
DANKSAGUNG

An dieser Stelle möchten wir uns ganz herzlich bei allen bedanken, die uns während unserer Projektarbeit begleitet und unterstützt haben.

Ein ganz besonderes Dankeschön möchten wir an unsere Projektbetreuer Dr. Cathrin Zengerling und Dipl.-Ing. fStefan Kreutz sowie an unsere Tutorin Inken Reimer richten, die uns mit viel Rat und hilfreichen Anregungen während des gesamten Arbeitsprozesses zur Seite standen und uns immer wieder motiviert haben. Es hat uns allen große Freude bereitet, mit Ihnen zu arbeiten.

Ein besonderer Dank gilt auch den Stadtteilpolitikern* der GRÜNEN Fraktion Nord, von denen die Idee zur Durchführung eines Studienprojektes zum Komponistenviertel entstammt und die uns während der Projektarbeit insbesondere durch die Beantwortung von Fragen und durch die Vermittlung von Kontakten unterstützt haben.

Des Weiteren bedanken wir uns ganz herzlich bei den Mitgliedern des Stadtteilrats sowie des Regionalausschusses Barmbek-Süd für die herzliche Aufnahme und das Interesse an unserer Arbeit.

Unser Dank gilt auch dem Barmbek°Basch dafür, dass sie uns die Räumlichkeiten für unseren Ideenworkshop zur Verfügung gestellt haben.

Danken möchten wir zudem allen Interview- und Gesprächspartner* für ihre Kooperation. Die fachliche Expertise von Philine Gaffron, Werner Steinke, Egbert Willing, Reinhart Bartsch und Viktoria Wesslowski hat unsere Projektarbeit sehr bereichert.

Abschließend bedanken wir uns bei den Bürgern* für das Interesse an unserer Arbeit, die Teilnahme am mobilen Bürgerdialog und die Teilnahme am Ideenworkshop. Ohne diese hilfreichen Anregungen wäre ein solches bürgernahes Projekt nicht möglich gewesen.

Celina, Iver, Jan, Alena, Paulina, Annika, Jasmin, Antonia, Maren, Marieke, Leon

**FREIE FAHRT FÜR FUß UND RAD!
EIN FUSS-, FAHRRAD- UND FREIRAUMKONZEPT
FÜR DAS KOMPONISTENVIERTEL**

P2 - 4. Semester - B. Sc. Stadtplanung
HafenCity Universität Hamburg

VERFASSER*

Behn, Celina (6036388)
Breese, Iver (6041853)
Bröske, Jan (6036353)
Cohrs, Alena (6039964)
Domke, Paulina (6039654)
Frase, Annika-Laura (6039492)
Gataiantu, Jasmin (6039921)
Gergs, Antonia (6040415)
Nowack, Maren (6040458)
Prilop, Marieke (6040512)
Thümer, Leon (6040946)

BETREUUNG

Dr. Cathtrin Zengerling
Dipl.-Ing. Stefan Kreutz

TUTORIN

Inken Reimer

ABGABEDATUM

08.09.2017

HINWEIS

Aus Gründen des vereinfachten Leseflusses verzichten wir in diesem Bericht auf die Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen. Daher wird ausschließlich die männliche Form ergänzt mit einem * (Bsp. Bürger*) benutzt. Dies soll zum Ausdruck bringen, dass sowohl männliche, als auch alle Personen, die sich einer weiteren geschlechtlichen Orientierung zuordnen, gemeint sein können. Sämtliche personenbezogenen Bezeichnungen sind also geschlechtsneutral zu verstehen.

VORWORT

Dieser Bericht ist im Rahmen des Studienprojektes „Ein Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzept für das Komponistenviertel“ entstanden. Wir studieren Stadtplanung im vierten Semester an der HafenCity Universität in Hamburg. Dieses Projekt ist das zweite der insgesamt drei Projekte im Verlauf des Bachelorstudiengangs. In den vergangenen sechs Monaten haben wir uns als Projektgruppe intensiv mit dem Komponistenviertel im Hamburger Stadtteil Barmbek-Süd auseinandergesetzt. Die Projektgruppe hat sich wöchentlich getroffen und an dem Projekt gearbeitet.

Ziel war die Erarbeitung eines Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzeptes. Die fertigen Konzeptbausteine des Gesamtkonzeptes beinhalten konkrete Handlungsempfehlungen für die eine Umsetzung angestrebt wird und die daher an die Politik weitergegeben werden. Trotzdem ist zu betonen, dass es sich bei dem Konzept um geistiges Eigentum der Projektgruppe handelt.

Städte befinden sich im Wandel und sind der Spiegel der Gesellschaft und von Entwicklungsprozessen. Der Klimawandel und Entwicklungen wie der demographische Wandel und Fluchtbewegungen zwingen zu einem Umdenken in der Stadtentwicklung. Immer mehr Menschen drängen in die Städte. Der (bezahlbare) Wohnraum ist knapp und es kommt zu Verdrängungsprozessen, insbesondere in attraktiven, zentrumsnahen Quartieren. Das Komponistenviertel in Barmbek-Süd ist zudem mit dem Prozess der Gentrifizierung konfrontiert. Als ein einst verschmähtes Arbeiterviertel erfreut es sich in den letzten Jahren zunehmender Beliebtheit. Das neue Klientel zahlungskräftigerer Mieter*, die sogenannten Gentrifier*, verdrängen die Alteingesessenen aus dem Viertel. Ausweichmöglichkeiten sind aufgrund des enormen Wohnungsmangels in der Gesamtstadt kaum gegeben. Zur Minimierung des horizontalen Stadtwachstums werden Quartiere wie das Komponistenviertel im Rahmen des Möglichen nachverdichtet. Dies erhöht die Angst bei den Bewohnern*, dass Grün- und Freiflächen der Nachverdichtung, also neuen Gebäuden und auch Straßen, weichen müssen. Die Aufgabe der Stadtplanung ist es, dieser Angst entgegenzuwirken. Die Lebensqualität der Bewohner* darf keinesfalls eingeschränkt werden. Ziel sollte eine Stabilisierung oder sogar Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner* sein. Bei der stadtplanerischen Auseinandersetzung mit dem Komponistenviertel werden diese übergeordneten Zielsetzungen mit bedacht.

