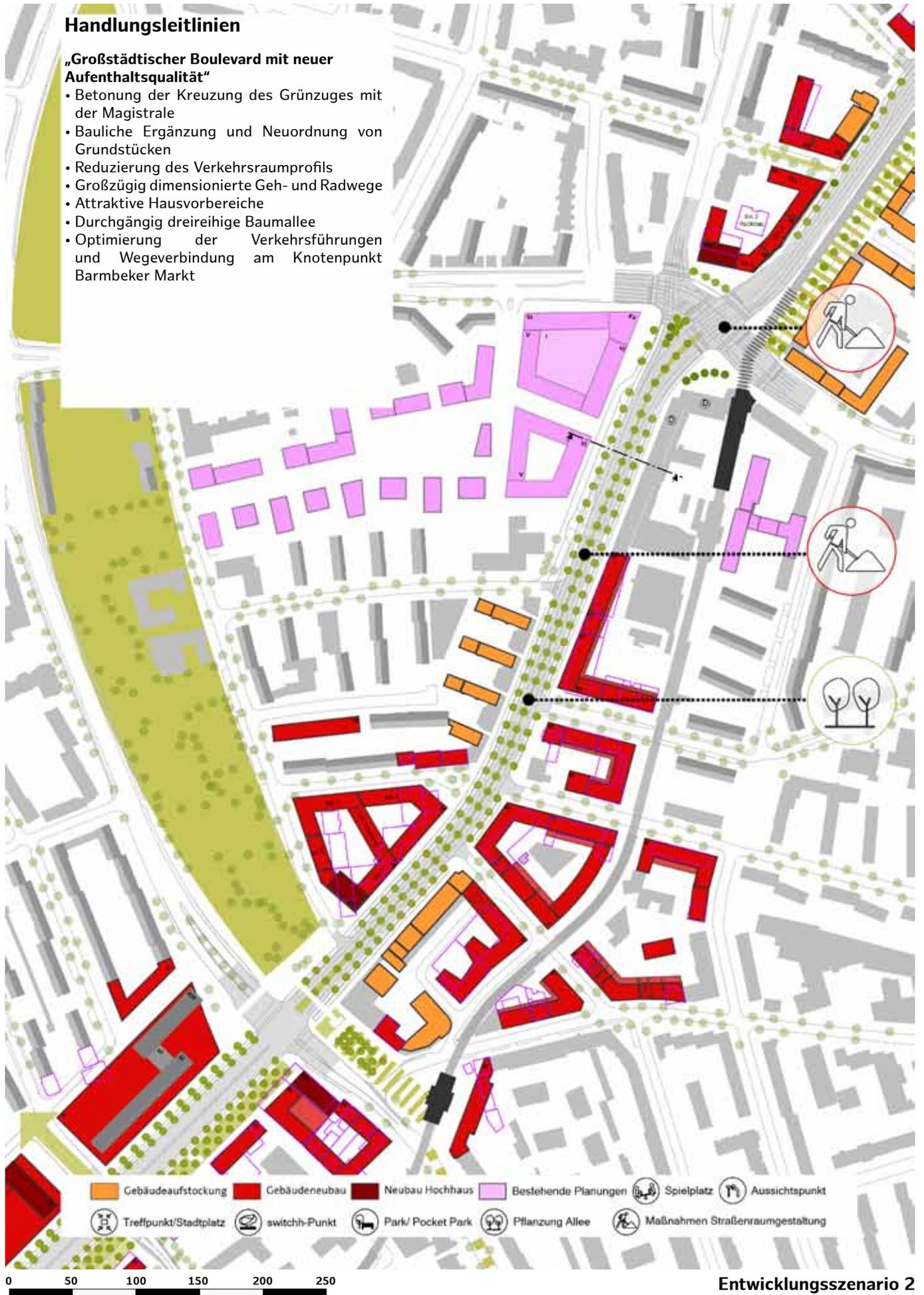
Entwicklungsszenario 1



## Handlungsleitlinien

### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

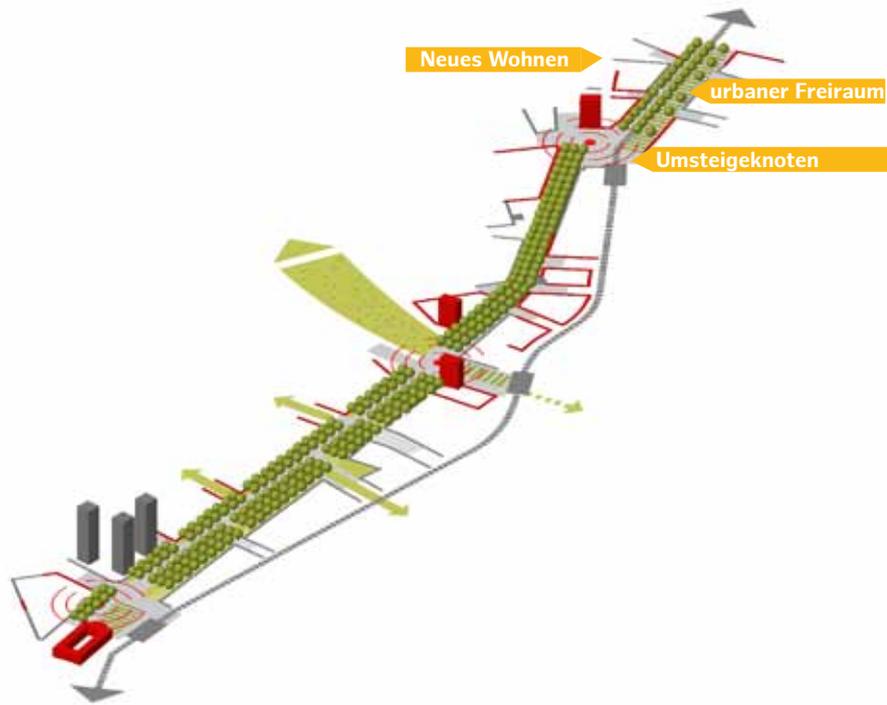
- Betonung der Kreuzung des Grünzuges mit der Magistrale
- Bauliche Ergänzung und Neuordnung von Grundstücken
- Reduzierung des Verkehrsraumprofils
- Großzügig dimensionierte Geh- und Radwege
- Attraktive Hausvorbereiche
- Durchgängig dreireihige Baumallee
- Optimierung der Verkehrsführungen und Wegeverbindung am Knotenpunkt Barmbeker Markt



