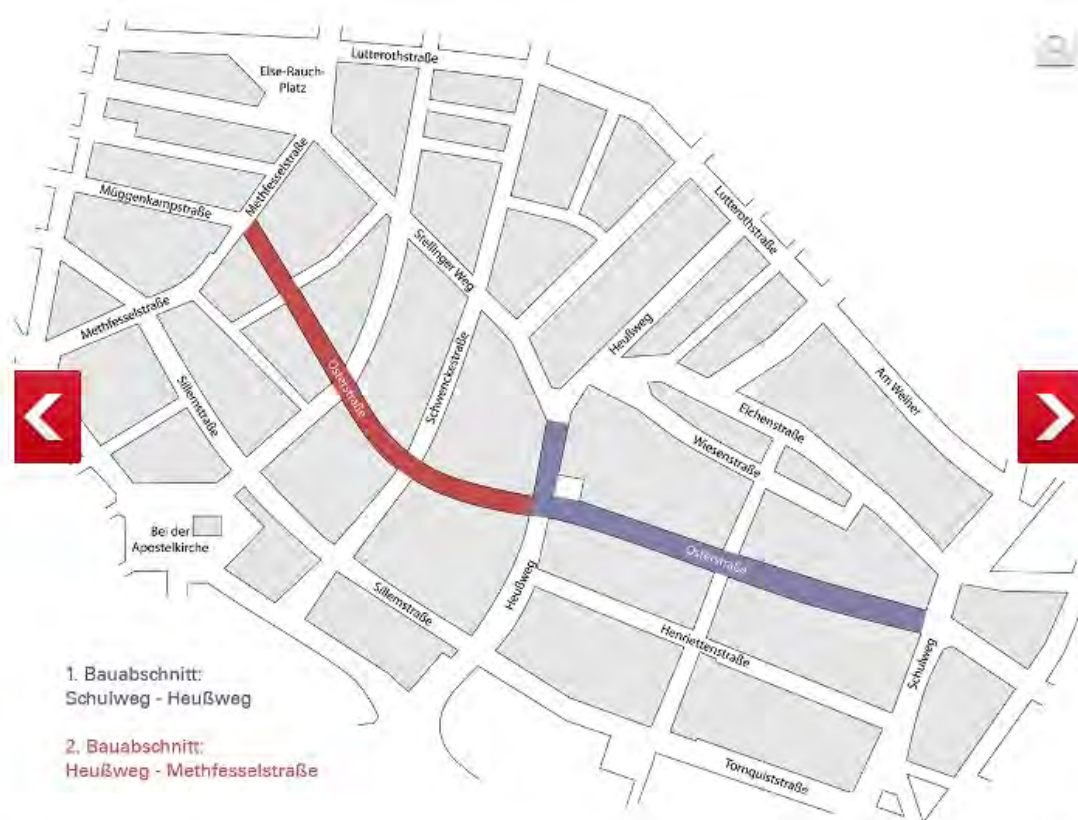


## Was ist von der geplanten „Stadttraumverbesserung“ in der Osterstraße zu halten?

Expertise im Auftrag der Bezirksfraktion der Partei DIE LINKE in Eimsbüttel



Bauabschnitte der Stadtraumerneuerung Osterstraße

1 / 4

Hamburg, 14.1.15

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Warum eine komplette Straßenraum-Neugestaltung – wurden die Folgen überprüft, gab es Alternativen?</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Überprüfung der Ausbauplanung der Osterstraße 5</b>	
3.1	<i>Ausgangslage</i>	5
3.2	<i>Aufgabenstellung</i>	5
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
4.1	<i>Allgemein</i>	6
<b>5</b>	<b>Die Osterstraße</b>	<b>9</b>
5.1	<i>Geschichtlicher Überblick</i>	9
5.2	<i>Das Stadtquartier heute</i>	9
<b>6</b>	<b>Die Planung</b>	<b>11</b>
6.1	<i>Die Ausschreibung</i>	11
6.2	<i>Ankündigung des Planverfahrens durch das Bezirksamt</i>	12
6.3	<i>Stadtraumerneuerung Osterstraße - Öffentliche Informationsveranstaltung Zweite Veranstaltung 03. Juli 2014</i>	13
6.4	<i>Stadtraumerneuerung Osterstraße Anhörung am 28.10.14</i>	17
<b>7</b>	<b>Städtebauliche Folgen des Umbaus der Osterstraße: Gentrifizierung? Kann die soziale Qualität des Stadtteils gehalten werden?</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Ansatzpunkte für eine Politik, die negative Folgen der Gentrifizierung abfedert</b>	<b>20</b>
<b>9</b>	<b>Bewertung</b>	<b>21</b>
<b>10</b>	<b>Wie wäre ein qualitativ besserer Planungsvorgang zu gestalten?</b>	<b>23</b>
10.1	<i>Erarbeitung unterschiedlicher Planvarianten</i>	23
10.2	<i>Strategische Umweltprüfung, Stadtverträglichkeitsprüfung</i>	23
<b>11</b>	<b>Anhang</b>	<b>26</b>
11.1	<i>Städtebauliche Geschichte des Quartiers um die Osterstraße (Eimsbüttel)</i>	26

## 1 Vorbemerkung

Als ich das erste Mal die Konzeptentwürfe für die Umgestaltung der Osterstraße gesehen hatte, war der erste Impuls: Endlich wird die vertrackte Verkehrssituation zwischen Emiliestraße und Hellkamp durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur verbessert. Die beauftragten Fachbüros sind als seriöse und gut arbeitende Kollegen in Fachkreisen bekannt.

Dass die Politik den nahenden Bürgerschaftswahlkampf als Anlass dafür nimmt, sich den Wählern/-innen möglichst positiv darzustellen ist vielleicht nicht schön, aber nachvollziehbar. Die Opposition sucht die Haare in der Suppe, das ist ihre Aufgabe und genauso verständlich.

Die Ausgangslage ist für die Opposition ungemütlich. Viele in der Osterstraße sind über das Verkehrschaos auf den Fuß- und Radwegen genervt. Die Stadtraumerneuerung verspricht Abhilfe. Einsprüche oder gar Widerstand gegen das Projekt laufen Gefahr, nicht verstanden zu werden. Erst Recht nicht, wenn dadurch am Ende das Projekt in die Länge gezogen wird oder am Ende sogar die Mittel gestrichen werden sollten.

Wie also ist das Vorhaben zu bewerten? Dazu hat mich die Bezirksfraktion der LINKEen gebeten, eine begründete Stellungnahme abzugeben.

## 2 Warum eine komplette Straßenraum-Neugestaltung – wurden die Folgen überprüft, gab es Alternativen?

Wie vielleicht bekannt, habe ich unlängst eine Filmdokumentation über das Leben meines demenzkranken Schwiegervaters in der Osterstraße erstellen lassen. Anlass waren die vielen positiven Erfahrungen, die wir im Quartier Osterstraße machen konnten.

Es hat sich gezeigt, dass das Nachbarschaftsumfeld in der Osterstraße und die vorhandene soziale Infrastruktur sind bei den Bewohner/-innen des Stadtteils sehr attraktiv ist. Der Umgang der Menschen – von den Ladenbesitzern bis zu normalen Nachbarn – mit dem demenzkranken alten Mann brachte uns auf die Spur nach den Voraussetzungen für eine echte Inklusion von Menschen mit körperlich/kognitiven Beeinträchtigungen.

Die Osterstraße und die angrenzenden Straßen bieten ein Umfeld, das für Hamburger Verhältnisse nahezu vorbildlich für die Integration von Menschen mit Beeinträchtigungen ist. Und damit ist sie – gleichzeitig – auch für alle Bewohner/-innen von hohem Wert.

**Der jetzige Stadtraum Osterstraße bietet aus Experten/-innen und Bewohner/-innen-Perspektive eine Lebensqualität, die als vorbildlich für Hamburg und darüber hinaus eingestuft wird.**

Wie kommt es, dass eine so vorbildliche Stadtteilsituation wegen einiger Raumkonflikte zwischen Fußgängern/-innen und Radfahrer/-innen **vollkommen umgestaltet** werden muss?

- Weiß die zuständige Planungsbehörde nicht um die besondere Qualität des Stadttraums Osterstraße?
- Plant sie eine „Stadttraumverbesserung“ ohne zu wissen, was mit einem solchen umfassenden Eingriff auf dem Spiel steht?
- Ist davon auszugehen, dass die angestrebte Stadttraumverbesserung die soziale Lebensqualität verbessert? Oder sie wenigstens nicht verschlechtert?!
- Wurde die Neuplanung unter den Gesichtspunkt der „Barrierefreiheit“ und ihrer Eignung für die Inklusion aller Menschen im Stadtteil entwickelt, bzw. überprüft?
- Wurden in einer Umwelt- und Stadtverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen auf die Umwelt und die Bevölkerungs- und Gewerbesituation ermittelt und bewertet?

Soweit ersichtlich, ist die vorgelegte Stadttraumverbesserung vorrangig ein Straßenbauprojekt, das um einige Attribute der Stadtverschönerung erweitert wurde.

Standen Handlungsalternativen zur Verfügung? Wurden verkehrslenkende Maßnahmen überprüft? Wurden Vorschläge aufgegriffen, durch ein intelligentes Einbahnstraßensystem zur Verkehrsberuhigung beizutragen? Warum wird keine Tempo-30-Zonen-Regelung umgesetzt? Wurde geprüft, ob mit der Halbierung der Parkplätze in Verbindung mit einem Parkraummanagement-System im Quartier eine Entspannung der wichtigsten Konfliktpunkte zwischen Fußgänger- und Fahrradverkehr hätte erreicht werden können? Ohne aufwändige Straßenraumverbesserung – was Kosten gespart und den Charakter der Osterstraße erhalten hätte.