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	5
1. EINLEITUNG	8-11
1.1 Aufbau des Berichts	9
1.2 Herangehensweise (Bottom-Up)	10
2. METHODIK	12-14
2.1 Bestandsaufnahme	13
2.2 Analysephase	13
2.3 Konzeptphase	13
3. THEORETISCHE GRUNDLAGEN	16-21
3.1 Öffentlicher Raum, Freiraum, Grünräume	17
3.1.1 Öffentlicher Raum	17
3.1.2 Freiraum	17
3.1.3 Grünräume	17
3.2 Städte für Menschen nach Jan Gehl	18
3.3 Exkurs: Der Grundsatz der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	20
4. DAS KOMPONISTENVIERTEL - BESTANDSAUFNAHME	22- 33
4.1 Verortung	23
4.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	23
4.3 Verkehr	24
4.4 Freiräume	27
4.3 Dérive	29
4.4 Rundgang mit den Stadtteilpolitikern	32
5. ANALYSE DES KOMPONISTENVIERTELS	34-39
5.1 Mobiler Bürgerdialog	35
5.2 SWOT-Analyse	37
5.3 Entwicklung erster Konzeptbausteine	38
6. IDEENWORKSHOP	40- 47
6.1 Beteiligung von Bürgern* an Planungsprozessen	41
6.2 Planung des Ideenworkshops: Was, wer und warum?	41
6.3 Ablauf der Veranstaltung	41
6.4 Ablauf und Zusammenfassung der Thmentische	43
6.5 Auswertung des Ideenworkshops	45

7. FREIE FAHRT FÜR FUß UND RAD! EINE VISION FÜR DAS KOMPONISTENVIERTEL	48- 87
7.1 Konzeptbaustein Fußwege	54
7.1.1 Theoretischer Hintergrund	54
7.1.2 Fußwege im Komponistenviertel	54
7.1.3 Handlungsempfehlungen	56
7.1.4 Reality Check	58
7.2 Konzeptbaustein Fahrradwege	62
7.2.1 Theoretischer Hintergrund	62
7.2.2 Fahrradwege im Komponistenviertel	62
7.2.3 Handlungsempfehlungen	64
7.2.4 Reality Check	65
7.3 Konzeptbaustein Grünräume	68
7.2.1 Theoretischer Hintergrund	68
7.2.2 Grünräume im Komponistenviertel	68
7.2.3 Handlungsempfehlungen	69
7.2.4 Reality Check	71
7.4 Konzeptbaustein Begegnungsräume	74
7.2.1 Theoretischer Hintergrund	74
7.2.2 Begegnungsraum im Komponistenviertel	76
7.2.3 Handlungsempfehlungen	77
7.2.4 Reality Check	78
7.5 Konzeptbeurteilung durch Experten	82
7.5.1 Verkehrsplanerische Anforderungen	82
7.5.2 Ansprüche an Grünräume	83
7.6 Zusammenfassung des Gesamtkonzepts	84
7.7 Realisierungsmöglichkeiten des Gesamtkonzepts	85

8. FAZIT UND REFLEXION	88-89
-------------------------------	--------------

LITERATUR- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS	91- 99
---	---------------

ANHANG

1

EINLEITUNG

Das Ziel der Stadtplanung ist es, die Lebensqualität der Menschen als Bewohner* der Städte zu erhöhen. Das Komponistenviertel in Barmbek-Süd, ein verdichtetes, innerstädtisches Gebiet, braucht qualitative Freiräume und lebenswerte Räume, welche die lokalen Bedürfnisse der Menschen aufgreifen und umsetzen.

Ziel des Studienprojektes „Ein Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzept für das Komponistenviertel“ ist es, in Kooperation mit den Bezirkspolitikern* der GRÜNEN Fraktion Nord und den lokalen Stadtteilgremien ein Konzept und konkrete Maßnahmen für die Verbesserung der Freiraumqualitäten, speziell der Fuß- und Fahrradwegeverbindungen, im Quartier zu erarbeiten. Zudem soll das Projekt einen Bottom-Up-Planungsprozess vor Ort anstoßen. Dafür werden Grundkenntnisse zu den rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen einer Bottom-Up-Planung erarbeitet. Der Anspruch ist es dabei, Konzept und Maßnahmen so zu entwickeln, dass sie im Rahmen der Handlungsspielräume auf Bezirksebene umsetzbar sind.

Es entsteht mit „Freie Fahrt für Fuß und Rad! Eine Vision für das Komponistenviertel“ ein Konzept, welches die vorgegebenen Rahmenbedingungen auf Basis eines Studienprojektes erfüllt.