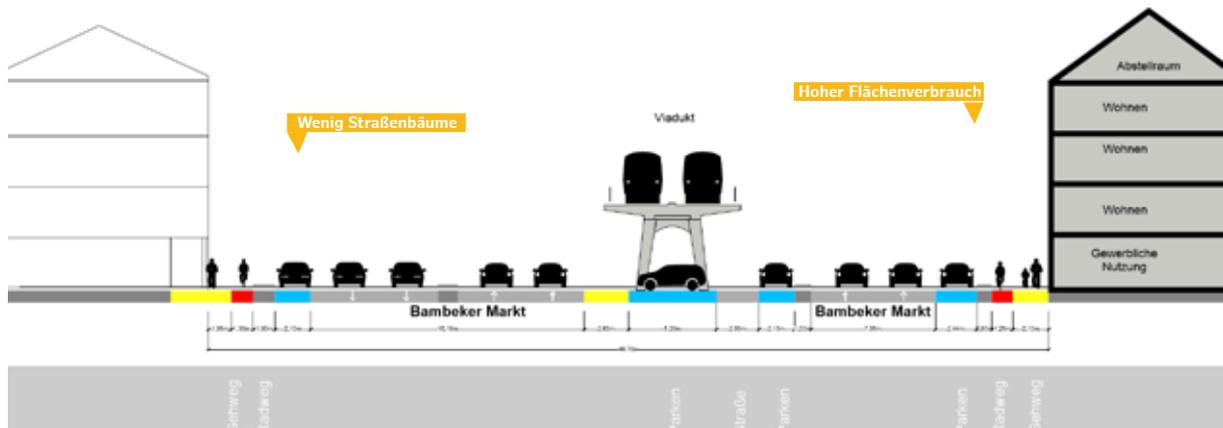
Entwicklungsszenario 2

## Abschnitt 4: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Dehnhaid und Barmbeker Markt

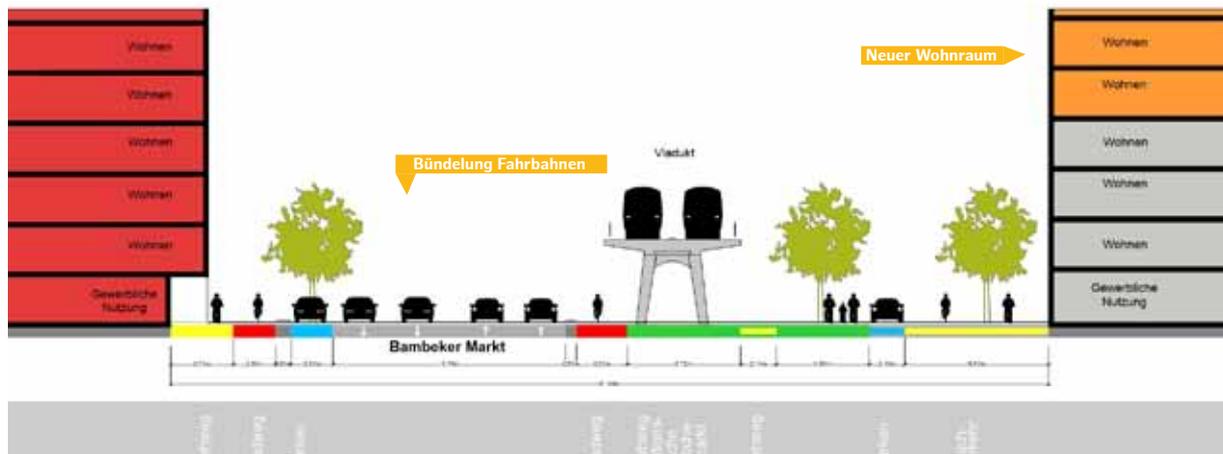
Abschnitt 4	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geprägt durch das Hochbahnviadukt mit stark trennender Wirkung</li> <li>breiter Straßenraum mit hohem Versiegelungsgrad (keine Straßenbäume), Parallelfahrbahn mit beidseitigem Parken unter der Hochbahntrasse und auf der Westseite, lückenhafte Randbebauung mit sehr unterschiedlicher Höhenentwicklung (teilweise 2-geschossig)</li> <li>teilweise hoher Sanierungsbedarf und Leerstände</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen und gewerbliche Nutzungen</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>II- V geschossige Randbebauung</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>teils sanierungsbedürftiger Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	-
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6 Fahrspuren, schmale Nebenflächen</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U-Bahnhaltestelle Dehnhaid und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgargen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Rad-/ Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rad-/Gehwege beidseitig im Seitenraum vorhanden</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	-
Defizite/ Chancen und Potenziale	
Städtebau	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überformung des hist. Stadtgrundrisses/ mangelhafte Raumbildung</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Raumkanten/Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> <li>neuer Stadtraum, neue Nutzungsqualitäten</li> </ul>
Verkehr	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme durch Nebenfahrbahn</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung und Zusammenlegung von Verkehrsflächen</li> <li>Anpflanzung neuer Straßenbäume</li> </ul>
Freiflächen	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>sehr hoher Versiegelungsgrad</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entsiegelung von Freiflächen und Aufwertung von Hausvorzonen</li> <li>neue, nutzbare Stadträume</li> </ul>
Entwicklungsansatz	
Szenario 1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufhebung der Nebenfahrbahnen und Bündelung der Fahrbahnen auf der Westseite des Viaduktes im Bereich Barmbeker Markt &gt; Ausbau der Ostseite des Viaduktes als großzügiger Stadtraum (Mischverkehrsfläche) zur Bepflanzung durch Außengastronomie, Markt und Veranstaltungen</li> <li>Teilentsiegelung und Anpflanzung von Straßenbäumen</li> </ul>
Szenario 2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzlich Stärkung der baulichen Ränder durch Aufstockung und Neubauten (VI-VII Geschosse mit solitären Überhöhungen (West- und Ostseite)</li> <li>Bauliche Akzentuierung des Knotenpunktes als Abschluss der Raumsequenz „Kernbereich Magistrale“ und als räumlicher „Gegenpol“ zum Ernst- Deutsch-Theater</li> <li>Nachverdichtung untergenutzter Misch- und Gewerbeflächen in der 2. Reihe</li> </ul>