Das „Pfund“ der bestehenden Osterstraße darf nicht verschleudert werden zugunsten einer neuen Einkaufsmeile, die genauso langweilig aussieht, wie die zahllosen Beispiele von Konstanz bis Flensburg und von Aachen bis Frankfurt/Oder.

### **3 Überprüfung der Ausbauplanung der Osterstraße**

#### **3.1 Ausgangslage**

Die Osterstraße ist die Haupteinkaufsstraße des Stadtteils Eimsbüttel. Sie verfügt über eine hohe soziale und städtebauliche Qualität, was angesichts der heterogenen Bebauung auf den ersten Blick nicht ohne weiteres erkennbar ist. Die Osterstraße gilt in einschlägigen Fachkreisen als ein hervorgehoben gutes Beispiel für eine hohe soziale Qualität, vgl. den Dokumentarfilm über einen demenzkranken älteren Herrn, der im Stadtraum Osterstraße lebt. (K-Film & Hanisch, J. 2014) Jede Veränderung der Osterstraße muss darauf hin untersucht werden, ob und wie die vorhandene soziale Qualität erhalten, verbessert oder gefährdet wird.

Jedes Projekt, das in den Bestand, die Struktur und das Erscheinungsbild der Straße und des Stadtraums eingreift, muss daraufhin überprüft werden, ob es die vorhandene Qualität sichert und schützt, vielleicht sogar verbessert oder ob nachteilige Veränderungen erwartet werden müssen.

Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht erkennbar, dass diese besondere Qualität der Osterstraße ausreichend beachtet worden ist.

#### **3.2 Aufgabenstellung**

Um möglicherweise gravierende Planungsfehler rechtzeitig zu erkennen, hat die Bezirksfraktion den Auftrag erteilt, in einer kurzfristig zu erstellenden Expertise die Implikationen der vorgestellten Stadtraumerneuerung zu überprüfen und gegebenenfalls Begründungen für eine andere Vorgehensweise vorzulegen.

## 4 Zusammenfassung

### 4.1 Allgemein

Mit täglich rund 14.000 PKW/LKW-Durchfahrten (Motorisierter Individualverkehr - MIV) ist die Straße stark belastet. Gleichzeitig werden pro Tag ca. 15.000 Fußgänger/-innen und ca. 5.000 Radfahrer/-innen gezählt (Daten aus dem Jahre 2010, aktualisiert durch Zählungen im Sommer 2014) (vgl. ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung & Franke, M. 2012). **Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV nehmen zu, der MIV wird weniger.**

Die vorhandenen Verkehrswege repräsentieren die Dominanz des MIV, wie sie in den letzten Jahrzehnten noch üblich und gewohnt war. Auf den zu schmalen Geh- und Radwegen beidseitig der Osterstraße (vor allem im Abschnitt Emilien- bis Schopstraße) drängen sich Außengastronomie, Verkaufsangebote von Läden und die wachsende Anzahl von Fahrrädern und Fußgängern/-innen. Angesichts des skizzierten Trends zugunsten des „Umweltverbundes“ ist es an der Zeit, den Straßenraum den neuen Entwicklungen anzupassen.

Das vom Bezirksamt vorgelegte Planwerk zur Entflechtung der Verkehrsströme und zur Aufwertung der Fußwegbereiche trägt diesem neuen Trend Rechnung. **Trotzdem müssen gegen diese Planung schwere Bedenken geltend gemacht werden.**

Mit dem vorgelegten Konzept wird von einem erweiterten Planungsansatz ausgegangen. Hier geht es nicht mehr nur um die Lösung der verkehrlichen Probleme mit geeigneten Mitteln sondern um eine **Stadttraumerneuerung**. Das akute Verkehrsproblem wird also dazu benutzt, den Charakter der Osterstraße zu verändern, obwohl nach einschlägigem fachlichen Urteil die Osterstraße ihre Funktion als sozialökonomisches und kulturelles Zentrum des Stadtteils auf vorbildliche Weise erfüllt.

Der Titel des Planwerks verweist auf zwei Hauptziele:

1. Entflechtung der Verkehrsströme. Unterstützung und Förderung des Trends zum „Umweltverbund“: Fahrrad als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Nahverkehrsmittel, dessen Mobilitätspotentiale für den Nahbereich noch längst nicht ausgeschöpft sind, Öffentlicher Personennahverkehr (-> HVV) und Fußgänger – bei zurückgehendem Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV).
2. Aufwertung der Einkaufsstraße zu Sicherung und Steigerung der Immobilienwerte, der Einzelhandelsumsätze in Konkurrenz zu anderen Stadtteilzentren.

Die Umsetzung der vorgelegten Ausbaupläne lässt erwarten, dass die ersten beiden Zielkomplexe erreicht werden.

Nach der Realisierung der Umbaupläne muss mit negativen Effekten gerechnet werden:

- Die optische/ästhetische Aufwertung der Osterstraße wird über zu höheren Immobilienwerten und damit zu erhöhten Wohn- und Gewerbemieten führen – mit Auswirkungen auf die Gewerbestruktur und die Bevölkerungszusammensetzung

- Die faktisch verkehrsberuhigte Osterstraße wird für viele Kfz-„Schleichweg“-Fahrer zu einem Hindernis. In welchem Umfang muss mit Ausweichverhalten in der engeren Nachbarschaft gerechnet werden (Lappenbergsallee, Stellingner Weg)? Und wie wären die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch, Klima, Luft“ zu bewerten?
- Der Verlust von rd. 50% der Parkplätze wird zu einem verstärkten Parksuchverkehr in der Nachbarschaft führen – und der Bau einer öffentlichen Tiefgarage hat auch wieder Umweltauswirkungen, die überprüft werden müssen.

Die soziale Qualität der Osterstraße (kleinteilige Gliederung, Wiedererkennbarkeit, gemischtes Angebot aus Traditionsbetrieben, Gastronomiebetrieben und allgemeinen Dienstleistungen) wird sich verändern – negative Effekte sind für Menschen zu befürchten, die auf diese besonderen Merkmale in ihrem Alltag ganz besonders angewiesen sind (vgl. K-Film et al. 2014)

Was fehlt:

- Eine stadt- und freiraumplanerische Analyse und Bewertung der Situation und des gewünschten Endzustandes – strategische Umweltprüfung (SUP) und / oder eine Stadtverträglichkeitsprüfung zur Erfassung und Bewertung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Planvariante.
- Vorgaben zur Regulierung der Miet- und Pachtpreisentwicklung im Stadtteil zur Verhinderung negativer Gentrifizierungseffekte
- Alternative Planungsansätze (Varianten). Neben der „Maximalplanung“ (wie sie im Moment vorliegt) hätten abgestufte und alternative Konzepte nach dem Prinzip der „behutsamen Straßenraumerneuerung“ treten können.

Um die hier nur in wenigen Worten skizzierten Folgen zu vermeiden müsste die Osterstraßenplanung in eine umfassende Stadtplanung eingebettet werden:

- Verkehrslenkung von der Innenstadt in die Außenbezirke, Verringerung des MIV zugunsten des ÖPNV und des Fahrradverkehrs usw. Das gesamte Hamburger Verkehrsnetz ist durch die Massenmotorisierung und durch den Schwerlastverkehr (Hafenlogistik) ohnehin überlastet – eine Generalverkehrsplanung für Hamburg ist überfällig
- Parkraumbewirtschaftung: Vor allem in den dicht bebauten Quartieren, insbesondere solche wie in Eimsbüttel/Osterstraße müssen öffentliche Parkplätze (Tiefgaragen) zur Verfügung gestellt werden – der Trend zu weniger privat genutzter PKW im Eigentum wird nicht so schnell greifen, dass auf ein solches Maßnahmenpaket heute schon verzichtet werden könnte
- Mietpreisbegrenzung für Wohnungen (sozialer Wohnungsbau usw.)
- Mietpreisbegrenzung für das Gewerbe – hier besteht dringender Handlungsbedarf. In Deutschland gibt es praktisch keinen wirksamen Schutz vor überzogenen Mietpreissteigerungen. Bis zur gesamtgesellschaftlichen Lösung dieses Problems müssen über Dialog- und Kooperationsverfahren Absprachen zur Mietpreisentwicklung in Aufwertungsgebieten herbeigeführt werden, die allen Interessen so weit wie möglich entgegenkommen

- Bauleitplanung und Stadtentwicklungsplanung

Weitere Stichworte:

- Kommunale Bodenvorratspolitik
- Erbbau-Pachtrechte
- Kommunale Vorkaufsrechte
- Satzungen
- Privatrechtliche Verträge mit Investoren – die über eine entsprechend stark ausgestaltete öffentliche Hand (Kontrolle, Implementation) auch wirklich durchgesetzt werden

Alle alternativen Konzeptentwürfe hätten dann nach einem einheitlichen Verfahren auf ihre maximale Zielerreichung bewertet werden müssen. Dafür gibt es eingeführte und standardisierte Verfahren nach dem Prinzip einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UP) oder der Nutzwertanalyse.

Aber auch ohne gesellschaftspolitisch durchzusetzende erweiterte Regulierungs- und Steuerungsmöglichkeiten im Bereich Boden- und Immobilienökonomie ist davon auszugehen, dass die vorgesehenen Finanzmittel für die Stadtraumerneuerung von 8.625.000,00 € (Haushaltstitel 1441.741.21) für den Stadtteil besser angelegt werden könnten.