1.1 AUFBAU DES BERICHTS

Der Bericht gliedert sich in vier Teile. Zunächst werden einige zentrale theoretische Grundlagen geschaffen. Dazu werden die Begriffe öffentlicher Raum, Freiräume und Grünräume näher erläutert und systematisch voneinander abgegrenzt. Zudem wird die Vision einer menschengerechten Stadt des dänischen Stadtplaners Jan Gehl beleuchtet und ein kurzer Exkurs zum Thema Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gegeben.

Die praktische, stadtplanerische Arbeitsphase gliedert sich in die drei Teile Bestandsaufnahme, Analyse und Konzeptentwicklung, die in dieser Reihenfolge aufeinander aufbauen: Der theoretische Teil der Bestandsaufnahme gliedert sich in die Themen Verortung, Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Verkehr und Freiräume. Als Ergänzung der Bestandsaufnahme werden die Ergebnisse der individuellen Dérives und des Rundgangs mit den Stadtteilpolitikern* präsentiert.

In der Analysephase wird ein Mobiler Bürgerdialog durchgeführt. Anschließend werden die Erkenntnisse mit Hilfe einer SWOT-Analyse ausgewertet und die ersten Konzeptbausteine entwickelt. Es folgt ein Ideenworkshop, der die Beteiligung von Bürgern* an Planungsprozessen ermöglicht. Es wird detailliert aufgezeigt, wie

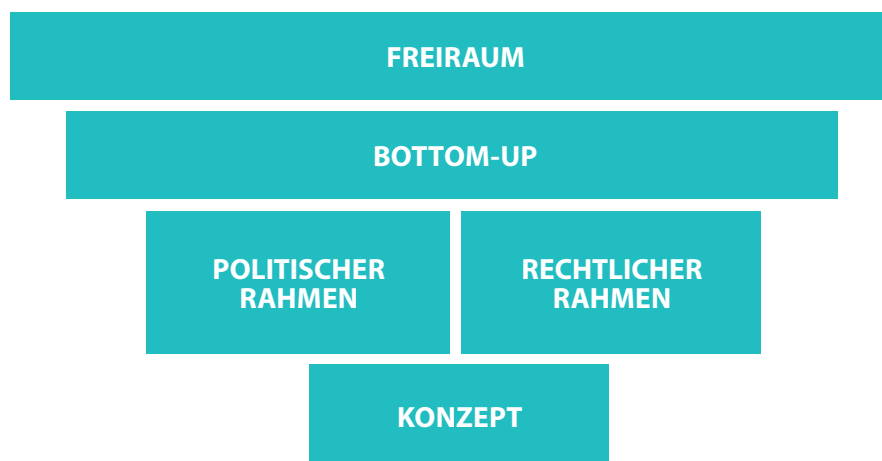


Abb. 1.1: Forschungsverlauf

und mit welchem Aufbau der Ideenworkshop geplant wurde und wie der Ablauf in der Praxis aussah. Abschließend wird der Ideenworkshop ausgewertet.

In der Konzeptphase wird das Konzept „Freie Fahrt für Fuß und Rad! Eine Vision für das Komponistenviertel.“ mit den einzelnen Konzeptbausteinen präsentiert. Jeder Konzeptbaustein beinhaltet einen kurzen Überblick zum theoretischen Hintergrund, eine Einordnung und Betrachtung des Konzeptbausteins Fußwege, Fahrradwege, Grünräume oder Begegnungsräume im Komponistenviertel, die konkreten Handlungsempfehlungen und den abschließenden Reality Check. Die Konzeptbeurteilung durch Experten* wird in den Teilen „verkehrsplanerische Anforderungen“ und „Ansprüche an Grünräume“ zusammengefasst. Abschließend folgt eine Zusammenfassung des Gesamtkonzepts und die Realisierungsmöglichkeiten des Gesamtkonzepts werden präsentiert. Der Bericht endet mit einem Fazit und einer Reflexion.

1.2 HERANGEHENSWEISE (BOTTOM- UP)

Für die stadtplanerische Auseinandersetzung mit dem Komponistenviertel wird ein Bottom-Up-Planungsprozess angestrebt. Bottom-Up-Planung bedeutet, dass die Betroffenen und alle anderen interessierten Bürger* von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen werden. Ziel ist die zunehmende Demokratisierung von Stadtplanung.

Durch die transparente Planung gemeinsam mit den Bürgern* wird die Akzeptanz und Legitimation für die durch die Planung entstehenden Veränderungen geschaffen. Mögliche Konflikte können zudem frühzeitig erkannt und Kompromisse gefunden werden. Die Bürger* fungieren somit als Experten* (vgl. König 2005, S. 2). Im Gegensatz zu den von außen agierenden Stadtplanern* halten sie sich meist seit vielen Jahren

regelmäßig im Planungsgebiet auf und verfügen daher über essentielles, lokales Wissen, dass sich für Außenstehende nicht oder nur durch große Bemühungen akquirieren lässt. Erste Bottom-Up-Ansätze entstanden in den 1970er Jahren, als sich das Ideal des (politisch) engagierten Individuums immer mehr durchsetzte. Bis dahin war die Top-Down-Planung, also die Planung der Behörden ohne Berücksichtigung der Interessen der Betroffenen, die gängige Vorgehensweise in der Stadtentwicklung. Der neue Planungsansatz sah die Information der breiten Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Ziel war es, die Planung und Umsetzung effektiver zu gestalten und zu legitimieren. Zur Schaffung lebenswerter, menschengerechter Städte ist ein Bottom-Up-Ansatz das einzige wirksame stadtplanerische Instrument. (vgl. Linder & Vatter, 1996, S. 181-188).