Leitbild: „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“



Bestand



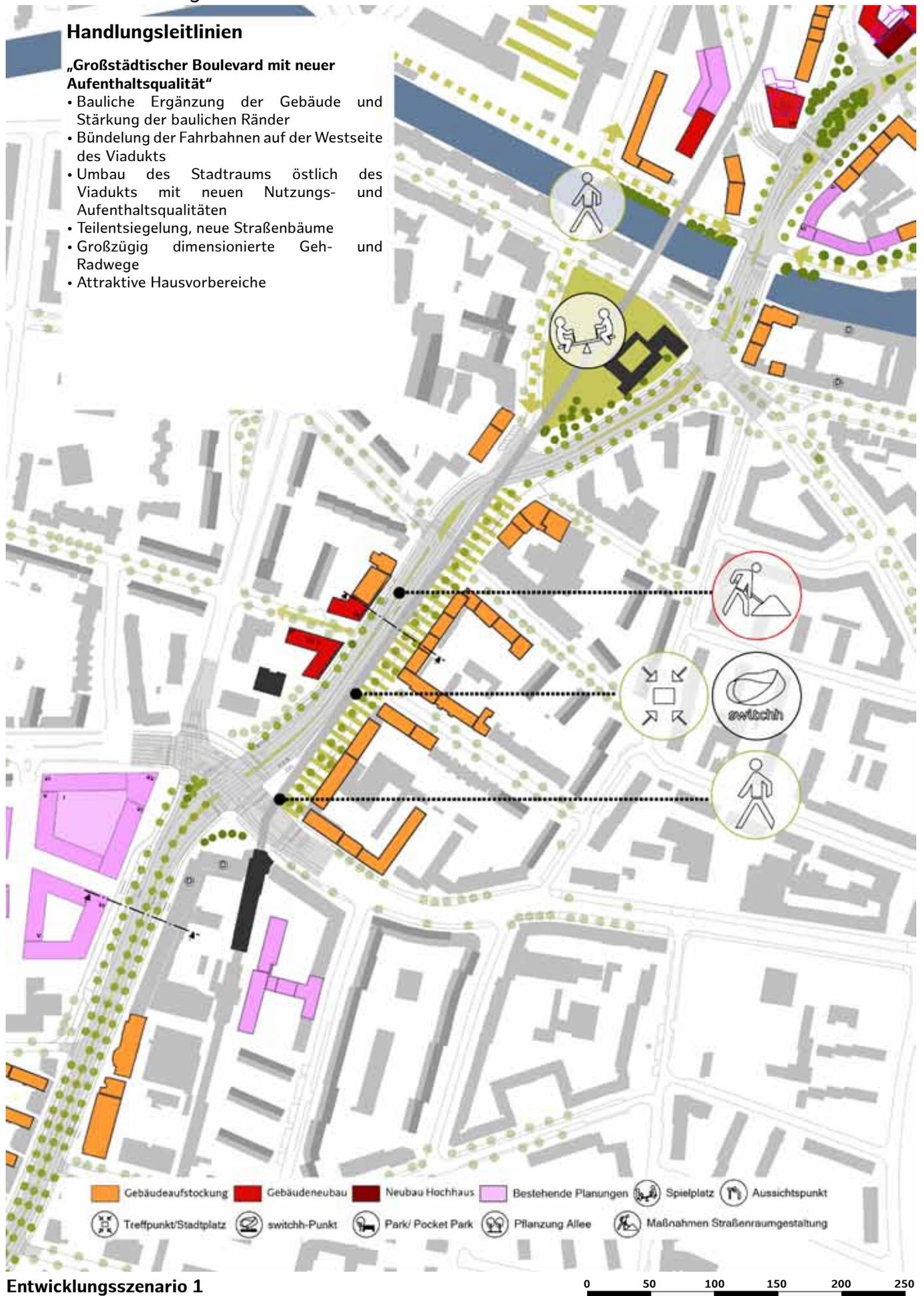
Szenario 1+2

## Abschnitt 4: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Dehnhaide und Barmbeker Markt

### Handlungsleitlinien

#### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

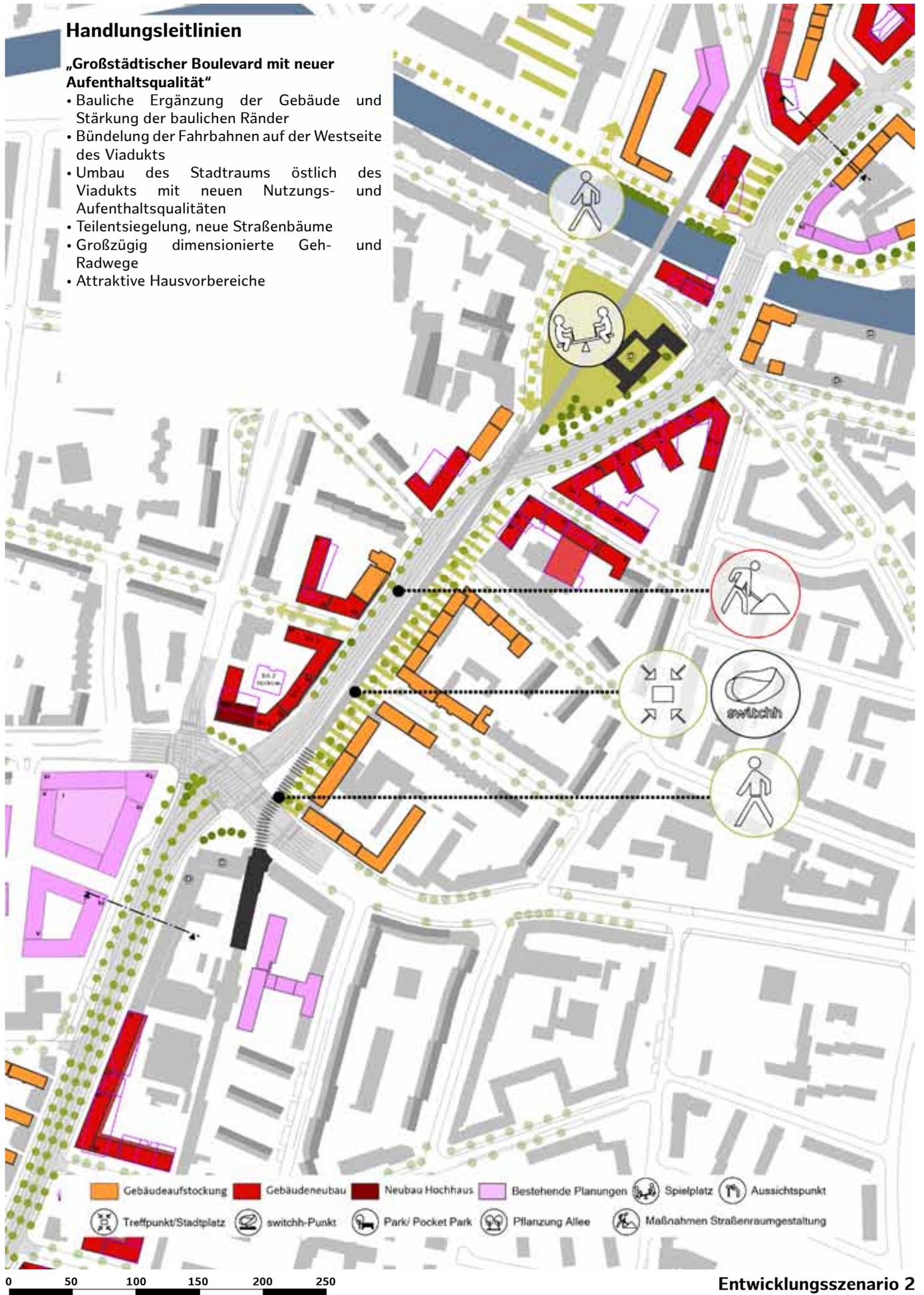
- Bauliche Ergänzung der Gebäude und Stärkung der baulichen Ränder
- Bündelung der Fahrbahnen auf der Westseite des Viadukts
- Umbau des Stadtraums östlich des Viadukts mit neuen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten
- Teilentsiegelung, neue Straßenbäume
- Großzügig dimensionierte Geh- und Radwege
- Attraktive Hausvorbereiche



## Handlungsleitlinien

### „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“

- Bauliche Ergänzung der Gebäude und Stärkung der baulichen Ränder
- Bündelung der Fahrbahnen auf der Westseite des Viadukts
- Umbau des Stadtraums östlich des Viadukts mit neuen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten
- Teilentsiegelung, neue Straßenbäume
- Großzügig dimensionierte Geh- und Radwege
- Attraktive Hausvorbereiche



Entwicklungsszenario 2

**Abschnitt 4: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“**  
Kernbereich der Magistrale zwischen Dehnhaide und Barmbeker Markt



Vertiefung Entwicklungsszenario 1



**Abschnitt 4: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“**  
Kernbereich der Magistrale zwischen Dehnhaide und Barmbeker Markt



