

Mehr Freiraum in der Osterstraße

Erneuerung eines vielfältig beanspruchten Stadtraums im Zentrum Eimsbüttels

Die Osterstraße im Zentrum des Bezirks Eimsbüttel ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten das Versorgungszentrum des Bezirks, einer der belebtesten Stadträume Hamburgs und mit 10.000 bis 13.000 Kfz / Tag eine relativ hoch belastete Hauptverkehrsstraße mit (teilweise unerwünschter) klein- und großräumiger Verbindungsfunktion. Die Straße ist umgeben von einer gründerzeitlich geprägten, hoch verdichteten Bebauungsstruktur mit einem sehr belebten und urbanen Charakter. Die Grundzüge der Straßenraumgestaltung stammen aus den fünfziger / sechziger Jahren, so dass Alltagsnutzung und Ansprüche inzwischen weit auseinanderfallen. Mit der 2014 begonnenen und zurzeit in der Realisierung befindlichen Umgestaltung entsteht ein innovativer, zukunftsfähiger öffentlicher Raum, der den unterschiedlichen Anforderungen mit einer veränderten Gewichtung gerecht wird. Die Plausibilität und Ausgewogenheit des Konzeptes, ganz besonders aber auch der intensive und zum Stadtteil passende Beteiligungsprozess, waren wesentliche Garantien für den vergleichsweise kurzen Zeitraum zwischen Planung und Realisierung.

Die Ziele der Planung

Auf einer Strecke von ca. 1.100 m Länge (ca. 35.000 m² Grundfläche) soll der Abschnitt zwischen Schulweg und Methfesselstraße baulich umgestaltet und aufgewertet werden. Als prioritäre Zielsetzung ist neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs auch die Aufwertung der Nebenflächen anzusehen. Dabei sollen die Bestandsbäume erhalten und die Bordlinie – auch aus Kostengründen – möglichst geringfügig verändert werden.

Intensive Information und Beteiligung im Planungsprozess

Der Bedeutung der Osterstraße für die etwa 250.000 Einwohner des Bezirkes entsprechend war der Planungsprozess sehr umfassend und niedrigschwellig. Es galt, eine große Vielfalt von Interessengruppen und Akteuren in einer geeigneten Form in die Diskussion einzubinden. Hierzu zählten insbesondere die zahlreichen Gewerbetreibenden des Einzelhandelsstandorts, deren Kunden sowie die Anwohner des hochverdichteten Wohnstandorts, die teils stark divergierende Interessen verfolgten. Zunächst wurden ca. 30 Gespräche mit Gewerbetreibenden, Grundeigentümern und Multiplikatoren im Stadtteil geführt. Danach starteten teilweise allgemein öffentliche, teilweise akteursspezifische Veranstaltungen, die im weiteren Planungsverfahren kontinuierlich fortgeführt wurden. Der Informations- und Beteiligungsprozess begann zum frühestmöglichen Zeitpunkt – noch vor der Auswahl der Planungsbüros. Mit dieser frühzeitigen Information wurde ein transparentes und von allen Beteiligten akzeptiertes Planungsverfahren gestartet, das alle gesellschaftlichen Gruppen akteursspezifisch eingebunden hat. Zusätzlich zu bekannten Veranstaltungsformaten wurden innovative Elemente der Beteiligung eingesetzt: auf dem zentralen Stadtplatz an der Osterstraße wurde für eine Woche ein Beteiligungscontainer aufgestellt, in dem die Anwohner, Gewerbetreibenden und Kunden des Nahversorgungszentrums mit den beauftragten Planern und den Mitarbeitern des Bezirksamtes Gespräche führen und ihre Anregungen und Ideen zur Neugestaltung der Osterstraße äußern konnten. Die Ergebnisse

wurden ausgewertet und konnten somit im folgenden Planungsverfahren mit berücksichtigt werden. Durch diese Methodik konnten zahlreiche Bevölkerungsgruppen erreicht werden, die üblicherweise selten oder gar nicht an herkömmlichen Beteiligungsformaten partizipieren. Die Aussagekraft der Beteiligung wurde so auf eine breite Basis gestellt. Zusätzlich wurden alle Anwohner und Gewerbetreibenden regelmäßig durch eine mehrfach erscheinende Zeitung sowie über eine Internetseite über die Beteiligungsmöglichkeiten, die Planung, den Arbeitsstand und die Terminalschiene informiert.