2

METHODIK

Im Folgenden wird das Forschungsdesign des Studienprojekts begründet dargestellt, welches den theoretischen Rahmen und die methodische Stütze der Forschung bildet. Der stadtplanerische Arbeitsprozess gliedert sich in die Phasen Bestandsaufnahme, Analysephase und Konzeptphase. Diese Phasen gehen fließend ineinander über, weshalb es teilweise auch Übergangsphasen gibt, die sich nicht eindeutig einer Arbeitsphase zuordnen lassen.

2.1 BESTANDSAUFNAHME

Den Auftakt für die Forschungsarbeit bildet ein Dérive, bei dem erste unvoreingenommene Eindrücke vor Ort gesammelt werden sollen. Diese Forschungsmethode wird gewählt, um das Forschungsgebiet Komponistenviertel individuell als Raum wahrzunehmen und subjektive Eindrücke entstehen zu lassen.

Es folgt eine umfangreiche Literatur- und Internetrecherche, um sich Basiswissen zu den Themengebieten Freiraum- und Verkehrsplanung und dem Bottom-Up-Planungsprozess anzueignen. Zudem werden intensiv Daten und Fakten zum Komponistenviertel recherchiert, um vielfältige Informationen zu sammeln. Ergänzend zu Recherche und Dérives, finden erste Besuche der Sitzungen der Stadtteilgremien Stadtteilrat und Regionalausschuss, sowie Gespräche und eine Gebietsbegehung mit der GRÜNEN Fraktion Nord statt. Hierbei ist der Anspruch, die Expertise der lokalen Akteure zu akquirieren und für den weiteren Forschungsverlauf zu nutzen.

2.2. ANALYSEPHASE

Im Fokus des stadtplanerischen Arbeitsprozesses steht die Bürgerbeteiligung. Den Übergang zur Analysephase und die Vorbereitung weiterer Beteiligungsstufen bildet ein Mobiler Bürgerdialog in Form von Befragung und Interaktion an Stellwänden im Quartier. In der Befragung sollen die

Bürger* über das Studienprojekt informiert werden. Zudem sollen Stärken und Schwächen des Komponistenviertels identifiziert und die persönliche Wahrnehmung der Bürger* und Nutzer* des Quartiers erfasst werden.

Im weiteren Verlauf werden die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und des Mobilen Bürgerdialogs in eine SWOT-Analyse übertragen. Das Ziel dieser Analysemethode ist es, die internen Stärken und Schwächen sowie externen Chancen und Risiken zu identifizieren. Diese Methode ist besonders geeignet, um aus einem Pool an Wissen und Informationen wichtige Aspekte herauszufiltern, auf die es sich zu konzentrieren gilt. Anschließend werden diese Aspekte zielführend in die vier Kategorien eingeordnet. Die Ergebnisse aus dieser Analyse ermöglichen, das Forschungsinteresse auf die vier Aspekte Fußwege, Fahrradwege, Grünräume und Begegnungsräume einzugrenzen. Zudem können nun erste Ideen für Maßnahmen und Konzeptvorschläge für das Komponistenviertel entwickelt werden.

2.3. KONZEPTPHASE

In der Konzeptphase stehen die Organisation, Vorbereitung, Durchführung und Auswertung eines Ideenworkshops im Mittelpunkt. Dieser Ideenworkshop findet unter dem Slogan "Komponier' Dir Dein Viertel" statt. Ein Ideenworkshop ist der informellen Bürgerbeteiligung zuzuordnen. Es handelt sich also um eine Beteiligungsform, die über die Anforderungen des Gesetzgebers, die im Baugesetzbuch festgeschrieben sind, hinausgeht. Anders als bei förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligungen üblich, sollen die Bürger* nicht lediglich über bereits abgeschlossene Planungen informiert werden, sondern mit ihrem Wissen als lokale Experten* über das Quartier direkt in die Projektplanung miteinbezogen werden. Ziel des Ideenworkshops ist es, erste Handlungsvorschläge zu präsentieren, welche zielführend für die

Ausarbeitung von Konzeptbausteinen des folgenden Gesamtkonzepts überprüft werden. Es wird eine Diskussionsplattform geschaffen, bei der erste Ideen korrigiert oder ergänzt werden können. Vorbereitend zur Planung des Ideenworkshops nehmen die Studierenden an einem Beteiligungsverfahren teil und führen ein leitfadengestütztes Experteninterview zum Thema Bürgerbeteiligung.

Mithilfe der Ergebnisse aus dem Ideenworkshop können die konkreten Handlungsempfehlungen für die Konzeptbausteine in Form einer Ampelmethode herausgefiltert und gewichtet werden. Zusätzlich zu den Bürger*meinungen wird die planerische Fachexpertise in die Projektgruppe integriert. Die herausgefilterten Maßnahmen werden in einen „Reality Check“ übertragen.

Im Reality Check, für den es keine wissenschaftliche Definition gibt, sollte überprüft werden, inwiefern einzelne Maßnahmen in der Realität umgesetzt werden können. Ziel ist es, ein Konzept zu entwickeln, dass über rein theoretische und utopische Handlungsempfehlungen hinausgeht. Zusätzlich werden im Reality Check mehrere offene, leitfadengestützte Experteninterviews durchgeführt, um die konkreten Maßnahmen durch fachlichen Rat zu stützen.