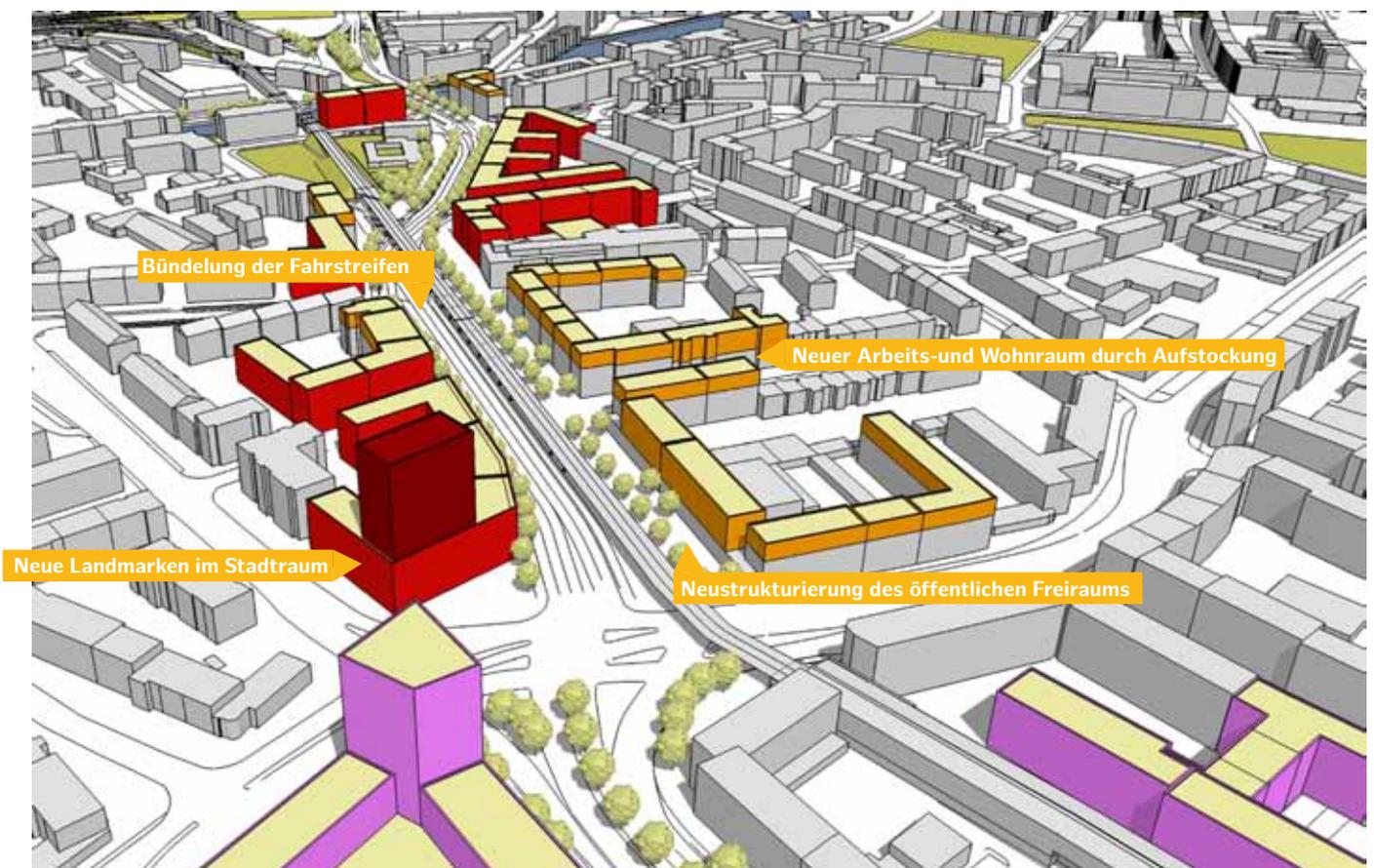
Vertiefung Entwicklungsszenario 2



## Abschnitt 4: Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität“ Kernbereich der Magistrale zwischen Dehnhaide und Barmbeker Markt



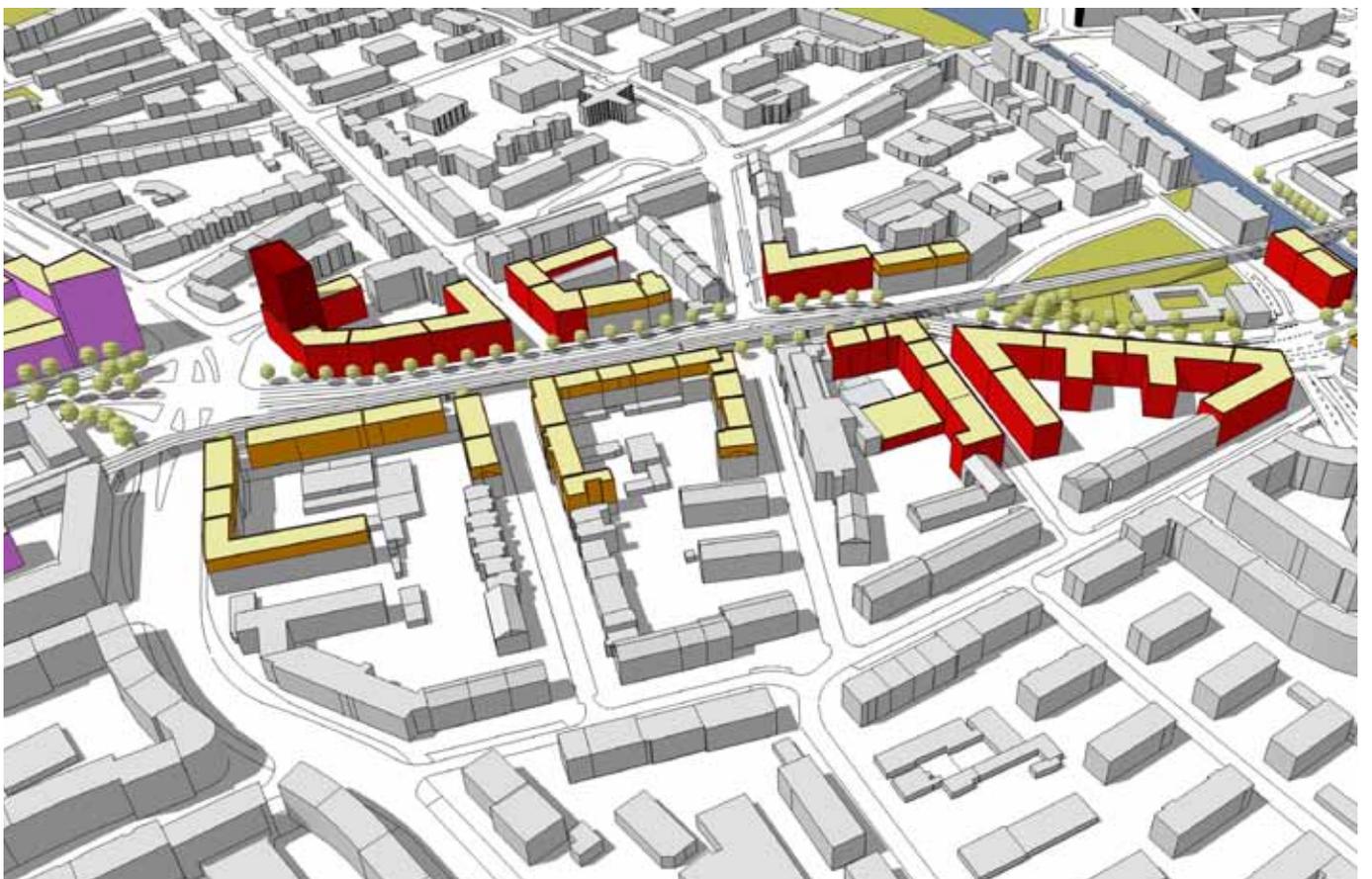
Ideencollage Barmbeker Markt 34



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2

## Abschnitt 5: Teilräumliches Leitbild „Magistrale trifft Kanal“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen Bramfelder Straße und S-Bahntrasse