Umfangreiche Datenerhebungen erhöhten die Akzeptanz

Auch die stadt- und verkehrsplanerischen Analysen übertrafen das herkömmliche Maß deutlich. Dies diente dem Sammeln von Wissen über das Nutzungsverhalten und indirekt der Überzeugungskraft in der Argumentation. Die Auseinandersetzung mit den vielfältigen Straßenumfeldnutzungen und den daraus entstehenden Anforderungen war sehr intensiv. Eine eigene Passantenbefragung (ca. 1.800 Befragte) zum Verkehrsmittelwahlverhalten, die eine bereits zuvor an einzelnen Geschäften durchgeführte Befragung verifizierte und auf eine breitere Basis stellte, brachte die empirische Klarheit über das von den Planern Vermutete, aber insbesondere von Geschäftsleuten im Beteiligungsverfahren zunächst Bestrittene: Autofahrer spielen eine untergeordnete Rolle unter den Kunden der anliegenden Läden (ca. 13 %). Diese Ergebnisse waren ein wesentlicher Türöffner für eine fußgängerorientierte Planung und ein Beschleuniger der Diskussion, insbesondere über den Wegfall von etwa der Hälfte aller straßenbegleitenden Parkplätze. Die Messung des gebietsfremden Verkehrs, der Formen des Fahrradparkens oder des Querungsverhaltens der Fahrbahn brachten darüber hinaus überzeugende Fakten, mit denen das Erfordernis der Erneuerung allen beteiligten Akteuren plausibel dargestellt werden konnte.

Die gerechte Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raums als Planungsphilosophie

Der planerische Ansatz wurde von der Philosophie „Zähmung des Autoverkehrs ohne (umfassende) Verdrängung“ getragen. Den Vorgaben, Beobachtungen, Messungen und Meinungsäußerungen aus dem Beteiligungsverfahren folgend wurde ein primärer Schwerpunkt auf die Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen gesetzt. Die von einer Interessengruppe eingebrachte Forderung nach einer Fußgängerzone wurde ausgeschlossen, was insbesondere mit absehbaren Verdrängungseffekten in das umliegende Wohnstraßennetz begründet wurde und auch den Interessen zahlreicher Gewerbetreibender diametral entgegenstand. Die langjährige Vorgeschichte des Planungsprozesses seit den 1990er Jahren mit mehreren, immer wieder gescheiterten Planungsversuchen und Konzepten, machte ein Umdenken erforderlich, das auf einer „Ausöhnung“ der vermeintlich widersprechenden Ansprüche des Autoverkehrs und aller anderen Verkehrsarten sowie der unterschiedlichen Akteursgruppen im Stadtteil (Gewerbetreibende, Anwohner, Autofahrer, Radfahrer) aufbaut. Das übergeordnete Ziel der Planung war es daher, einen Stadtraum zu schaffen, der von allen gut und sicher genutzt werden kann und der seiner Rolle als bezirkliches Zentrum gerecht wird.

Die wichtigsten Veränderungen in der Neugestaltung des Stadtraums

Unter diesen Prämissen ergab sich eine Aufteilung des Stadtraums aus den Nutzungen der umliegenden Gebäude, insbesondere der Erdgeschosse, aus den Ansprüchen an den Freiraum und aus verkehrsfunktionalen Gesichtspunkten. Die Gestaltung soll allen drei Dimensionen gerecht werden. Wesentliche Eckpunkte sind:

- Einrichtung eines annähernd höhengleichen Mittelstreifens in großer Länge
- Erhabene Elemente auf dem Mittelstreifen, z.B. Bauminseln
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn (Führung auf Schutzstreifen),
- Fahrstreifen in einer Regelbreite von 2,75 m neben dem Schutzstreifen („Kernfahrbahn“)
- Reduzierung und Neuorganisation des fahrbahnbegleitenden Parkens mit regelmäßigen Unterbrechungen der Parkstände
- Parken in Längsaufstellung; größtenteils in Überbreite zur flexibleren Integration von Ladezonen
- Bildung von platzartigen Erweiterungen der Nebenflächen
- Verbreiterung der Gehwege
- Weitgehender Verzicht auf eine Verlegung von Bordlinien in Richtung der Gebäude
- Weiche Separation von Fahrbahn, Mittelstreifen und Nebenflächen durch nahezu höhengleiche Anlage der Teilbereiche
- Weitgehender Erhalt der Bäume; ggf. Neuanpflanzungen weiterer Bäume
- Dezentrale, nachfrageorientierte Anordnung von ca. 400 neuen Fahrradbügeln
- Ausbildung der Bushaltestellen als Kaps
- Verschwenkung der Fahrlinie
- Umbau der Knotenpunkte zu Minikreiseln oder als konventionelle, jedoch minimierte Knotenpunkte
- Integration einer Stadtradstation in den Straßenraum