So kann in der Konzeptphase abschließend ein Gesamtkonzept unter dem Slogan „Freie Fahrt für Fuß und Rad! Eine Vision für das Komponistenviertel“ erarbeitet werden, welches konzeptionelle Handlungsempfehlungen beinhaltet.

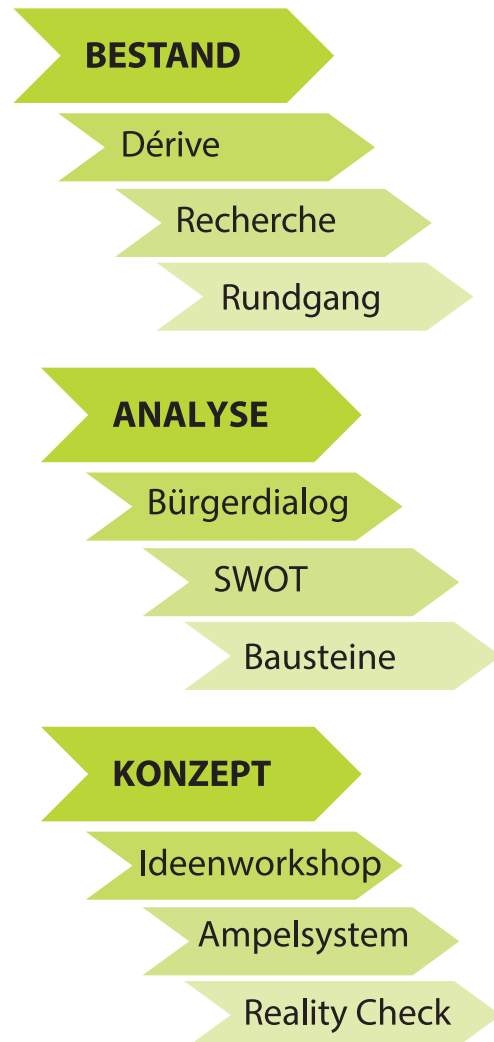


Abb. 2.1: Methodische Schritte

3

THEORETISCHE GRUNDLAGEN

Im Folgenden werden einzelne theoretische Grundlagen und zentrale Begrifflichkeiten als Basis für diesen stadtplanerischen Arbeitsprozess kurz erläutert.

3.1 ÖFFENTLICHER RAUM, FREIRÄUME, GRÜNRÄUME

Zur Abgrenzung und für ein klares Verständnis gibt es für die verschiedenen Räume einer Stadt differenzierte Begrifflichkeiten, auf die nun näher eingegangen wird.

3.1.1 ÖFFENTLICHE RÄUME

Martin Wentz definiert als drei qualitativ unterschiedliche Raumtypen öffentliche, private und gemeinschaftliche Räume. Öffentliche Räume grenzen sich von privaten und gemeinschaftlichen Räumen durch wichtige Grundprinzipien ab: kommunales (staatliches) Eigentum, die freie Zugänglichkeit und das gleiche Recht aller Menschen, sich in ihnen aufhalten zu können. Übergangsbereiche von öffentlich zu privat, wie beispielsweise Vorgärten, sind eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Raums. Öffentliche Räume können typologisch sehr unterschiedlich sein und bieten verschiedenste Nutzungsmöglichkeiten. So können sie Transiträume, aber auch Aufenthaltsorte sein (vgl. Wentz 2010, S. 452-470).

3.1.2 FREIRÄUME

Freiräume sind urbane Räume, die in allen unterschiedlichen Raumtypen vorzufinden sind. Es gibt sowohl private als auch öffentliche Freiräume. Die Bezeichnung öffentlicher Freiraum entstand jedoch erst mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert als die ersten öffentlichen Parks und Plätze angelegt wurden. Zuvor wurde meistens von öffentlichen Straßen und Plätzen oder von öffentlichen Anlagen gesprochen (vgl. Reicher & Kemme 2009, S. 12f). Der Begriff Freiraum kann grundsätzlich vielfältig interpretiert werden und

eine große Bandbreite unterschiedlichster Typologien umfassen. Freiräume übernehmen eine wichtige qualitative Funktion in der Stadt.

Diesem Studienprojekt liegt ein erweitertes Freiraumverständnis zu Grunde. Neben öffentlichen Grünflächen werden auch Straßenräume, Stadtplätze, Sportflächen, Infrastruktureinrichtungen und die privaten Freiräume betrachtet. Zudem ist der Anspruch, sowohl die sozialen als auch ökologischen, ökonomischen und politischen Aspekte mit einzubeziehen. Der Duden definiert Freiraum „[...] als Möglichkeit zur Entfaltung eigener Kräfte und Ideen (für eine Person oder Gruppe)“ (Bibliographisches Institut GmbH 2017). In der Freiraum-Fibel vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung heißt es „Selbstgemachte Freiräume in der Stadt sind kleine Inseln der Freiheit, die durch Zufall, Neugier und Kreativität entstehen“. Als „Freiräume“ werden hier all diejenigen Flächen in der Stadt bezeichnet, die unverbaut oder ungenutzt sind und so Raum zur Entwicklung eigener Ideen bieten“ (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2016, S. 12). Zur Schaffung und Sicherung von Freiräumen müssen die „Gestaltungsqualitäten, Nutzungsqualitäten, Pflegequalitäten und Verfahrensqualitäten im Sinne einer Betrachtung des gesamten Lebens- und Nutzungszyklus von Freiräumen“ mit einbezogen werden. (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) 2013a, S. 7).