## 5 Die Osterstraße

### 5.1 Geschichtlicher Überblick <sup>1</sup>

Mit der Bebauung der heutigen Osterstraße wurde in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts begonnen. Die Öffnung der Stadtumgrenzung (Ringwall) mit der Öffnung der Stadttore eröffnete die nähere Umgebung für die schnell expandierende Stadt in den ersten Jahrzehnten der stürmischen Industrialisierung Deutschlands. Der Hamburger Hafen wuchs zum größten deutschen Seehafen und expandierte in den Bereich der heutigen Speicherstadt, wo einige Tausend Bewohner/-innen umgesiedelt wurden (Details siehe: Evans, R. J. 1990).

In dieser Zeit entstand der erste gründerzeitliche Stadtring, der von Altona/Ottensen an den Wallring angrenzend bis nach St. Georg reicht. Die gründerzeitliche Bebauung Eimsbüttels ist trotz der verheerenden Bombenangriffe im zweiten Weltkrieg nicht vollständig zerstört worden. Die Restbestände bilden das städtebauliche Gerüst des Quartiers. Unterbrochen von schnell errichtetem 4-geschossigen Klinkerbauten, die in der Erdgeschosszone überwiegend für Gewerbenutzungen vorgesehen sind. Im Kreuzungsbereich Heussweg/Osterstraße befindet sich der Fanny Mendelssohn-Platz mit dem Emelka Palast (20er Jahre), dem Karstadt-Warenhaus (70er Jahre) und dem IDUNA-Gebäude (80er Jahre) als jeweilige Repräsentanten ihrer Zeit.

### 5.2 Das Stadtquartier heute

Der Stadtteil Eimsbüttel (im Bezirk Eimsbüttel) ist mit 3,2 qkm sehr klein, liegt aber mit der hohen Bau- und Bevölkerungsdichte von rund 17.000 Einwohner pro qkm im hamburgischen Spitzenbereich (Stadtteilprofil Statistikamt Nord, S. 90).

Es überwiegen die Einpersonenhaushalte mit 67%. Haushalte mit Kindern sind mit 12% vertreten, Alleinerziehende Haushalte mit 4,5%. Der Anteil an Personen mit „Migrationshintergrund“ beträgt rd. 11 %, der an Ausländern/-innen rd. 11 % und der über 65-jährigen 12,3 %. (Alle Angaben: Stadtteilprofil, a.a.O., S. 90).

Die Osterstraße ist für den Stadtteil Eimsbüttel (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Bezirk) die zentrale Wohn- und Einkaufsstraße. Eine Bestandskartierung (Herbst 2013) nur an der Osterstraße ergab insgesamt 326 Angebote für alle Lebensbereiche. Erfasst wurden alle auf Firmenschildern angegebenen Personen. Die Zahl der Dienstleister (Ärzte, Rechtsanwälte etc.) kann noch höher sein, wenn nicht alle angestellten Fachleute auf den Praxisschildern vermerkt sind. In der Osterstraße praktizieren demnach rund ein Drittel aller im Stadtteil registrierten Ärzte.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Eine ausführliche Darstellung findet sich im Anhang, Kapitel [Städtebauliche Geschichte des Quartiers um die Osterstraße \(Eimsbüttel\)](#)

<sup>2</sup> Die Erhebung erfolgte im Rahmen Filmdokumentation „Papa Schulz und die Osterstraße“, K-Film/Hanisich 2013, siehe auch: [https://www.statistik-nord.de/uploads/tx\\_standuments/NR11\\_Stadtteil-Profile\\_2011.pdf](https://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standuments/NR11_Stadtteil-Profile_2011.pdf), S. 91

Spricht man mit Ladeninhabern/-innen und Bewohner/-innen, dann drängt sich der Eindruck auf, dass es seit Jahren einen Wandel im Straßenprofil gibt. Das Angebot an Wellness (Friseure etc.), Restaurants/Imbisse und Wohnausstattungsgeschäften wird immer größer, Traditionsbetriebe geben auf. Ebenfalls ist zu beobachten, dass Filialisten zunehmen.

Die bereits angesprochene heterogene Bebauung der Osterstraße führt dazu, dass sich viele Läden/Gewerbeflächen nur für kleinere Angebote eignen. So ohne weiteres lassen sich in diesen Strukturen keine Standortverbesserungen mit nachfolgenden Mietpreiserhöhungen durchsetzen.

Die Osterstraße selbst ist die zentrale Einkaufsstraße des Stadtteils und gleichzeitig „Ausweichstrecke“ zu Kieler Straße – ungefähr ein Viertel des täglichen Motorisierten Individualverkehrs (MIV) benutzt die Osterstraße als tägliche Ausweich- bzw. Pendlerstrecke.

Im Straßenraum untergebracht ist noch die Metrobuslinie Nr. 4 (bis Schwenckestraße). Die vorhandenen Gehwege werden eingeengt durch viele Ladenauslagen, Gastronomieangebote und durch einen Fahrradweg. Vor allem die Geh- und Fahrradwege sind in einem schlechten baulichen Zustand. Der ruhende Verkehr behindert alle Verkehrsarten.

Zwischen den Verkehrsteilnehmern/-innen (Auto, Fahrrad, Fußgänger/-innen) kommt es in wachsendem Maße zu Konflikten um den knappen Straßenraum. Seit Jahren existiert eine BID<sup>3</sup>-Initiative.

Betrachtet man sich den Verlauf der Osterstraße von der Bismarckstraße bis zur Methfesselstraße, dann gibt es eigentlich nur im Abschnitt Emilienstraße bis Hellkamp echte Straßenraumkonflikte. Es ist ernsthaft zu fragen, ob diese Engstellen nicht durch ein intelligentes Parkraummanagement und durch eine partielle Verbreiterung des Radweges hätten beseitigt werden können.

---

<sup>3</sup> BID = Business Improvement District

## 6 Die Planung

### 6.1 Die Ausschreibung <sup>4</sup>

„Der Bezirk Eimsbüttel plant die Umgestaltung der Osterstraße. Auf einer Strecke von ca. 1 100 m Länge (ca. 35 000 m<sup>2</sup> Grundfläche) soll der Abschnitt zwischen Methfesselstraße und Schulweg baulich umgestaltet und aufgewertet werden. Als prioritäre Zielsetzung kann dabei die Förderung des Radverkehrs angesehen werden.

Den gesamtstädtischen Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs folgend

- wird der Radverkehr durch die Anlage von Schutz- oder Fahrradstreifen von den Nebenflächen auf die Straße verlagert werden
- Werden die bestehende Straßenbegrenzungslinie und die Fahrbahnführungen weitestgehend erhalten bleiben. Durch diese Maßnahmen werden sich in einzelnen Knoten Fahrstreifenreduzierungen für Kfz ergeben.
- Sollen im Rahmen der geplanten Umgestaltung umfassende Überlegungen zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs angestellt werden
- Wird auch eine komplexe Betrachtung der künftigen Abwicklung des ÖPNV in die planerischen Betrachtungen einfließen
- Entsteht durch die Verlagerungen ein Flächengewinn in den Nebenflächen, was zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität führen soll
- Wird dem Erhalt der Bäume eine große Bedeutung beigemessen.

Neben der Förderung des Radverkehrs soll die Maßnahme zudem zu einer **deutlichen Stärkung der Osterstraße als Einkaufs- und Nahversorgungsbereich** beitragen. Die Baumaßnahme soll in 2 Bauabschnitten durchgeführt werden. Der Planungsbeginn der Gesamtmaßnahme ist für Mitte 2014 vorgesehen, die Fertigstellung des 1.BA ist für Anfang 2016 (1. Quartal), die Fertigstellung des 2.BA für Mitte 2017 (3. Quartal) geplant.

Für die Gesamtmaßnahme ist gem. Kostenschätzung vom 10.4.2013 ein Investitionsvolumen von ca. 7 000 000 EUR (brutto, inkl. NK) vorgegeben. Hiervon entfallen ca. 2,76 Mio. EUR auf Stadtraumerneuerung den 1.BA und ca. 4,24 Mio. EUR auf den 2.BA. “

---

<sup>4</sup> Auslober: Freie und Hansestadt Hamburg | Bezirksamt Eimsbüttel, Hamburg (DE), D&K drost consult GmbH, Hamburg (DE), veröffentlicht von: competitionline Verlags GmbH, 2014

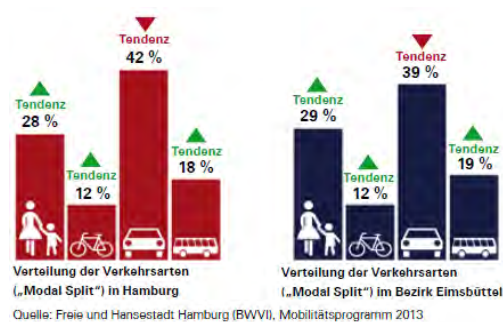
## 6.2 Ankündigung des Planverfahrens durch das Bezirksamt

„Die Osterstraße wird erneuert - Bezirk plant Erneuerung des Stadtraums zwischen Schulweg und Methfesselstraße“ veröffentlichte das Bezirksamt im Februar 2014 eine vierseitige Broschüre, in der über das Vorhaben informiert wird.<sup>5</sup>

Darin heißt es:

*„Die Osterstraße ist das Herz von Eimsbüttel. Zahlreiche Geschäfte mit einem differenzierten Warenangebot machen die Osterstraße bei den Eimsbüttelern zum beliebten Nahversorgungszentrum, Restaurants und Cafés laden zum Verweilen ein. Doch die Gestaltung des Straßenraums passt nicht so recht zu dieser belebten Einkaufs- und Wohnstraße, sie ist schlicht nicht mehr zeitgemäß. Die Gehwege und insbesondere die Radwege sind an vielen Stellen zu schmal, so dass sich Fußgänger und Radfahrer auf dem engen Raum oft in die Quere kommen, während die Straße für den fließenden Verkehr breit ausgebaut ist. Ebenso ist die Ausstattung des öffentlichen Raums in die Jahre gekommen, was an veralteten Gehwegpflastern, fehlenden Fahrradstellplätzen oder maroden Sitzbänken abzulesen ist. Daher soll der gesamte Straßenraum der Osterstraße in den kommenden Jahren erneuert werden. Ziel ist, die Osterstraße zwischen Schulweg und Methfesselstraße neu zu gestalten, so dass die Fußgänger mehr Raum bekommen und die Situation für Radfahrer verbessert wird. Auf diese Weise soll die Osterstraße sowohl für Kunden, als auch für Anwohner wieder deutlich attraktiver werden.“*