Darüber hinaus wurde der Planungsraum im Zuge des kreuzenden Heußwegs nach Osten um ca. 200 m ausgedehnt und mit der prinzipiell gleichen Gestaltung versehen. So wurde die Anbindung der Karl-Schneider-Passage an die Osterstraße hergestellt bzw. erheblich verbessert. Zwei bisher städtebaulich nahezu getrennte, funktional jedoch zusammengehörige Bereiche wurden verklammert, das Bezirkszentrum erhält so eine räumliche Tiefe und Ausdehnung. Die Aufnahme des Kreuzungsbereichs zum Stellingener Weg in den Planungsraum war eine Anregung, die aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren resultierte.

Fußgänger und Radfahrer – die größten Gewinner der Erneuerung

Nutznieser dieser Umgestaltung sind in erster Linie die Fußgänger. Aus einer Straße mit sehr dichtem, teilweise in zwei Reihen stattfindendem Parken an beiden Fahrbahnseiten wird ein leicht und umwegfrei querbarer Stadtraum. Die Trennung vom Radverkehr wird das vormals hochgradig konfliktintensive Aufeinandertreffen dieser beiden Verkehrsarten umfassend reduzieren. Gerade für weniger fitte Fußgänger werden die entstehenden Sitzmöglichkeiten sehr gute Erholungsmöglichkeiten bieten. Das Prinzip der weichen Separation sowie der Einsatz von Leitelementen wird die Barrierefreiheit des Straßenraums sowohl für geh- als auch für sehbehinderte Menschen spürbar erhöhen. Der Abbau der Konflikte mit dem Fußverkehr sowie zwischen Radfahrenden in beiden Richtungen auf der gleichen Fahrbahnseite wird zu einer Erleichterung des Radverkehrs führen und auch das schnellere Radfahren ermöglichen. Die gesamte Straßenraumgestaltung lässt erwarten, dass die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf ein Niveau abgesenkt wird, das durchschnittlichen Radverkehrsgeschwindigkeiten recht nahe kommt. Dieser Umstand unterstützt das verträgliche Miteinander von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.

Geringe Auswirkungen auf den fließenden Verkehr

Für den Busverkehr bedeutet die veränderte Raumaufteilung einerseits eine voraussichtliche Verringerung der tatsächlich gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten. Andererseits profitiert der Busverkehr davon, dass die bislang sehr zahlreichen Störungen durch Parkvorgänge klar vermindert werden und dass Buskaps das Einfädeln deutlich erleichtern. Für den Kfz-Verkehr entstehen Nachteile gegenüber dem bisherigen Bild, ohne dass dieser jedoch komplett unterbunden wird. Fahrgeschwindigkeiten und Parkmöglichkeiten werden reduziert werden. Demgegenüber ist zu erwarten, dass die Verkehrssicherheitsdefizite im Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit Parkvorgängen weniger werden.