Abschnitt 5	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung der Landschaftsachse Osterbek mit Blickachsen und Orientierung im Stadtraum</li> <li>• Raumgreifende Einmündungsbereiche ohne räumliche Ausprägung in die Maurien- und die Steilshooper Straße</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen und gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• II- IV geschossige offene Straßenrandbebauung</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teils sanierungsbedürftiger Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	-
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 Fahrspuren, schmale Nebenflächen</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U-Bahnhaltestelle Barmbek und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgargen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Rad-/ Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rad-/Gehwege beidseitig im Seitenraum vorhanden</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaftsachse "Osterbek-Achse" kreuzt den Abschnitt</li> </ul>
Defizite/ Chancen und Potenziale	
Städtebau	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teilweise leerstehende Gewerbeflächen</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Raumkanten/Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> <li>• Bezug zum Landschaftsraum herstellen</li> </ul>
Verkehr	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unübersichtliche Verkehrsräume</li> <li>• geringe Radverkehrsqualität und schmale Gehwege</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuorganisation von Verkehrsflächen</li> <li>• neue Querungsmöglichkeiten der Magistrale für Fußgänger und Radfahrer</li> </ul>
Freiflächen	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gliedernde oder strukturierende Landschaftselemente zur Orientierung fehlen weitestgehend</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlegen neuer und Verbesserung von bestehenden Wegebeziehungen</li> <li>• Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Landschaftsachse Osterbek</li> </ul>
Entwicklungsansatz	
Szenario 1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsmöglichkeit für Fußgänger/ Radfahrer über die Bramfelder Straße auf der Nordseite des Osterbekkanals (Anbindung Osterbekweg-Lämmersieth)</li> <li>• Optimierung der Einmündungsbereiche Fuhlsbütteler Straße und Steilshooper Straße</li> <li>• Beibehaltung Mittelinsel / Baumbestand</li> </ul>
Szenario 2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung Straßenprofil durch Überplanung der Mittelinsel</li> <li>• Ausbau und Stärkung der Raumkanten mit markanten Orten/ Architekturen in den Einmündungsbereichen (Fuhlsbütteler Straße, Steilshooper Straße)</li> <li>• Neue Raumbildung und Stadtplatz</li> <li>• stadträumliche Reparatur für eine eindeutige Führung der Magistrale</li> </ul>



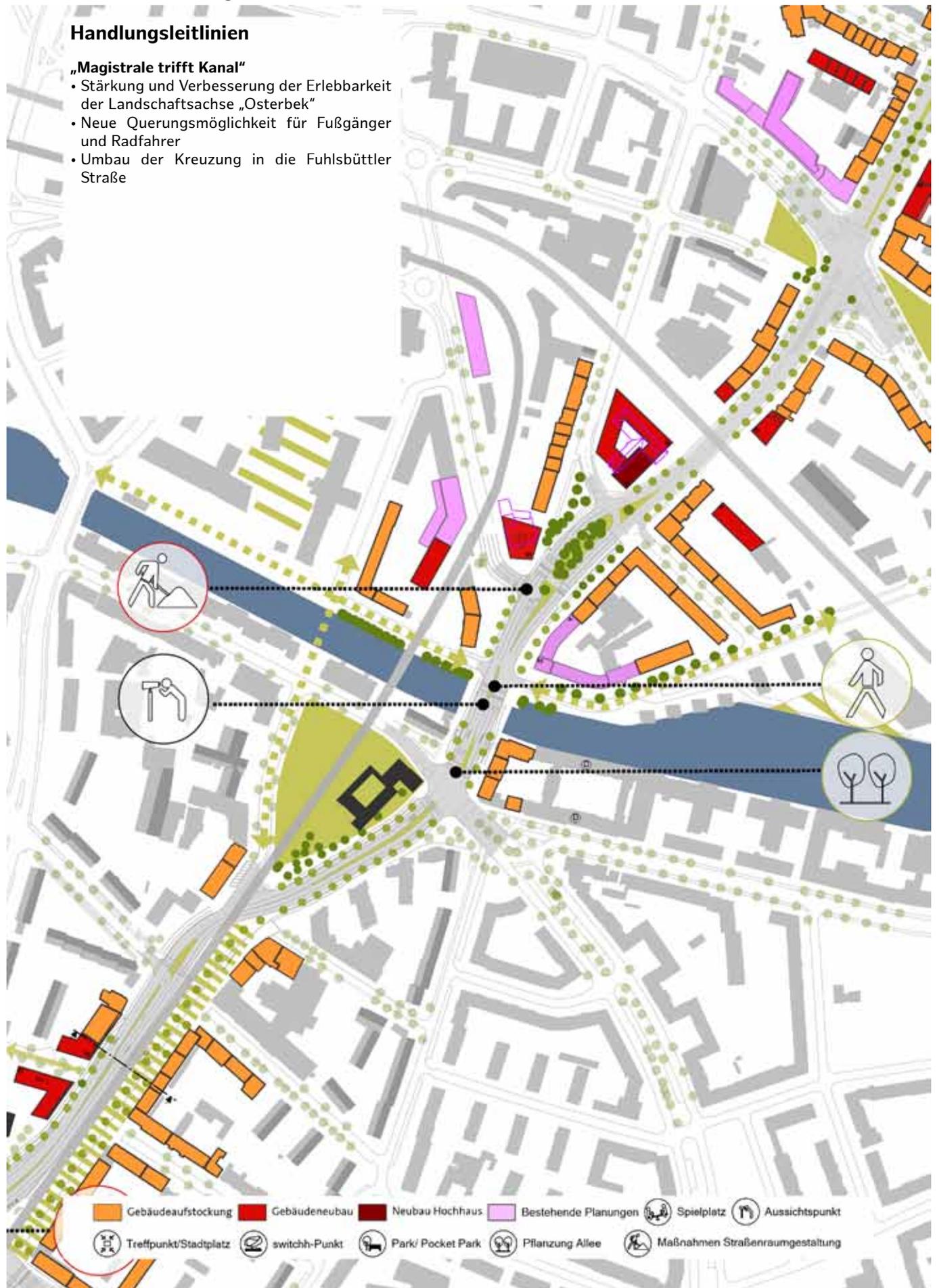
## Abschnitt 5: Teilräumliches Leitbild „Magistrale trifft Kanal“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen Bramfelder Straße und S-Bahntrasse

### Handlungsleitlinien

#### „Magistrale trifft Kanal“

- Stärkung und Verbesserung der Erlebbarkeit der Landschaftsachse „Osterbek“
- Neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
- Umbau der Kreuzung in die Fuhlsbüttler Straße