Als Gründe für das Vorhaben werden zunächst die verkehrlichen Konfliktpunkte in der Osterstraße angesprochen. Der angestrebte Fahrrad- und Fußgängerschwerpunkt wird mit den Veränderungen des Modal-Splits für Eimsbüttel begründet, wonach der **motorisierte Individualverkehr** rückläufig sei:



Quelle:

<http://www.hamburg.de/contentblob/4275516/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-focus01.pdf>

Weiterhin wird auf die Verbesserungen für alle Beteiligte verwiesen, unter anderem auch für die Gewerbetreibenden. Auf die BID-Initiative wird verwiesen, die sich aber noch nicht

<sup>5</sup> <http://www.hamburg.de/contentblob/4275516/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-focus01.pdf>

habe realisieren lassen. Allerdings wäre die BID-Idee noch keineswegs vom Tisch, man wolle die Sache weiter verfolgen.

Es werden zwar die Vorläuferdiskussionen erwähnt, Ideenwerkstatt Osterstraße (2008), Fahrradforum Eimsbüttel (seit 2011), Shared Space/ Gemeinschaftsstraße (2008), Business Improvement District (seit mehreren Jahren). Grundlage für die Gesamtkonzeption bildet der „Radverkehrsplan Eimsbüttel“ (ARGUS Verkehrsplanungsbüro im Auftrag des Bezirksamtes, ohne Datum, vermutlich 2012). Im weiteren Fortgang des Planungsprozesses werden diese ARGUS-Unterlagen zur Grundlage der bezirklichen Verschönerungskampagne für das Bezirksamt.

Im Rahmen der Radwegeplanung (Gutachten ARGUS-Verkehrsplanung) soll die Trasse Müggenkampstraße – Osterstraße – Bundesstraße als Teil der überregionalen Veloroute B ausgebaut werden. Von der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) SBI, kfp und ARGUS <sup>6</sup> wurde im Auftrag des Bezirksamtes eine Machbarkeitsstudie für den Ausbau der Bundesstraße erarbeitet. Die Integration (Inklusion) des Fußgänger/-innen und Radverkehrs in das gesamte Verkehrsgeschehen soll die Konflikte zwischen den Verkehrsarten minimieren. <sup>7</sup> Die Machbarkeitsstudie des genannten Autorenkreises liegt vor und bildet die weitere Grundlage für den weiteren Ausbau des Nahverkehrs.

### **6.3 Stadtraumerneuerung Osterstraße - Öffentliche Informationsveranstaltung Zweite Veranstaltung 03. Juli 2014**

In einer ausführlichen Zusammenstellung der vorläufigen Planentwürfe wird im Juli 2014 die Öffentlichkeitsarbeit fortgesetzt <sup>8</sup> der Radwegeplan Eimsbüttel umfasst die Veloroute B, die in ihrem Mittelteil den Abschnitt Osterstraße enthält.

Die Ziele: Trennung des Rad- und Fußverkehrs durch Verlagerung der Radwege auf die Straße, Verringerung des Parkraumangebots für den ruhenden Verkehr zugunsten breiterer „Flaniermeilen“ und Verflüssigung des Verkehrs durch den Umbau einiger Straßenkreuzungen.

---

<sup>6</sup> [Arbeitsgemeinschaft bestehend aus: ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung Hamburg, SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr – Vermessung \(Hamburg\), KFP - Kontor Freiraumplanung Hamburg](http://www.hamburg.de/contentblob/4392024/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-focus02.pdf)  
<sup>7</sup> <http://www.hamburg.de/contentblob/4392024/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-focus02.pdf>, <http://www.hamburg.de/contentblob/4275516/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-focus01.pdf>

<sup>8</sup> <http://www.hamburg.de/contentblob/4340072/data/eimsbuettel-stadtraumerneuerung-osterstrasse-praesentation-140703.pdf>

### 6.3.1 Verkehrszahlen

Durch die Osterstraße fahren laut ARGUS et al. Gutachten pro Tag ca. 14.000 Fußgänger/Tag (Höhe Heußweg), ca. 13.000 Kfz/Tag und ca. 5.000 Radfahrer/Tag.<sup>9</sup>

### 6.3.2 Störungen der verschiedenen Verkehrsarten zwischen Heußweg und Emilienstraße

Mit den beiden folgenden Grafiken verdeutlichen die Verkehrsplaner das Ausmaß, in dem Fußgänger außerhalb der Ampelübergänge die Straße queren:

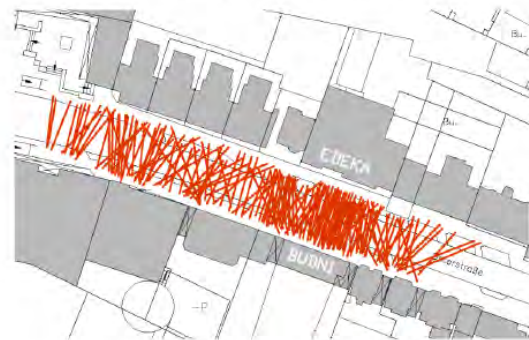
## QUERUNGEN (HEUßWEG - EMILIENSTRASSE)

- ca. 100 Querungen auf ca. 200 m werktags in einer Stunde
- zwischen parkenden Autos hindurch
- überwiegend im mittleren Bereich



Donnerstag 15.05.2014 16-17 Uhr

- ca. 200 Querungen auf ca. 150 m Länge in einer Stunde (werktags)
- zwischen parkenden Autos hindurch
- öfter auch mit längerer Wartezeit



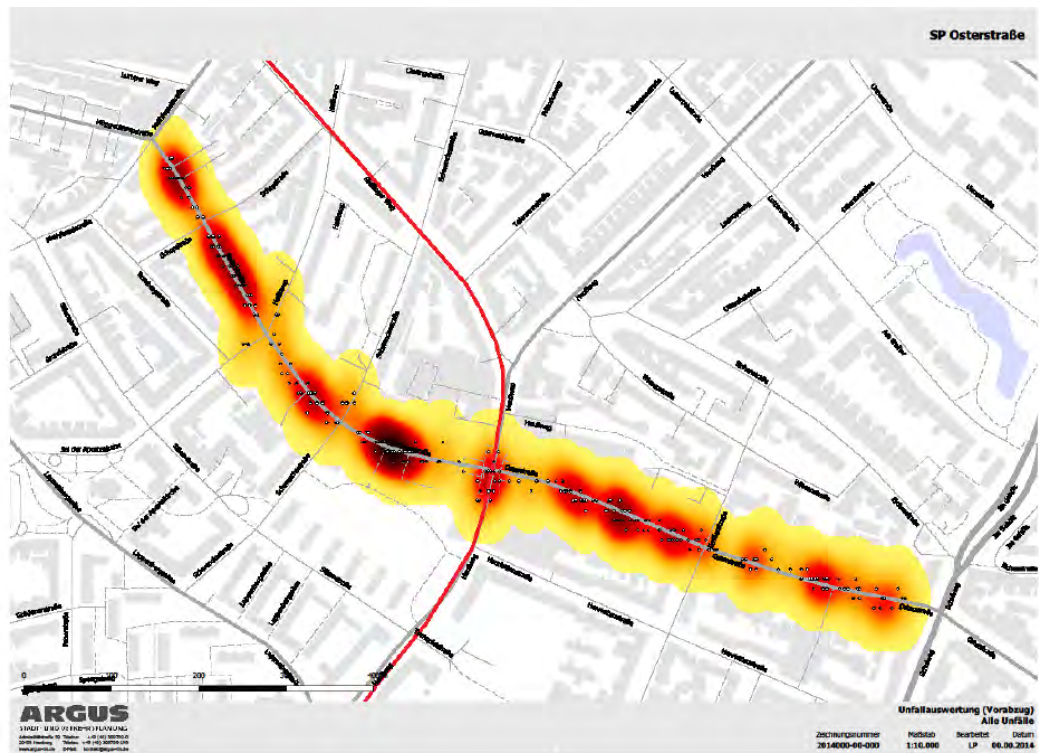
Mittwoch 30.04.2014 16-17 Uhr

Quelle: ARGUS et al. 2012, S. 28

Nach dieser Grafik wird das hohe Konfliktpotential auf diesem Straßenabschnitt nachvollziehbar. Ob die „Sprunginseln“ Unfälle gut vermeiden helfen, ist fraglich. Im Bereich Emilienstraße – Heußweg sind solche Inseln vermutlich sinnvoll, fraglich, ob das Gleiche wegen ungleich engerem Straßenraum auch für den zweiten Streckenabschnitt zutrifft, wird geklärt werden müssen.

<sup>9</sup> Quelle: Schmeck, Junker: Modellvorhaben Gemeinschaftsstraße, 2011 in: ARGUS et al 2012, S. 27. Diese Quelle wurde nicht weiter überprüft, weil von der Korrektheit der Angaben ausgegangen werden kann. Die Zahlen beruhen auf der letzten offiziellen Verkehrszählung aus dem Jahre 2010 – die hier zugrundeliegenden Daten geben also nur Größenordnungen wieder. Ob und wie weit sich die Zahlen verändert haben, wird nicht erkennbar. Nachdem im September 2014 die Kritik an dem Datensatz laut wurde, konnten Verkehrszähler/-innen längs der Osterstraße beobachtet werden.