3.1.3 GRÜNRÄUME

Städtische Grünräume gehören zu den wichtigsten öffentlichen Räumen in einer Stadt. Unter städtischen Grünräumen, auch Stadtgrün genannt, verstehen sich alle Formen von grünen Freiräumen. Dazu zählen Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Brachflächen, Spielplätze, Sportflächen, Straßengrün und Straßenbäume als auch das Grün zwischen Siedlungen, Grünflächen an

öffentlichen Gebäuden, Naturschutzflächen und Wälder. Zusätzlich gibt es weitere grüne Flächen, die die Stadt gliedern und zu ihrer Gestaltung beitragen. Auch private Gärten oder landwirtschaftliche Nutzflächen zählen zu städtischen Grünräumen (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2015, S.7). Die Verzahnung der gesamten grünen Räume einer Stadt wird als „grüne Infrastruktur“ bezeichnet. Sie ist essentiell, um die urbanen Räume einer Stadt zu vernetzen und bietet eine Grundversorgung, ähnlich wie Verkehrs- oder Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen (vgl. BMUB 2015, S. 20).

Grüne Räume stehen für einen Ausgleich zur Hektik des Urbanen und der bebauten Umwelt. Sie schaffen Orte der Ruhe und Erholung und bieten Zugang zu Naturerfahrungen. Gleichzeitig stehen grüne Räume für Begegnungen und fördern soziale und kulturelle Interaktion in angrenzenden Nachbarschaften von Quartieren (vgl. BMUB 2015, S. 9). Allgemein zeichnen sich städtische Grünräume durch das Potential aus, die Lebensqualität einer Stadt nachhaltig verbessern zu können. Es ist von enormer Wichtigkeit, sich in Zeiten der Verstädterung und Nachverdichtung für die Erhaltung von städtischen Grünräumen einzusetzen. Verbleibende Flächen stehen unter einem erhöhten Nutzungsdruck und multiplen Anforderungen der Nutzer*, weshalb die Schaffen und Sicherstellen von Qualitäten in Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten elementar ist (vgl. BSU 2013a, S. 17).

3.2 STÄDTE FÜR MENSCHEN NACH JAN GEHL

„Eine gute Stadt ist wie eine gute Party. Man bleibt länger als man denkt“

(Jan Gehl auf dem Bundeskongress der Nationalen Stadtentwicklungspolitik im Juni 2017, Hamburg).

Auch der Stadtplaner Jan Gehl hat sich intensiv mit dem Thema „Städte für Menschen“ und der Qualität von öffentlichen Räumen, Freiräumen und Grünräumen beschäftigt. Laut einer UN-Studie werden im Jahr 2050 zwei Drittel der Menschheit in Städten leben (vgl. Süddeutsche Zeitung 2014). Für den dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl ist das oberste Ziel, Städte mit einer hohen Lebensqualität für Menschen zu schaffen. Für diese Vision fordert er einen neuen Fokus in der Stadtentwicklung. Das Paradigma der Moderne der autogerechten Stadt angelehnt an die Leitsätze, die in der Charta von Athen formuliert wurden, muss in Frage gestellt werden. Es geht darum, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufzubrechen und die Menschen und ihre Bedürfnisse in den Fokus der Aufmerksamkeit zu nehmen. Um bei planerischen Stadtentwicklungsprozessen seiner „putting people first“-Strategie gerecht zu werden, bedürfe es einer sehr intensiven Beobachtung und Detail-Analyse städtischer Räume, da jede Stadt einzigartig sei. Für ein tiefergehendes Verständnis müssen insbesondere folgende elementare Fragen beantwortet werden: „Wie viele?, Wer?, Wo?, Was? und Wie lange?“ Ziel muss es sein, herauszufinden, was sich die Menschen für ihre Stadt wünschen und wie die Bedürfnisse von Fußgängern* und Radfahrern* aussehen. Erfolgreiche Stadtentwicklung brauche Kommunikation und eine plurale Diskussionskultur.

Jan Gehl sagt: „Je höher die Qualität der Außenbereiche, desto häufiger finden freiwillige Aktivitäten statt. Dadurch nehmen auch die sozialen Aktivitäten erheblich zu“ (Gehl 2012, S. 8). Spielende Kinder auf der Straße, Menschen, die das ganze Jahr bei jedem Wetter Fahrrad fahren oder andere Aktivitäten im Freien sind daher für ihn ein wesentlicher Parameter, um die Qualität eines öffentlichen Raums beurteilen zu können. Öffentlicher Raum ist laut Hertzsch: „[...] eine

Synthese städtebaulicher, physischer Strukturen mit Prozessen des sozialen Handelns und Verhaltens der Akteure, den daraus resultierenden Machtansprüchen, sowie den erlernten Formen des Umgangs miteinander“ (Hertzsch 2010, S. 89). Ein öffentlicher Raum verlangt also mehr, als einen freien Raum in der Stadt als öffentlich zu definieren. Es braucht ein Zusammenspiel von „life“ und „form“, wie Gehl es ausdrückt (vgl. Gehl 2015b, S. 80-109).