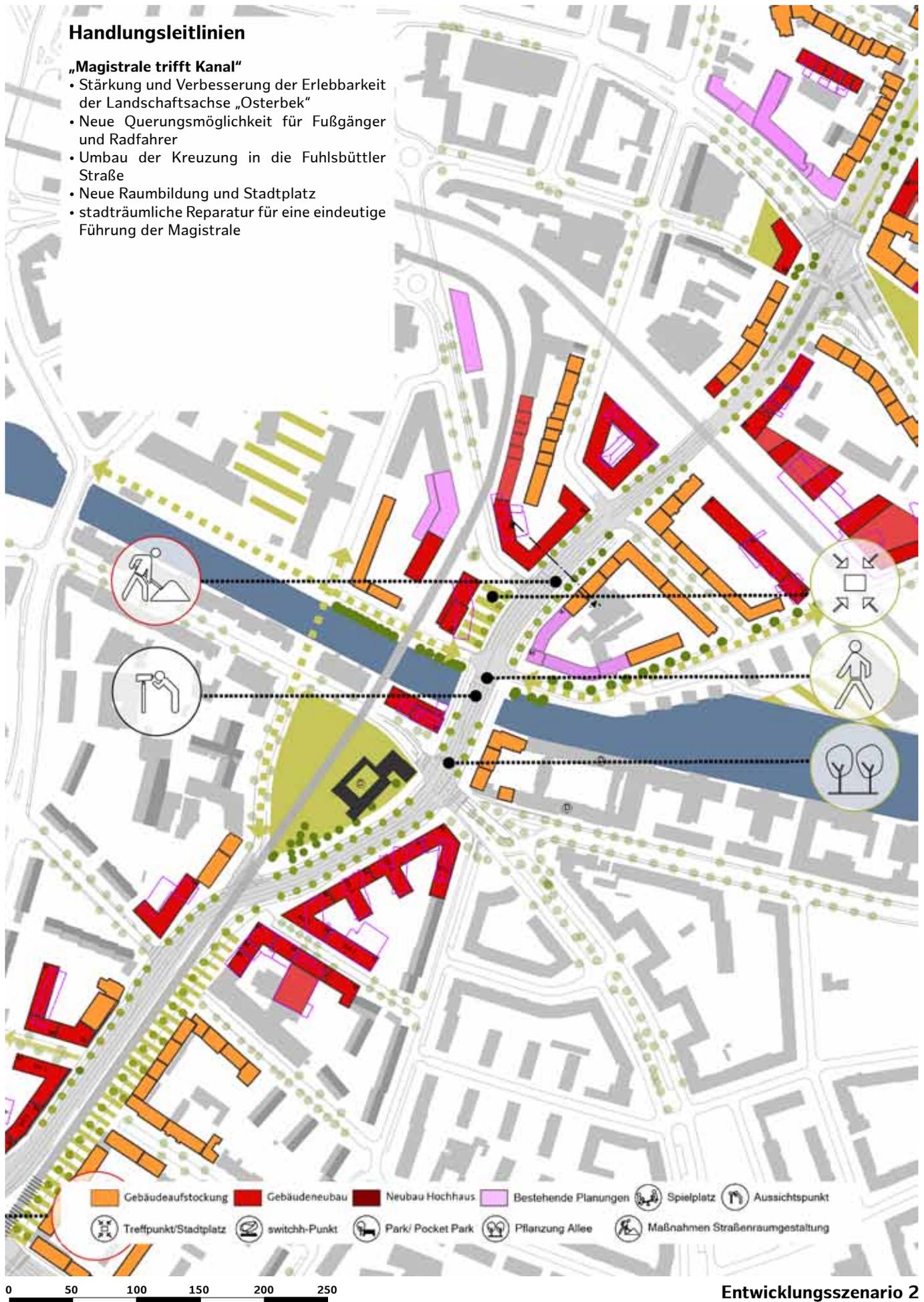


Entwicklungsszenario 1

## Handlungsleitlinien

### „Magistrale trifft Kanal“

- Stärkung und Verbesserung der Erlebbarkeit der Landschaftsachse „Osterbek“
- Neue Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer
- Umbau der Kreuzung in die Fuhlsbüttler Straße
- Neue Raumbildung und Stadtplatz
- stadträumliche Reparatur für eine eindeutige Führung der Magistrale



## Abschnitt 5: Teilräumliches Leitbild „Magistrale trifft Kanal“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen Bramfelder Straße und S-Bahntrasse



Vertiefung Entwicklungsszenario 1



## Abschnitt 5: Teilräumliches Leitbild „Magistrale trifft Kanal“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen Bramfelder Straße und S-Bahntrasse



Vertiefung Entwicklungsszenario 2



## Abschnitt 5: Teilräumliches Leitbild „Magistrale trifft Kanal“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen Bramfelder Straße und S-Bahntrasse



Ideencollage Fuhlsbüttler Straße 1



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2



Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2

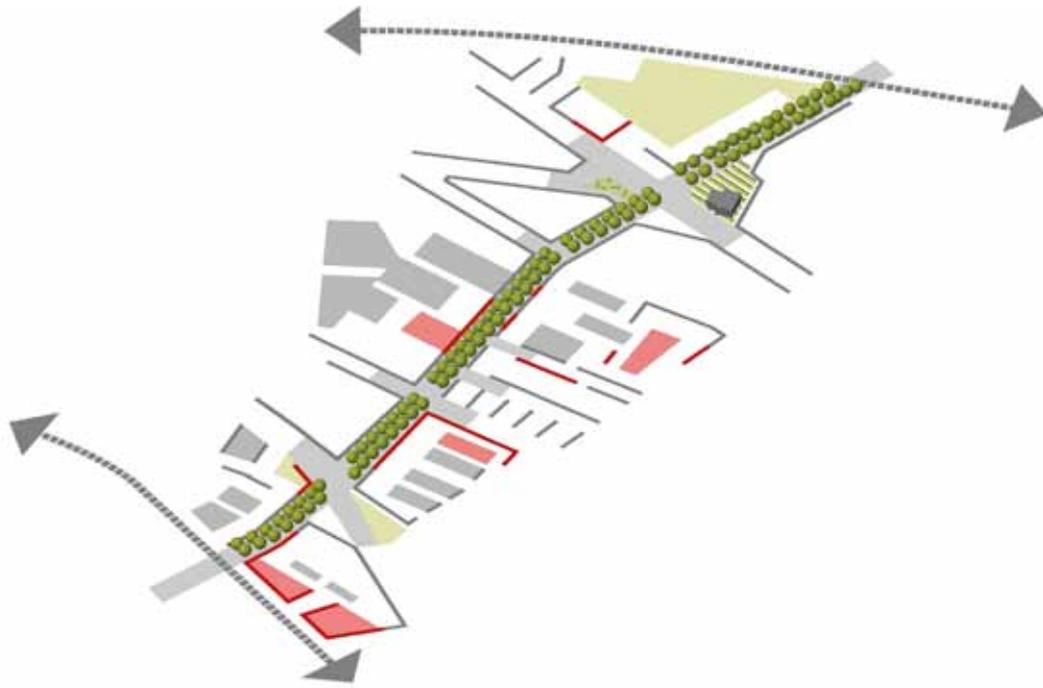


Vogelperspektive Entwicklungsszenario 2

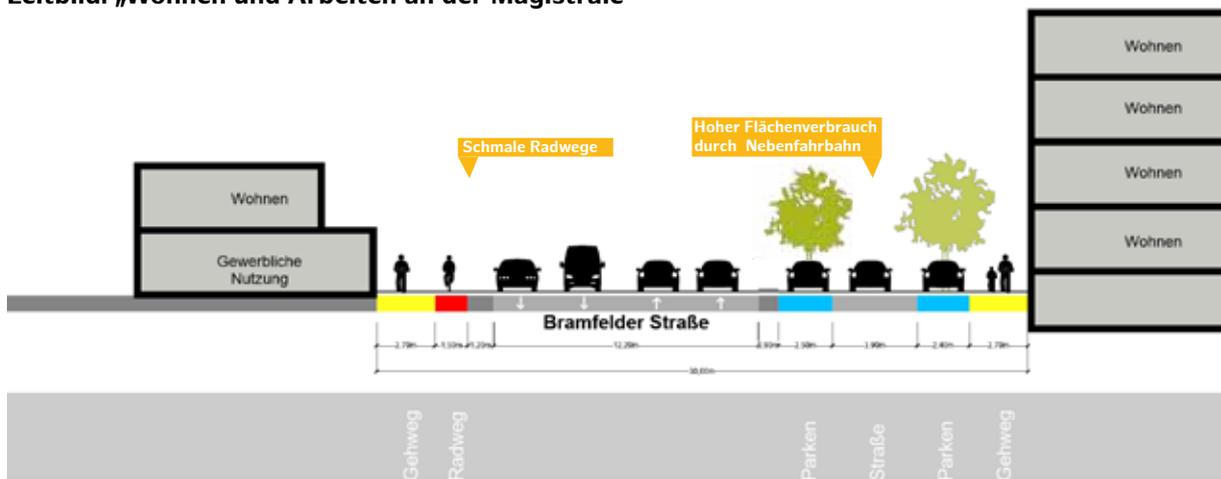
## Abschnitt 6: Teilräumliches Leitbild „Wohnen und Arbeiten an der Magistrale“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen S-Bahntrasse und Bezirksgrenze