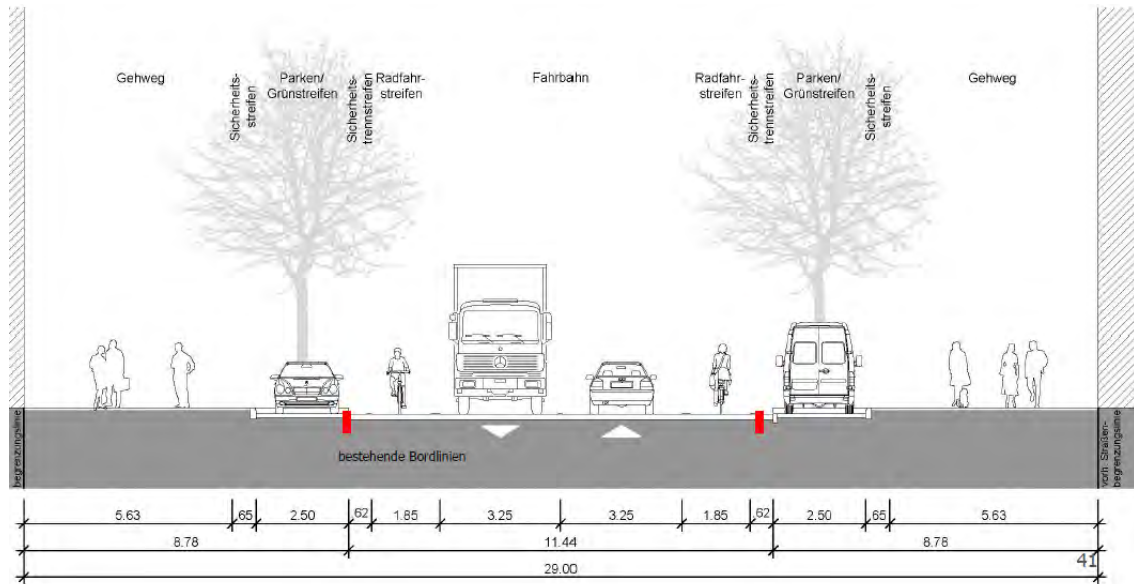
## Unfalldichte im Plangebiet



Quelle: ARGUS et al. 2012, S. 34

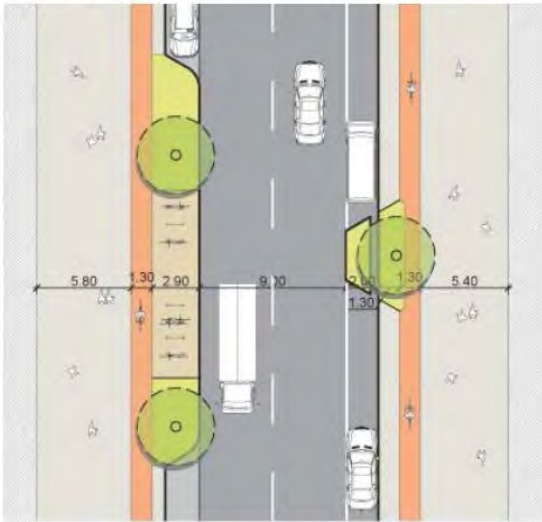
### 6.3.3 Konzeptschnitte Planungsabschnitt 1a – Schulweg - Emilianstraße

In den Konzeptschnitten wird die Aufteilung des Straßenraums dargestellt:



Quelle: ARGUS et al., 2012, S. 41

Bestand



Planung



Quelle: ARGUS et al., 2012, S. 42



#### 6.4 Stadtraumerneuerung Osterstraße Anhörung am 28.10.14

Planunterlagen: <http://www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse/>

Kurz vor dem angekündigten Ablauf der Konzeptphase stellten die Planer/-innen des Bezirksamtes die aktualisierte Planung der Öffentlichkeit vor.

Ausschnitt Planungsstand vom 28.10.14



Quelle: Bezirksamt (steg Hamburg mbH 2014)

Wichtigste Änderungen seit Publikation der Entwurfsfassung zum 24.7.14 sind die Straßenkreuzungen im Quartier und die Verlängerungen des Plangebiets an den Kreuzungen Heußweg-Osterstraße und Methfesselstraße-Osterstraße.

Die Kreisel-Lösung wird in der neuen Fassung nur noch für die Kreuzung Methfesselstraße – Osterstraße vorgesehen. Ansonsten ist die Planung weiter konkretisiert.

## DATEN / ZAHLEN / FAKTEN

	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>
<b>Fahrbahnfläche</b>	ca. 20.000 m <sup>2</sup>	ca. 17.000 m <sup>2</sup> (inkl. Mittelstreifen)
<b>Nebenflächen</b> (inkl. Parkflächen, Überfahrten, Grün)	ca. 22.000 m <sup>2</sup>	ca. 25.000 m <sup>2</sup>
<b>Parkstände für Autos</b> (einschl. Ladezonen)	ca. 220	ca. 110
<b>Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</b> (Fahrradbügel)	ca. 300 (150)	ca. 800 (400)
<b>Sitzplätze</b>	für ca. 12 Personen (4 Bänke)	für ca. 85 Personen (8 versch. Sitzelemente )
<b>Bäume</b>	113	145 (ca. 105 erhalten + 40 neu)

Quelle: Bezirksamt (steg Hamburg mbH 2014)

Planunterlagen: <http://www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse/>

### 7 Städtebauliche Folgen des Umbaus der Osterstraße: Gentrifizierung? Kann die soziale Qualität des Stadtteils gehalten werden?

Die Vorlage der Durchführungspläne (erste Plan-Verschickung) zeigt, dass es sich hier um eine reine Straßenplanung handelt: „Die Maßnahme wird nach den „Planungshinweisen für Stadtstraßen“, sowie den „Entwurfsrichtlinien“ ausgeführt. (...) (vgl. Bezirksamt Eimsbüttel 2014, S. 18)

Für den Umbau der Osterstraße wurden offensichtlich ausschließlich die verkehrlichen Aspekte berücksichtigt. Unter dem Kapitel 2.9 wird über Art und Nutzung der anliegenden Bebauung berichtet. Hier wird auf die Struktur der Osterstraße als „klassischer Hauptgeschäftsstraße des Quartiers“ verwiesen. In den Erdgeschosszonen überwiegen gewerbliche Nutzungen, insbesondere Einzelhandel, Fachgeschäfte, Dienstleistungseinrichtungen und gastronomische Einrichtungen. Der Fanny-Mendelssohn-Platz komplementiert das Bild. In den oberen Geschossen sind Gewerbe- und Wohnnutzungen vorhanden“ (Bezirksamt Eimsbüttel 2014, S. 8).

Die Neugestaltung der Osterstraße dient der „Verbesserung der verkehrlichen und freiraumplanerischen Situation“. Die Osterstraße soll für die Nutzer/-innen und Bewohner/-

innen attraktiver gestaltet und im Verhältnis zu anderen Quartierszentren durch ein eigenes Markenprofil gestärkt werden.

Dieses Anliegen wird seit Jahren auch von einer BID-Initiative<sup>10</sup> vorgetragen. (Struck, T., Bötticher, H., & Loose, M. 2014, unveröffentlicht). Die geplante Umbaumaßnahme für die Osterstraße kann deshalb ohne weiteres als Einstieg in eine städtebauliche Umwandlung des Quartiers Osterstraße angesehen werden. In der Aufwertungslogik (und im verständlichen Interesse der Grundeigentümer) wird das Quartier dadurch gestärkt, dass die Immobilienwerte steigen.

Die bestehende Qualität der Osterstraße begründet sich mit ihrer kleinteiligen und sozial heterogenen Bevölkerung. Sie bietet Orientierung und zahlreiche Kontaktmöglichkeiten. (vgl. K-Film et al. 2014) Mit der geplanten Aufwertung des Quartiers droht die als die weitgehend noch positiv beurteilte sozialräumliche Qualität der Osterstraße durch steigende Mieten/Pachten/Immobilienwerte gefährdet.

Die bereits angesprochene heterogene Bebauung der Osterstraße führt dazu, dass sich viele Läden/Gewerbeflächen nur für kleinere Angebote eignen. Der Anteil kleinerer Läden/Dienstleister erscheint im Vergleich zu den Filialisten hoch und verhältnismäßig stabil. So ohne weiteres lassen sich in diesen Strukturen keine Standortverbesserungen mit nachfolgenden Mietpreissteigerungen durchsetzen. Allerdings nehmen die Anzeichen für versuchte massive Mietsteigerungen zu: Das Restaurant Speak-Easy im oberen Teil der Osterstraße hat mit der Begründung geschlossen, dass die geforderte Miete über die Zahlungsfähigkeit gestiegen sei.<sup>11</sup> Gesucht wird nach Möglichkeiten, den befürchteten Anstieg von Wohn- und Gewerbemieten zu begrenzen.