Die Stadt Kopenhagen könnte Vorbild für eine lebendige, sichere, nachhaltige und gesunde Stadt sein. Die Innenstadt der im Jahr 2013 gewählten lebenswertesten Stadt der Welt ist komplett autofrei und es gibt ein insgesamt 350 km langes Radwegenetz. In Kopenhagen wird Fahrradkultur gelebt und gefördert, 30 % der Leute haben inzwischen Lastenfahrräder. Die folgende Grafik zeigt, dass im Jahr 2005 bereits mehr Fahrräder als Autos zu den Stoßzeiten im Stadtzentrum von Kopenhagen unterwegs waren (vgl. Gehl 2015b, S. 21-27).

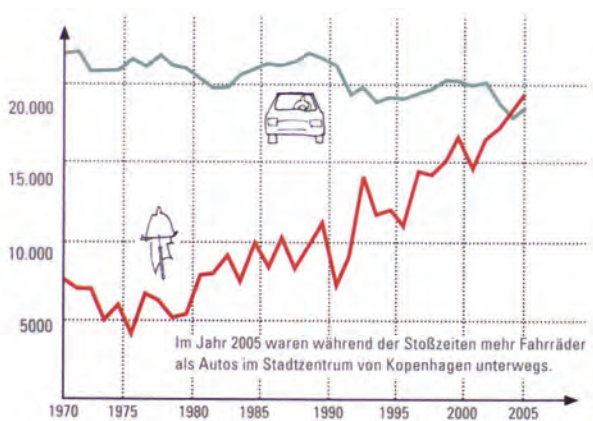


Abb. 3.1: Autos vs. Fahrräder

Von 1962 bis 2005 stieg die Quadratmeterzahl autofreier Zonen in Kopenhagen von rund 15.000 auf über 100.000 Quadratmeter. Eine zentrale Erkenntnis aus den Beobachtungen der Stadt Kopenhagen ist, dass langsamer Verkehr die Voraussetzung für eine lebendige und kom-

munikative Stadt ist. Verkehrsstädte mit hohen Geschwindigkeiten senken hingegen das Aktivitätsniveau. Erst wenn der Platz in der Stadt wieder den Menschen gehört, können Leben im öffentlichen Raum und Aufenthaltsorte entstehen. Ziel muss es sein, das menschliche Maß wieder herzustellen.

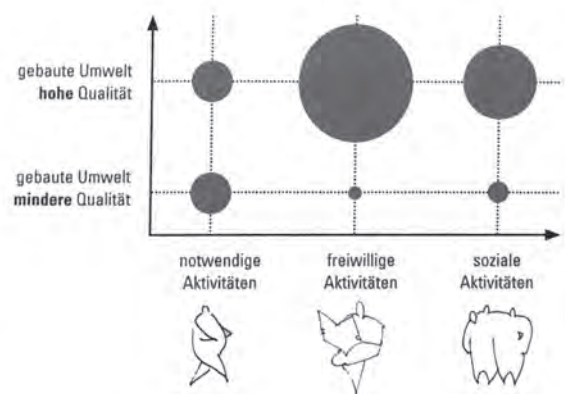


Abb. 3.2: Aktivitäten

Eine lebendige Stadt braucht nach Gehl vor allem kurze, direkte und logisch angelegte Wege, maßvolle Dimensionen und eine klare Hierarchie von kleinen und großen öffentlichen Räumen (vgl. Gehl 2015b, S. 32-37). Da zu Fuß gehen mehr ist als nur eine lineare Vorwärtsbewegung und ein Gang durch die Stadt ganz verschiedene Varianten haben kann (schnell, langsam, zielgerichtet, schlendernd,...), braucht es eine gute Verkehrssituation für die Fußgänger, zum Beispiel mit akzeptablen Weglängen, die barrierefrei sind. Wichtig sind zusätzlich vor allem sanfte Übergänge zwischen privaten und öffentlichen Räumen, um die Menschen zu ermutigen, sich in die Öffentlichkeit zu begeben. Gestaltete „Übergangszonen“ sind somit eine notwendige und wichtige Ergänzung des öffentlichen Raums.

Gehl formuliert für die „Stadt auf Augenhöhe“ zwölf wesentliche Qualitätskriterien. Diese geben einen Überblick über die der menschenfreundlichen Stadtplanung zugrundeliegenden Prinzipien:

SCHUTZ	SCHUTZ VOR VERKEHR UND UNFÄLLEN – SICHERHEITSGEFÜHL - Schutz für Fußgänger - die Angst vor dem Verkehr nehmen 	SCHUTZ VOR VERBRECHEN – SICHERHEITSGEFÜHL - belebter öffentlicher Raum - Augen auf zur Straße - überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht - gute Beleuchtung 	SCHUTZ VOR UNANGENEHMEN SINNESWAHRNEHMUNGEN - Wind - Regen/Schnee - Kälte/Hitze - Luftverschmutzung - Staub, Lärm, blendendes Licht 
	ANGEBOTE FÜR FUSSGÄNGER - genug Platz zum Gehen - keine Hindernisse - gute Bodenbeläge - für alle zugänglich - interessante Fassaden 	AUFENTHALTS-GELEGENHEITEN - Randeffekt/ attraktive Wartezonen - Stützelemente 	SITZGELEGENHEITEN - spezielle Sitzbereiche - Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen - gute Sitzplätze - Ruhebänke 
	SEHENSWÜRDIGES - vernünftige Betrachtungsabstände - freie Sichtachsen - interessante Ausblicke - gute Beleuchtung bei Dunkelheit 	ORTE FÜR KOMMUNIKATION - niedrige Lärmpegel - Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“ 	ORTE FÜR SPIEL UND SPORT - bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel - bei Tag und bei Nacht - im Sommer wie im Winter 
BEGLÜCKENDES	GRÖSSENVERHÄLTNISSE - Bauten und Räume nach menschlichem Maß 	ANGENEHME KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE - Sonne/Schatten - Wärme/Kühlung - leichte Brise 	POSITIVE SINNES-EINDRÜCKE - gutes Design, gute Details - gute Materialien - schöne Aussichten - Bäume, Grünanlagen, Wasser 