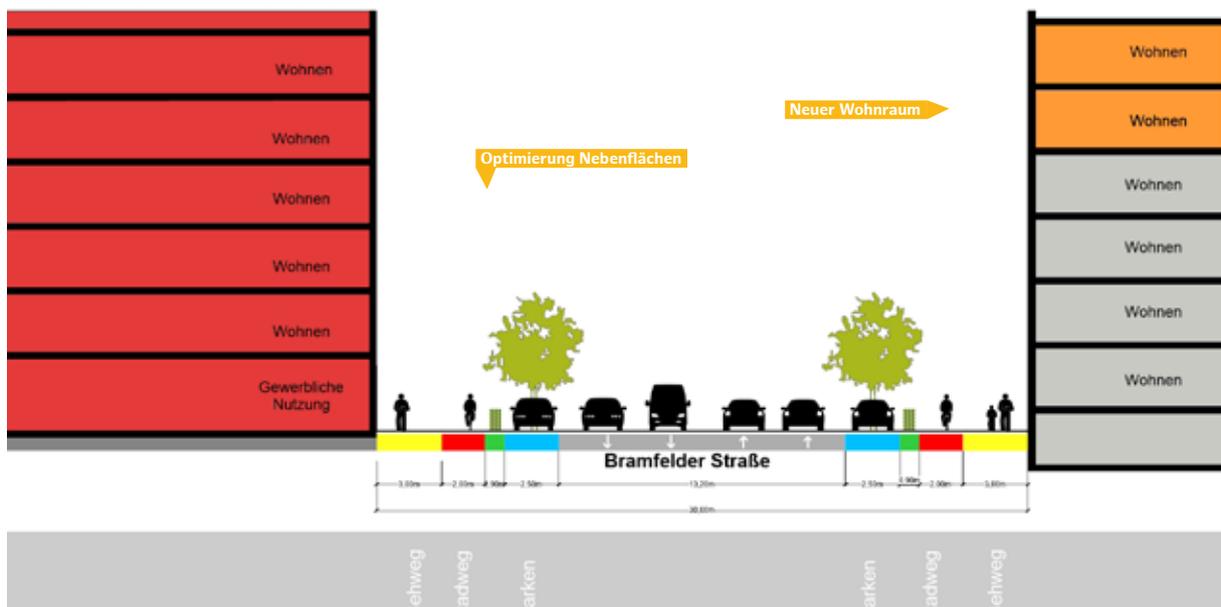
Abschnitt 6	
<b>Stadtraum/ Bebauungsstruktur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nördlich der S- Bahn gemischte Nutzungen mit lückenhafter Randbebauung und teilweise geringen Gebäudehöhen und großflächige Gewerbenutzungen in der 2. Reihe,</li> <li>„Pocket- Park“ an der Kreuzung Drosselstraße</li> <li>teilweise hoher Sanierungsbedarf und Leerstände</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wohnen und gewerbliche Nutzungen in den Erdgeschosszonen</li> </ul>
<b>Geschossigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>I- VII geschossige heterogene Randbebauung</li> </ul>
<b>Zustandsbewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>teils sanierungsbedürftiger Bestand</li> </ul>
<b>Projekte in Planung</b>	-
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 Fahrspuren, schmale Nebenflächen, tlw. Nebenfahrbahn mit beidseitigen Längsparken</li> </ul>
<b>ÖPNV</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>U-Bahnhaltestelle Barmbek und verschiedene Bushaltestellen sind fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>ruhender Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>oberirdisch im öffentlichen Straßenraum, in privaten Tiefgargen und privaten Stellplatzanlagen</li> </ul>
<b>Rad-/ Gehwege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rad-/Gehwege beidseitig im Seitenraum vorhanden</li> </ul>
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Straßenbäume</li> </ul>
Defizite/ Chancen und Potenziale	
Städtebau	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>oft fehlen klare städtebauliche Kanten / mangelhafte Raumbildung</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Raumkanten / Raumbildung durch Nachverdichtung (Aufstockungen, Anbauten etc.)</li> </ul>
Verkehr	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächeninanspruchnahme durch Nebenfahrbahn</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung von Verkehrsflächen</li> </ul>
Freiflächen	
Defizite und Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>wenig raum- oder strukturbildendes Grün, keine Baumallee</li> </ul>
Chancen und Potenziale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufwertung Hausvorzonen</li> <li>Anpflanzung neuer Straßenbäume</li> </ul>
Entwicklungsansatz	
Szenario 1	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Raumkanten schließen und ausbauen (VI-VII, Lückenschließung und Überbauung von großflächigen Einzelhandelsflächen bzw. Stellplatzanlagen)</li> <li>Rückbau von Nebenfahrbahnen und Neuordnung der Nebenflächen &gt; Radwege bzw. Radfahrstreifen</li> <li>Teilentsiegelung und Anpflanzung von beidseitigen Straßenbäumen</li> </ul>
Szenario 2	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzlich Stärkung der baulichen Ränder durch Aufstockung und Nachverdichtung untergenutzter Grundstücke</li> <li>Überbauung von großflächigen Einzelhandelsflächen und Stellplatzanlagen zur Flächenoptimierung und Raumbildung</li> </ul>