Nach der Realisierung der Umbaupläne wird es auf jeden Fall auch zu negativen Effekten führen:

- die faktisch verkehrsberuhigte Osterstraße wird für viele Kfz-„Schleichweg“-Fahrer zu einem Hindernis. In welchem Umfang muss mit Ausweichverhalten in der engeren Nachbarschaft gerechnet werden (Lappenbergsallee, Stellingner Weg)? Und wie wären die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch, Klima, Luft“ zu bewerten?
- Der Verlust von rd. 50% der Parkplätze wird zu einem verstärkten Parksuchverkehr in der Nachbarschaft führen – und der Bau einer öffentlichen Tiefgarage hat auch wieder Umweltauswirkungen, die überprüft werden müssen
- Die optische/ästhetische Aufwertung der Osterstraße wird über kurz oder lang zu höheren Immobilienwerten und damit zu erhöhten Wohn- und Gewerbemieten führen – mit Auswirkungen auf die Gewerbestruktur und die Bevölkerungszusammensetzung

---

<sup>10</sup> BID = Business-Improvement-Initiative. Solche Initiativen können sich institutionalisieren, wenn einem BID-Antrag weniger als 15% der betroffenen Grundeigentümer nicht widersprechen. BIDs dienen der Aufwertung von Stadträumen im Interesse der Grundeigentümer. Ein institutionalisiertes BID wird von der Stadt finanziell und auch sonst unterstützt, die Grundeigentümer müssen sich am BID mit einer Umlage beteiligen.

<sup>11</sup> Vergleiche zu dem Buchladen-Konflikt in der Langen Reihe, St. Georg drängen sich geradezu auf.

- Die soziale Qualität der Osterstraße (kleinteilige Gliederung, Wiedererkennbarkeit, gemischtes Angebot aus Traditionsbetrieben, Gastronomiebetrieben und allgemeinen Dienstleistungen) wird sich verändern – negative Effekte sind für Menschen zu befürchten, die auf diese besonderen Merkmale in ihrem Alltag ganz besonders angewiesen sind (vgl. K-Film et al. 2014)

In welchem Maß müssen alt eingesessene Bewohner/-innen und Gewerbetreibenden damit rechnen, dass sie den bevorstehenden Konkurrenzkampf um gute Standorte verlieren werden?

## **8 Ansatzpunkte für eine Politik, die negative Folgen der Gentrifizierung abfedert**

Geklärt werden muss, welche Instrumentarien für eine „Deckelung“ sprunghaft ansteigender Mieten zur Verfügung stehen. Greift eine soziale Erhaltungssatzung auch bei Gewerbemieten? Gibt es Beispiele für Gewerbemietenbegrenzungen aus anderen Städten und wie wurde ein solche durchgesetzt? Welche Steuerungsinstrumente bietet das Bau- und Planungsrecht um soziale Ziele zu verwirklichen? Welche Gestaltungsmöglichkeiten haben die Kommunen in dem großen Feld der privatrechtlichen Verträge (Vorhabens- und Erschließungsplanung).

Hier gibt es eine Reihe von interessanten inhaltlichen Fragen, bei denen es sich lohnen würde, genauer nachzuhaken. Man wird über die rein rechtlichen Aspekte hinaus auch nach praktizierten städtebaulichen Beispielen suchen, die für unsere Ziele herangezogen werden können.

Um die hier nur in wenigen Worten skizzierten Folgen zu vermeiden müsste die Osterstraßenplanung in eine umfassende Stadtplanung eingebettet werden:

- Verkehrslenkung von der Innenstadt in die Außenbezirke, Verringerung des MIV zugunsten des ÖPNV und des Fahrradverkehrs usw. Das gesamte Hamburger Verkehrsnetz ist durch die Massenmotorisierung und durch den Schwerlastverkehr (Hafenlogistik) ohnehin überlastet – wir benötigen eine Gesamtverkehrsplanung
- Parkraumbewirtschaftung: Vor allem in den dicht bebauten Quartieren, insbesondere solche wie in Eimsbüttel/Osterstraße müssen öffentliche Parkplätze (Tiefgaragen) zur Verfügung gestellt werden – der Trend zu weniger privat genutzter PKW im Eigentum wird nicht so schnell greifen, dass die Fahrzeugdichte spürbar zurückgeht
- Mietpreisbegrenzung für Wohnungen (sozialer Wohnungsbau usw.)
- Mietpreisbegrenzung für das Gewerbe – hier besteht dringender Handlungsbedarf. In Deutschland gibt es praktisch keinen wirksamen Schutz vor überzogenen Mietpreissteigerungen. Bis zur gesamtgesellschaftlichen Lösung dieses Problems müssen über Dialog- und Kooperationsverfahren Absprachen zur Mietpreisentwicklung in Aufwertungsgebieten herbeigeführt werden, die allen Interessen so weit wie möglich entgegenkommen

- Bauleitplanung und Stadtentwicklungsplanung

Weitere Stichworte:

- Kommunale Bodenvorratspolitik
- Erbbau-Pachtrechte
- Kommunale Vorkaufsrechte
- Satzungen
- Privatrechtliche Verträge mit Investoren – die über eine entsprechend stark ausgestaltete öffentliche Hand (Kontrolle, Implementation) auch wirklich durchgesetzt werden

Beispiele: Wien, Zürich, Hannover usw.

## 9 Bewertung

Die Aufgabe der Planung (hier: Stadt-, Verkehrs- und Freiraumplanung) besteht darin, jeden planerischen Eingriff in diesen Stadtraum so vorzunehmen, dass diese Stadtqualität nicht beschädigt wird. Unter der Voraussetzung natürlich, dass es einen breiten Konsens über dieses Ziel gibt.

Die hochgradige und kleinräumige Verflechtung vieler Wirkungsfaktoren in einem Plangebiet macht Prognosen über das künftige Systemverhalten nach Eingriffen schwierig. Die Wechselwirkungen, die von der geplanten Stadttraumverbesserung ausgehen, lassen sich im Detail nur schwer vorhersagen. Wir sprechen in diesem Zusammenhang von einem Planungs- und Entscheidungsdilemma.

- Darüber, dass die Verkehrssituation verbessert werden muss, gibt es eine große Übereinstimmung. Die Entscheidungsträger treffen ihre Entscheidungen „unter Risiko“ – zu vielfältig sind die sogenannten „unbekannten und die nicht kontrollierbaren Außenwirkungen“ (vgl. Bechmann, A. 1981).

Um das Risiko von Fehlentscheidungen zu minimieren, wurden Methoden und Instrumente zur Vorbereitung von Entscheidungen und zum Qualitätsmanagement entwickelt (vgl. Hartlik, J. 2004). Eine Verbesserung der Planung kann auch erreicht werden, wenn bei der eigenen Bewertung von Planungsvorschlägen typische „Denkfallen“ berücksichtigt werden (vgl. Schönwandt, W. 2002).

Unser Planungs- und Entscheidungssystem ist nach der „Zweck-Mittel-Rationalität“ organisiert. Das heißt, dass nach Lösungen gesucht wird, um mit geringstmöglichem Aufwand (an Mitteleinsatz) ein Maximum an Zielen (Zwecken) zu erreichen.

Ausgelöst durch den schlechten Zustand und die Überlastung der Fuß- und Fahrradwege und durch Störungen des fließenden Verkehrs durch Parken in der zweiten Reihe und spontane Fahrbahnüberquerungen außerhalb der ampel-geregelten Zebrastreifen wird schon seit langem über die verkehrstechnische Sanierung der Osterstraße nachgedacht.

Das Ziel ist klar: Entflechtung der Verkehrsströme, bauliche Sanierung der vorhandenen Fuß-/Radwege. Mit der Verschickung der Planunterlagen für den Umbau der Osterstraße wird mit dem Mittel des Straßen- und Verkehrswegebau das Ziel der besseren Durchlässigkeit der Osterstraße für alle Verkehrsarten erreicht.

Der Zweck wird mit den vorgeschlagenen Mitteln aller Voraussicht nach erreicht.

Warum dann Kritik? Wenn es ausschließlich um die Lösung eines Verkehrsprojektes gehen würde, wären wir an dieser Stelle am Ende. Der Titel der Planung lautet aber: **Stadttraumverbesserung**. Es geht also um mehr, als nur um das Verkehrsproblem. Neben dem offiziellen Ziel gibt es weitere, nicht veröffentlichte Ziele: Die Osterstraße soll in ihrer Funktion als Haupteinkaufsstraße Eimsbüttels gestärkt werden. (vgl. Bezirksamt Eimsbüttel 2014, S. 3, 9)

Aus den Planbegründungen und, mehr noch, aus den BID-Initiativen<sup>12</sup> geht hervor, dass mit der Verbesserung der Straßenraumsituation eine Aufwertung des Osterstraßenquartiers gegenüber konkurrierenden Stadtstandorten einhergehen möge.

Dass die Grundeigentümer und viele Gewerbetreibende an und nahe der Osterstraße an einer „Aufwertung“ großes ökonomisches Interesse haben, ist kapitalistische Normalität und kann ihnen nicht zum Vorwurf gemacht werden.

**Die Erfahrung zeigt nur, dass es eben nicht so einfach ist. Ein hochverdichteter und beliebter Stadtteil mit bestimmten Wohn- und Arbeitsqualitäten ist ein hoch-komplexer Planungsgegenstand, dessen Reaktionen auf einen Plan „Stadttraumverbesserung“ nur schwer vorher gesagt werden können.**

Für die Umsetzung der vorgelegten Planung ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten. Wenn dies aber stattgefunden hat, werden weitere Prozesse ausgelöst, die dem offiziellen Ziel zuwiderlaufen: Die Attraktivitätssteigerung der Osterstraße wird externes Investitionskapital anziehen, das über kurz oder lang die Entwicklung der Osterstraße zu einer Konsummeile mit hohen Immobilien, Miet- und Pachtrenditen durchsetzen wird. Die ohnehin schon ablaufenden Gentrifizierungseffekte werden verstärkt und der Umbau der vorhandenen Sozialstruktur wird die Folge sein.

Hinter dem Versprechen, „alles wird besser und schöner und die jetzt hier wohnende Bevölkerung habe nichts zu befürchten“ lauern ganz andere Ziele und Interessen.