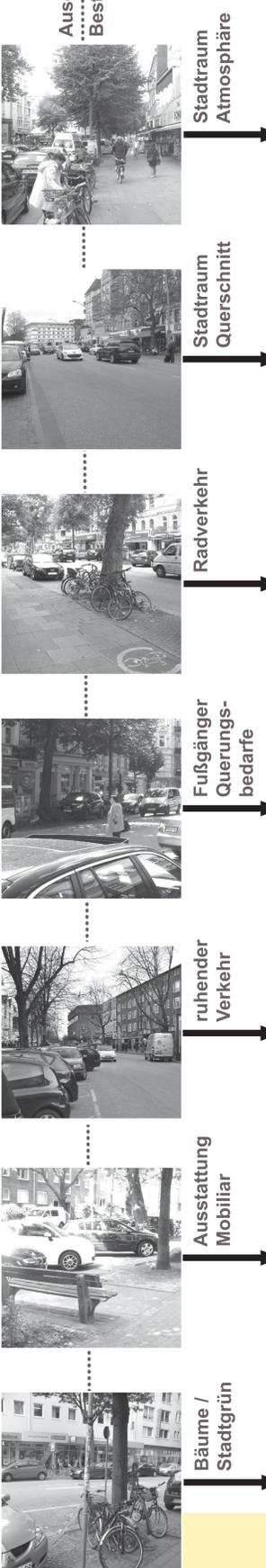
Hohe Gestaltungsqualität

Ein entscheidendes Moment ist die ganzheitliche Betrachtung dieses neuen Straßenraumes, hinsichtlich Erscheinungsbild, Aneignungschancen und Kommunikationsverhalten. Die gesamte Komposition der einzelnen Gestaltungselemente zielt darauf ab, den Fußverkehr auch in seiner Wahrnehmbarkeit zu fördern und eine permanente Achtsamkeit und möglichst vorausschauende Fahrweise bei Autofahrenden naheulegen. Der Bezug des Lebens auf beiden Fahrbahnseiten zueinander wird durch die höhengleiche Anlage, die optische Zurücknahme der Asphaltstreifen und auch Elemente auf dem Mittelstreifen betont. Offene Erdgeschosse und Platz für gebäudebezogene Nutzungen ergänzen diesen Ansatz. Die Gestaltungsqualität entsteht durch verschiedene Elemente, wie insbesondere den Erhalt der hohen Bäume und die Pflanzung weiterer Bäume. Die ausgewählten Materialien sind so ausgewählt, dass sie dem städtischen Kontext sowie dem Charakter des mittelständischen urbanen Wohnquartiers entsprechen. Die Umgestaltung des Straßenraums soll daher bewusst nicht durch eine überzogene optische Attraktivierung des Straßenraums eine Aufwertung des Wohnquartiers auslösen. Es wird erwartet, dass sich die funktionalen Bedingungen für Fußgänger und Radfahrende – auch in Relation zum Autoverkehr – so verbessern, dass dies allein bereits die Wahl dieser Verkehrsmittel steigert, was aufgrund der Entfernungsstrukturen auch ohne weiteres machbar ist. Zusätzlich werden die weichen Wohlfühlfaktoren einen Impuls für die vermehrte Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel geben. Die Verdrängung gebietsfremden Verkehrs auf (weniger sensible) Hauptverkehrsstraßen in der Umgebung dürfte darüber hinaus die Immissionen im hochverdichteten Straßenumfeld entschärfen.

Muster mit Wert

Die Umgestaltung der Osterstraße bietet einen für Hamburg komplett neuen und auch in Deutschland bislang noch wenig erprobten Umgang mit dem Thema „Zentrum“. Die Bedürfnisse des Fußverkehrs stehen im Fokus. Die Bedingungen für Radfahrende verbessern sich ebenfalls deutlich. Die Voraussetzungen dafür schafft eine Rücknahme des Autoverkehrs, jedoch ohne umfassende Verdrängung. Die Verträglichkeit der Situation soll darüber hinaus gesteigert werden, indem die Raumgestaltung ein intensives Kommunizieren zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nahelegt. Dies soll erreicht werden, ohne den Selbsterklärungsgehalt des Straßenraumes zu vermindern.

Stadtraumerneuerung Osterstraße _ Hamburg Eimsbüttel



- Entwicklung eines (durchfahrbaren) Stadtraumes mit hoher Aufenthaltsqualität
- Durchgängigkeit in der Gestaltung der Oberflächen zwischen den raumbegrenzenden Fassaden
- einheitliche hochwertige Möblierung mit ortsspezifischer Gestaltung
- Umsetzung von Bürgerwünschen im Stadtraum: z.B. Fahrradpumpstation, Stadtradstation, Spielbereich
- Reduzierung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Längsparken), Parkraumbewirtschaftung und zeitlich festgelegte Nutzung als Ladezone
- Verlagerung Radverkehr auf die Fahrbahn
- Fahrstreifen in Regelbreite 2,75m neben Schutzstreifen, rhythmische Aufweitung und Verengung der Fahrbahn
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger durch annähernd höhengleichen Mittelstreifen in großen Längen erhöhte Sicherheit durch erhabene Einbauten mit Bepflanzung
- Erhalt der Bestandsbäume, ergänzende Neupflanzungen, Erhöhung Grünanteil durch bunte Staudeninseln
- dezentrale Anordnung von ca. 400 neuen Fahrradparkern
- hohe Aufenthaltsqualität durch abwechslungsreiche räumliche Situationen und ergänzende Nutzungsangebote durch Gastronomie und Gewerbetreibende