Leitbild: „Wohnen und Arbeiten an der Magistrale“



Bestand



Szenario 1+2

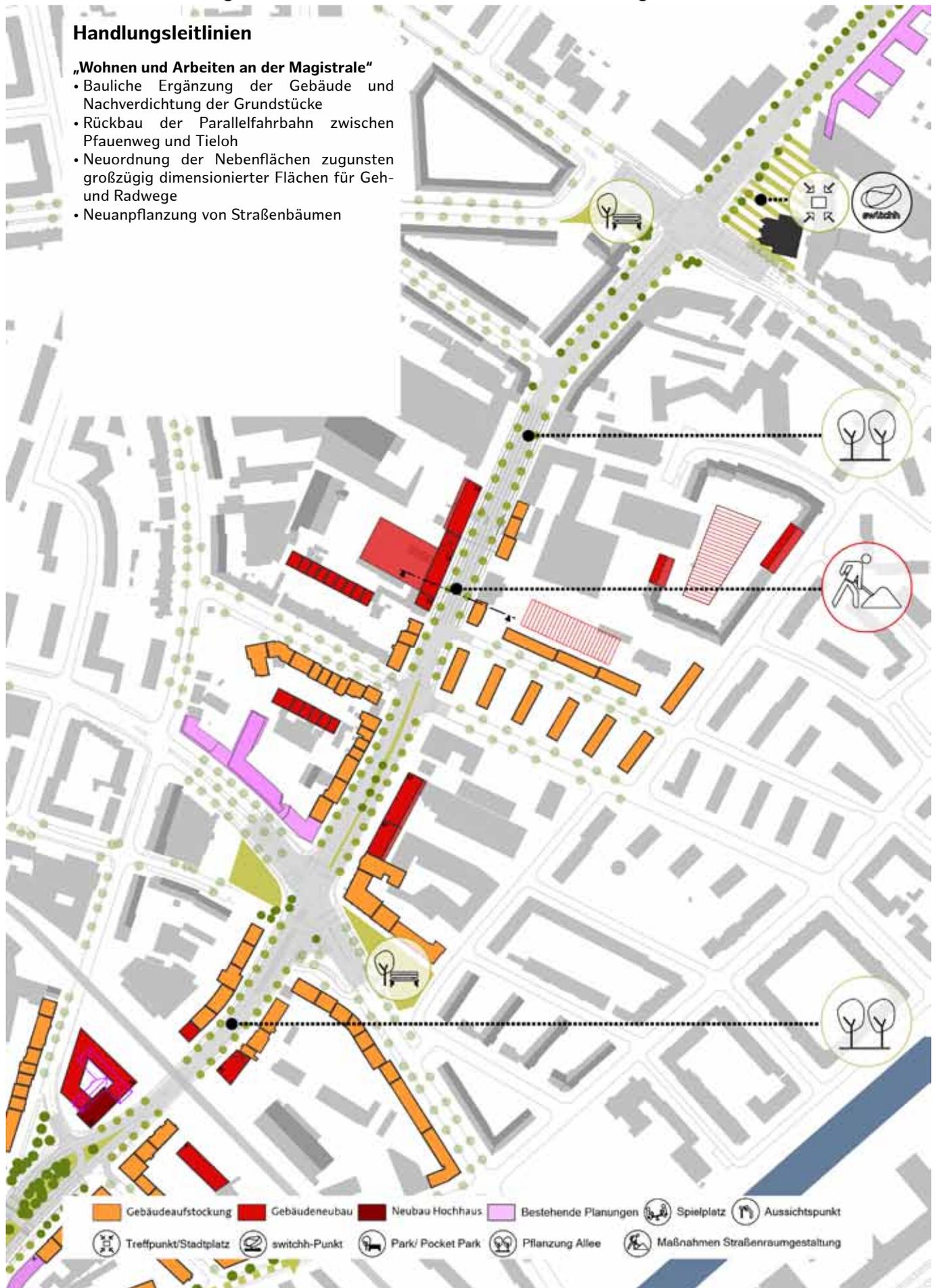
## Abschnitt 6: Teilräumliches Leitbild „Wohnen und Arbeiten an der Magistrale“

Oberer Bereich der Magistrale zwischen S-Bahntrasse und Bezirksgrenze

### Handlungsleitlinien

#### „Wohnen und Arbeiten an der Magistrale“

- Bauliche Ergänzung der Gebäude und Nachverdichtung der Grundstücke
- Rückbau der Parallelfahrbahn zwischen Pfauenweg und Tieloh
- Neuordnung der Nebenflächen zugunsten großzügig dimensionierter Flächen für Geh- und Radwege
- Neuanpflanzung von Straßenbäumen



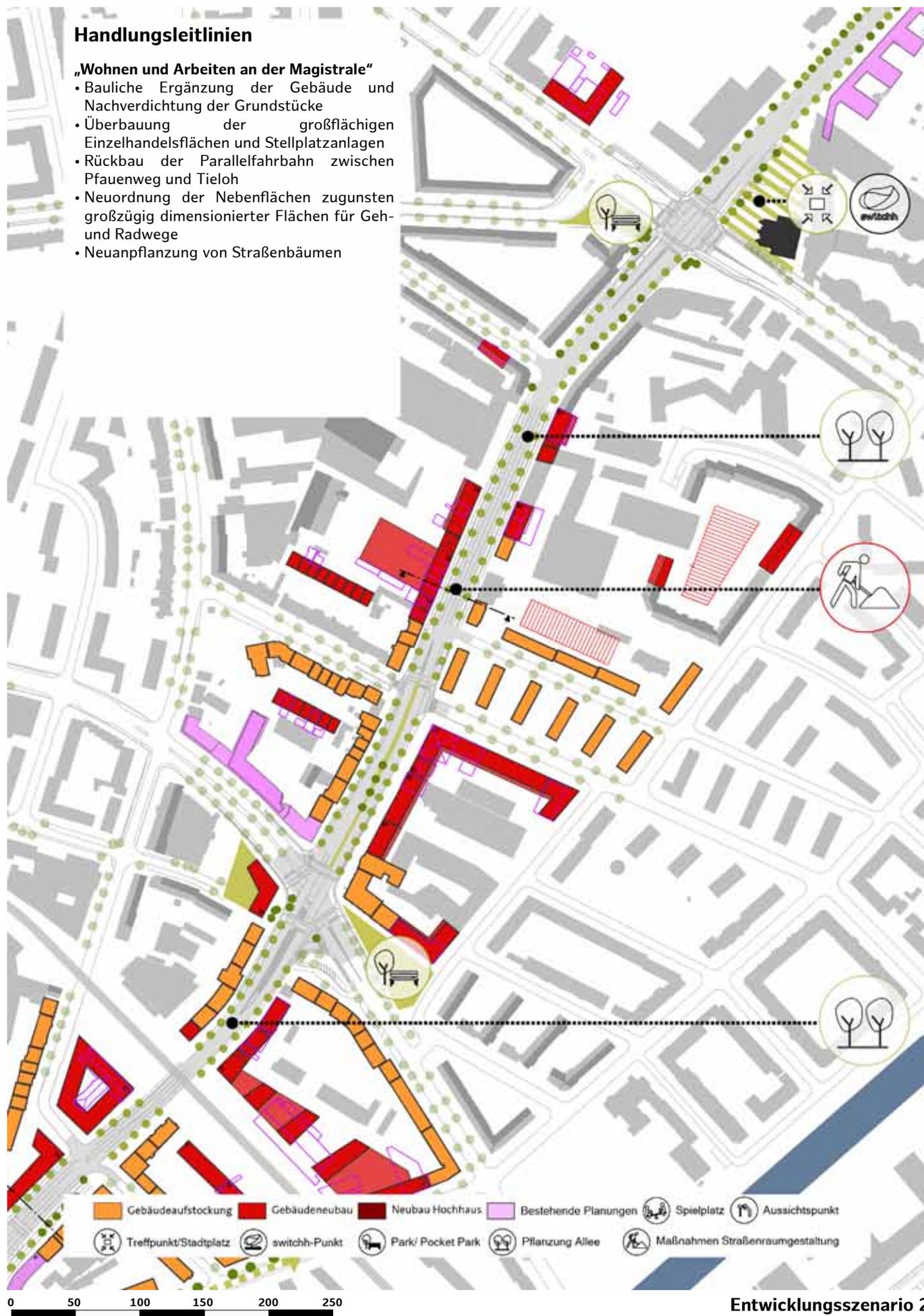
Entwicklungsszenario 1

0 50 100 150 200 250

## Handlungsleitlinien

### „Wohnen und Arbeiten an der Magistrale“

- Bauliche Ergänzung der Gebäude und Nachverdichtung der Grundstücke
- Überbauung der großflächigen Einzelhandelsflächen und Stellplatzanlagen
- Rückbau der Parallelfahrbahn zwischen Pfauenweg und Tieloh
- Neuordnung der Nebenflächen zugunsten großzügig dimensionierter Flächen für Geh- und Radwege
- Neuanpflanzung von Straßenbäumen



Entwicklungsszenario 2

## Übersichtsplan Entwicklungsszenario 2





**Herausgeber:**

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Kümmellstraße 6  
20249 Hamburg



**Hamburg** | Bezirksamt  
Hamburg-Nord