Die so einfach erscheinende Zweck-Mittel-Logik wandelt sich bei dieser Betrachtung schnell zu einem „böartigen Entscheidungsproblem“: Welche positiven und negativen Nebenwirkungen durch die Planung erzeugt werden, lässt sich auf der Grundlage der Planunterlagen nicht erkennen. Indem das Projekt als reine Verkehrsplanung deklariert wird, können die weiteren gewünschten und nicht gewünschten Folgeeffekte aus den Überlegungen ausgeklammert werden.

---

<sup>12</sup> die bei entsprechenden Zustimmungsqoten durch die Grundeigentümer von der Stadt finanziell unterstützt werden

## **10 Wie wäre ein qualitativ besserer Planungsvorgang zu gestalten?**

### **10.1 Erarbeitung unterschiedlicher Planvarianten**

Will man tatsächlich unterschiedliche Auffassungen über die Entwicklung des betroffenen Quartiers in den Planungs- und Entscheidungsprozess mit einbringen, dann gilt als Mindestbedingung, dass es neben dem vorliegenden Plankonzept der BSU (des Scholz-Senats) mindestens eine konkurrierende Planungsstrategie gibt.

Dafür müssten verschiedene Teams mit der Entwicklung von Konzepten beauftragt und mit ausreichenden Ressourcen ausgestattet werden – um auch nur den Hauch einer Chance auf „Augenhöhe“ mit dem vorliegenden Konzept haben zu können. Die ausgearbeiteten Stadtvisionen müssten dann vorgestellt und intensiv diskutiert werden. Denn erst aus der Konfrontation gleichwertiger Konzeptansätze ergeben sich Chancen für neue Wege der Stadtentwicklung.

### **10.2 Strategische Umweltprüfung, Stadtverträglichkeitsprüfung**

Unbestritten dient die vorgelegte Umbauplanung in der Osterstraße der Verbesserung der Umweltsituation. Indem der vorhandene Trend zum Umweltverbund im Verkehrsbereich (weniger MIV, stattdessen Fuß-, Fahrrad- und ÖPNV-Verkehre) infrastrukturell unterstützt wird, sind Verbesserungen zu erwarten. Warum dann die Forderung nach einer Umweltprüfung (UP)?

In einer UP werden die Vor- und Nachteile eines Eingriffs in den Bestand bewertet. Zweifellos wird der geplante Umbau der Osterstraße positive Wirkungen haben. Dies dürfte dazu geführt haben, dass eine Umweltprüfung erst gar nicht durchgeführt wurde. Unterstellt wird ein Eingriff, der zu keinen erheblichen nachteiligen Veränderungen bei den einzelnen Schutzgütern verursacht, eine UP in Folge dessen entbehrlich sei.

Den mindestens zu beachtenden Prüfraumen bietet das UVP-Gesetz. Überprüft werden die Eingriffsfolgen für die folgenden Schutzgüter:

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

(Quelle: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, § 3:

<http://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/index.html#BJNR102050990BJNE000210116>)<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> § 3 Abs. 1a: Dieses Gesetz gilt ferner für Pläne und Programme aus den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei, Energie, Industrie einschließlich des Bergbaus, Verkehr, Abfallwirtschaft, Wasserwirtschaft, Telekommunikation, Fremdenverkehr, Raumordnung oder Bodennutzung, die in der Anlage 3 aufgeführt sind, sowie für sonstige Pläne und Programme, für die nach den §§ 14b bis 14d eine Strategische Umweltprüfung oder Vorprüfung durchzuführen ist. (...)

Die geplante Stadtraumerneuerung in der Osterstraße betrifft einen Teil dieser Schutzgüter. Das UVP-Gesetz stellt Beeinträchtigungen des Naturhaushalts (Ökosystem) in den Mittelpunkt. Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Mensch“ gelten hier als messbare Gesundheitsschäden durch Umweltbelastungen. Hier gibt es Grenz- und Überschneidungsbereiche zu dem, was man als Stadtverträglichkeitsprüfung bezeichnen könnte. Wenn zum Beispiel eine Grünfläche für ein Bauvorhaben geopfert wird, können Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes zu gesundheitlichen Belastungen bei Betroffenen führen.

Eingriffe in einen bestehenden städtebaulichen Kontext lösen – ob man will oder nicht – Wirkungen auf die materielle und soziale Umwelt aus. Auch wenn es das formelle Instrument „Stadtverträglichkeitsprüfung“ als zur UP analoge Prüfung noch nicht gibt, darf eine verantwortungsbewusste Stadtentwicklungsplanung kein Verkehrsprojekt im Herzstück eines dicht besiedelten und gut funktionierenden Stadtteil ohne eine solche Prüfung durchführen.

Eine solche Prüfung wird im Rahmen dieser Expertise nicht durchgeführt. Die Standardmethodik einer strategischen Umweltprüfung (SUP) würde durch städtebauliche Bewertungskriterien ergänzt, um die Wirkungen einer solchen „Stadttraumverbesserung“ unter ökologischen und sozialen Aspekten zu überprüfen.

Eine solche Prüfung würde für einen erfahrenen Gutachter mit überschaubarem Aufwand zu erstellen sein. Der Bezirk könnte sich möglicherweise in den Ergebnissen einer solchen Prüfung in ein gutes Licht rücken. Warum wurde diese Gelegenheit nicht ergriffen?

Nach der Realisierung der Umbaupläne wird es auf jeden Fall auch zu negativen Effekten führen:

- die faktisch verkehrsberuhigte Osterstraße wird für viele Kfz-„Schleichweg“-Fahrer zu einem Hindernis. In welchem Umfang muss mit Ausweichverhalten in der engen Nachbarschaft gerechnet werden (Lappenbergsallee, Stellingner Weg). Und wie wären die Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch, Klima, Luft“ zu bewerten?
- Der Verlust von rd. 50% der Parkplätze wird zu einem verstärkten Parksuchverkehr in der Nachbarschaft führen – und der Bau einer öffentlichen Tiefgarage hat auch wieder Umweltauswirkungen, die überprüft werden müssen
- Die optische/ästhetische Aufwertung der Osterstraße wird über kurz oder lang zu höheren Immobilienwerten und damit zu erhöhten Wohn- und Gewerbemieten führen – mit Auswirkungen auf die Gewerbestruktur und die Bevölkerungszusammensetzung
- Die soziale Qualität der Osterstraße (kleinteilige Gliederung, Wiedererkennbarkeit, gemischtes Angebot aus Traditionsbetrieben, Gastronomiebetrieben und allgemeinen Dienstleistungen) wird sich verändern – negative Effekte sind für Menschen zu befürchten, die auf diese besonderen Merkmale in ihrem Alltag ganz besonders angewiesen sind (vgl. K-Film et al. 2014)



In welchem Maß müssen alt eingesessene Bewohner/-innen und Gewerbetreibenden damit rechnen, dass sie den bevorstehenden Konkurrenzkampf um gute Standorte verlieren werden?

Wenn eine UP schon nicht rechtlich verlangt wird, dann wäre eine freiwillige UP in jedem Fall sinnvoll gewesen: Bereits jetzt sich abzeichnende Kritikpunkte hätten durch eine sorgfältige Planung noch verhindert werden können.

Sinnvoll wäre es auch gewesen, ein solches Vorhaben in unterschiedlichen Varianten auf ihre Sozialverträglichkeit untersuchen zu lassen.

## 11 Anhang

### 11.1 Städtebauliche Geschichte des Quartiers um die Osterstraße (Eimsbüttel)

Die besonderen städtebaulichen Qualitäten der Osterstraße wurden in einem Dokumentarfilm über einen demenzkranken alten Mann zum Thema gemacht („Papa Schulz und die Osterstraße“ von: K-Film, Hamburg 2014). Dabei wurde deutlich, dass die städtebauliche Situation der Osterstraße mit ursächlich für eine bemerkenswerte Kleinteiligkeit der Gebäudenutzungen und für die relative Stabilität der Sozialstruktur des Stadtteils ist. Während der Dreharbeiten wurde auch der Leiter des hamburgischen Denkmalschutzamtes, Frank Pieter Hesse interviewt. Zur Unterstützung des Filmteams hat F. P. Hesse einen Text überlassen, in dem er in wenigen Worten die Baugeschichte der Osterstraße und des angrenzenden Quartiers beschreibt.

*„Es gibt in Eimsbüttel ältere Straßen als die Osterstraße. Sie ist aber eine typische Straße für diesen Stadtteil, der vom Zweiten Weltkrieg hart getroffen wurde: Sehr heterogen/verschiedenartig ist die Bebauung, gerade so wie in großen Zügen auch die Gegend hier im Nordwesten des alten Hamburg.*

*Angelegt 1863 auf dem Osterkamp – einer bäuerlichen Flur – ist ihre Bebauung bis in die 1880er Jahre zunächst von kleineren meist zweigeschossigen Villen, Doppel- und Reihenhäusern geprägt gewesen. Bis zum Fall der Torsperre 1861 war es der Stadtbevölkerung kaum möglich, dauerhaft in einem der Dorf- oder Vorstadtgebiete zu wohnen, da abends die Tore der Stadt – wie das Dammtor nach Rotherbaum und weiter nach Eimsbüttel – geschlossen wurden und kein Rein- und Rauskommen mehr war, es sei denn, man zahlte für nächtliche Öffnung. Der Fall der Torsperre und die Industrialisierung mit dem einhergehenden Bevölkerungswachstum hatten den Hausbau in den entstehenden Vorstadtgebieten beflügelt, wo sonst nur – neben einigen Bauernhöfen nur wenige Sommerhäuser der Städter gelegen waren. Zwischen den schon lange bestehenden Landstraße und Verbindungswegen entstand nach und nach ein dichtes Netz von Straßen, deren Anlage auch zumeist von den privaten Bauspekulanten übernommen worden war. Bis in die 1870er Jahre füllte sich die ländliche Gegend Eimsbüttels jedoch zunächst nur langsam mit Häusern der Städter.*

*Für den nächsten massiven Schub der Bebauung sorgte der Vertrag mit dem Deutschen Reich/ Zollverein über den Freihafen von 1881, der bis zum Inkrafttreten des Freihafenprivilegs 1888 die Umsiedelung der auf den Kehrwieder- und Wandrahmsinseln wohnenden und arbeitenden rund 24.000 Menschen erforderlich machte. Dort sollte nämlich die Speicherstadt entstehen, wo Waren zollfrei eingelagert, bearbeitet und wieder ausgeführt werden sollten.*

*So wurde in den Jahrzehnten vor und nach der Jahrhundertwende die zunächst entstandene niedrige und offene Bebauung durch mehrgeschossige Etagenhäuser ersetzt. Es hatte eine regelrechte Spekulation eingesetzt, von der sich die Handwerker- und Unternehmerarchitekten ihre Gewinne versprachen. Diese Bauschicht lässt sich noch an den meist fünfgeschossigen Mietshäusern mit relativ schlichtem spätklassizistischem oder historistischem*

*Bauschmuck ablesen. Im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts gesellten sich zahlreiche Jugendstilfassaden hinzu.*

*Das ging so bis zum 1. Weltkrieg – dann folgten Stagnation und Wohnungsnot. Der von Hamburgs Oberbaudirektor Fritz Schumacher geprägte öffentlich geförderte Wohnungsbau schlug sich auch in Eimsbüttel in den backsteinernen Siedlungsbauten nieder, allerdings zu meist östlich des Isebekkanals. Siedlungsflächen in der Osterstraße und ihrer Nachbarstraßen waren zu dieser Zeit vollständig bebaut.*

*Erst der Zweite Weltkrieg, der Eimsbüttels Häuser zur Hälfte zerstörte, hatte auch an der Osterstraße Platz für Neues geschaffen. Der Neubau auf den freigeräumten Grundstücken orientierte sich an anderen Maßstäben als an den überkommenen Resten der früheren Reihen- oder Etagenhausbebauung: Praktisch ganz Eimsbüttel wurde unabhängig vom Bestand als viergeschossiges Wohngebiet ausgewiesen. So säumen in weiten Teilen die Osterstraße heute viergeschossige Backsteinbauten aus den 1950er Jahren, teilweise auch mit Läden im Erdgeschoss. Die in geschlossener Bauweise errichtete Neubebauung erstreckt sich oft gleichförmig über mehrere Parzellen hinweg. Die Straße gewinnt dadurch streckenweise einen eher kleinstädtischen Charakter. Die Unterscheidbarkeit der Grundstücke, wie sie noch durch die vorkriegszeitliche Reihen- oder Etagenhausbebauung gegeben war, ist fast aufgehoben. Nur hie und da hat sich ein Rest dieser Bebauung erhalten oder es kam zu einer späteren Neubebauung, die sich in der Höhe an den alten Etagenhäusern orientiert.*

*(...)*

*An der Kreuzung Osterstraße - Heußweg stehen sich Bauten ganz verschiedener Bauauffassungen und aus sehr unterschiedlichen Zeiten gegenüber:*

*Da ist der 1928 errichtete Baublock des Architekten Karl Schneider, eines bekannten Vertreters des Neuen Bauens in Hamburg. Er hatte ihn im Auftrag der Norddeutschen I+mmobilien Gesellschaft entworfen. Er beherbergte an der Osterstraße den Emelka-Palst, das erste Großkino, das für seine avantgardistische Innenarchitektur berühmt war. Es brannte 1943 völlig aus. Nur die eigenartige Fassade erinnert noch an das Kino. Der große Eckbau wurde in enger Anlehnung an die frühere Gestalt wieder aufgebaut:*

*Die Kombination aus Putzflächen und Backstein gab es auch an den Mietshäusern der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, neu aber war die Art und Weise ihrer Verwendung: geschossweise Backsteingesimse und liegende Fensterformate bewirken den Eindruck einer breit lagernden Schichtung der kubischen Baukörper mit flachem Dach. Während die sechsgeschossige Bau-masse an der Kreuzung gewissermaßen eine negative Ecke ausbildet, schiebt sich das Erdgeschoss bis zur Straßenkreuzung vor. Ursprünglich war hier eine Filiale der „Einheitspreis-AG“, ein von Karstadt 1926 gegründetes Filialnetz von Niedrigpreis-Warenhäusern.*

*Diagonal gegenüber dominiert seit Mitte der 1978 wie ein Raumschiff vom anderen Stern das Karstadt-Warenhaus die Kreuzung: ein eher bunkerartig introvertierter Bau mit rauer Schale aus Waschbeton-Fertigteilen. Schon 1951 hatte Karstadt hier ein Warenhaus gebaut, das nach Ankauf benachbarter Grundstücke 1975 abgebrochen und danach in neuer Form*

*und Größe entstand. Der Bau ist durchaus typisch für die Warenhausarchitektur seiner Zeit, aber im Stadtteil weniger beliebt als das Warenhaus selbst /als solches.*

*Das 1966 entworfene, aber erst 1971 fertig gestellte Hochhaus der Iduna ist ein typischer Vertreter der Glasfassadenarchitektur der 1960er Jahre, mit einem großen freien Platz davor als Solitär wirkend. Es sprengt den historischen Maßstab des Stadtviertels ebenso wie es die beiden anderen Bauten schon getan haben, diesmal allerdings in der Höhe.*

*Auffällig in der eher kleinstädtisch geprägten Osterstraße sind die vier mächtigen Etagenhäuser Osterstraße 98 – 104. Nach Entwürfen des Architekten Georg W. Meyer wurden sie 1904 fertig gestellt. Ihre so genannte Reformarchitektur verzichtet auf üppigen Schmuck oder Jugendstilornamentik, die Bauten wirken eher durch Masse und Gliederung, die aus den steilen Dächern hervortretenden Giebel verstärken noch die Dominanz der Bauten im Straßenbild. Hinter den für ihre Zeit als fortschrittlich geltenden Fassaden aber verbergen sich die üblichen Hamburger Schlitzbauten, hier mit drei Wohnungen je Etage. Die Bauten konnten so hoch werden, weil der Bauherr in schlauer Auslegung des Baupolizeigesetzes das Niveau des Erdgeschosses knapp unter die Straße legte, womit dieses nicht mehr als Vollgeschoss, sondern als Keller galt – auch wenn sich dort Läden fanden, die man über ein oder zwei Stufen abwärts betrat.*

*Interessant für die Wiederaufbauzeit ist auch dieses Gebäude: Osterstraße 93. Es besaß einst offene Laubengänge, was ihm zusammen mit dem nüchternen Raster des Betonskeletts eine gewisse Eleganz und Modernität verlieh. Leider sind die offenen Gänge nach und nach zugebaut worden. Der Bautyp als Laubenganghaus ist in der Osterstraße einmalig – so liegt an der lauten Straße die Erschließung, die Kleinstwohnungen öffnen sich in den ruhigen Innenhof. Die Schließung der Laubengänge hat es seiner Modernität entledigt, so ist es eher ein störendes Element im heterogenen Sammelsurium der Bauten an der Osterstraße.*

*Wiederaufbau zwischen den verbliebenen Resten – nur viergeschossig, eher kleinstädtisch, starke Kontraste, auch Experimente und Versuche mit Kleinstwohnungen.*

## REFERENCES

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung & Franke, M. 2012. *Radverkehrsplanung Eimsbüttel: Entwicklung der bezirklichen Routen „B“ und „D“*. Bezirksamt Eimsbüttel.

Bechmann, A. 1978. *Nutzwertanalyse, Bewertungstheorie und Planung*. Bern, Stuttgart: Paul Haupt Verlag.

Bechmann, A. 1981. *Grundlagen der Planungstheorie und Planungsmethodik*. Bern, Stuttgart: Paul Haupt Verlag.

Bezirksamt Eimsbüttel. Stadtraumerneuerung Osterstraße - Erläuterungsbericht zur ersten Planverschiebung. Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raum. Teilbaumaßnahme: Umgestaltung Osterstraße. 2014. Bezirksamt Eimsbüttel.

Ref Type: Generic

Evans, R. J. 1990. *Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholera-Jahren 1830-1910*. Hamburg: Rohwohlt.

Hartlik, J. 2004. Qualitätsmanagement in der Umweltverträglichkeitsprüfung. *Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung (HdUVP)*: 1-93. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

K-Film and Hanisch, Jochen. Papa Schulz und die Osterstraße. 2014. K-Film, Hanisch.

Ref Type: Audiovisual Material

Krätke, M. 1999. Neoklassik als Weltreligion. In Loccumer Initiative kritischer Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler (Ed.), *Die Illusion der neuen Freiheit - Realitätsverleugnung durch Wissenschaft*: Hannover: Offizin Verlag.

Ronge, V. & Schmiege, G. 1973. *Restriktionen politischer Planung*. (Fischer Athenäum Taschenbücher Sozialwissenschaften ed.) Frankfurt/M.: Athenäum Fischer Taschenbuchverlag.

Schönwandt, W. 2002. *Planung in der Krise? Theoretische Orientierungen für Architektur, Stadt- und Raumplanung*. Stuttgart: Kohlhammer Verlag.

steg Hamburg mbH. Stadtraumerneuerung Osterstraße. **Öffentliche Informationsveranstaltung** Dritte Veranstaltung. 28-10-2014. Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Ref Type: Generic

Struck, Thomas, Böttcher, Heide, and Loose, Manfred. Business Improvement District Osterstraße. 2014. Hamburg, BID-Initiative Osterstraße.

Ref Type: Unpublished Work