Abb 3.3 : Qualitätskriterien nach Jan Gehl

3.3 EXKURS: DER GRUNDSATZ DER BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Die meisten Behinderungen sind nicht angeboren, sondern treten erst im Alter auf. Je älter die Menschen werden, desto eher und mehr sind sie in ihrer Mobilität eingeschränkt. In Anbetracht des demographischen Wandels gewinnt die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums immer mehr an Bedeutung.

Auf der UN-Behindertenrechtskonvention 2006 wurde Behinderung nicht nur als menschliche

Eigenschaft, sondern vor allem auch durch das Umfeld definiert. Behinderung entsteht „aus der Wechselwirkung zwischen Menschen mit Beeinträchtigung und einstellungs- und umweltbedingten Barrieren [...], die sie an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern“ (Deutsches Institut für Menschenrechte 2006). Um einer Ausgrenzung entgegenzuwirken, wurde 2002, mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (BGG) eine wichtige rechtliche Grundlage geschaffen. Ziel dieses Gesetzes ist es, „die gleichberech-

tigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§ 1 BGG). Dazu gehören auch die persönliche Mobilität und das uneingeschränkte, barrierefreie Bewegen im öffentlichen Raum. „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen [...] sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen [...] ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ (§ 4 BGG). Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist also ein wichtiger Aspekt der Integration von Menschen mit Behinderung, unabhängig von ihrem Alter, in das gesellschaftliche Leben.

Gehwege stellen einen wichtigen Teil des öffentlichen Raums dar. Um allen die Nutzung zu ermöglichen, müssen deren Breite, Längs- und Quergefälle, die Materialität des Belags, die Bordsteinorientierung und -ausbildung und die Anordnung von Orientierungshilfen bei der Planung berücksichtigt werden (vgl. Skiba & Züger 2009, S. 66).

Kurze Wege spielen für die mobilitätseingeschränkten Personengruppen (Senioren, Schwangere, Kinder, Kranke und Personen mit Kinderwägen) eine wichtige Rolle (vgl. Kohaupt & Kohaupt 2015, S. 36). Intelligente Wegeverbindungen, die Wohn- und Nahversorgungsbereiche verbinden, sind Bestandteil der barrierefreien Planung des öffentlichen Raums. Zudem sind Sitzgelegenheiten, wie Bänke alle 100 m wünschenswert (vgl. Skiba & Züger 2009, S. 69).

4

DAS KOMPONISTENVIERTEL BESTANDSAUFNAHME

In der folgenden Bestandsaufnahme wird das Komponistenviertel in den Kontext der Stadt Hamburg eingeordnet. Zudem werden verschiedene wichtige Grundlageninformationen zum Komponistenviertel zur Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, dem Thema Verkehr und dem Thema Freiraum gegeben. Ergänzt werden die Informationen durch Ergebnisse individuell durchgeführter Dérives und Ergebnisse einer Ortsbegehung mit den Stadtteilpolitikern*.

4.1 VERORTUNG

Das betrachtete Untersuchungsgebiet „Komponistenviertel“ wird durch vier Achsen eingegrenzt: Im Westen begrenzt der Winterhuder Weg (B5), eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen in Hamburg, das Viertel. Nördlich grenzen die Weidestraße und östlich die Adolph-Schönfelder-Straße das Gebiet ab. Das Einkaufszentrum Hamburger Meile stellt die südliche Grenze dar. Außerdem führt als eine alter-

native Ost-West-Verbindung, die Beethovenstraße, zentral durch das Komponistenviertel.

4.2 SIEDLUNGS- UND BEVÖLKERUNGS-STRUKTUR

Das Komponistenviertel befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord und liegt im Stadtteil Barmbek-Süd, welches allgemein durch Wohnbauflächen geprägt ist. Der Stadtteil verfügt über 2.080 Wohngebäude mit rund 21.700 Wohnungen. Durchschnittlich leben 1,5 Personen in einem Haushalt. 70 % der Haushalte sind Einpersonenhaushalte und lediglich 10 % Haushalte mit Kindern. Die durchschnittliche Wohnungsgröße im Stadtteil beläuft sich auf etwa 59 m², wobei jedem Einwohner* durchschnittlich etwa 38 m² zur Verfügung stehen. 3,8 % des Gesamtwohnungsbestandes sind in Barmbek-Süd als Sozialwohnungen ausgewiesen, während der Hamburger Durchschnitt bei einem Anteil von 8,8 % liegt. In Barmbek-Süd leben 1,8 % der Gesamtbevöl-



Abb. 4.1: Schwarzplan und Hauptverkehrsstraßen Barmbek-Süd

4 DAS KOMPONISTENVIERTEL

kerung Hamburgs (ca. 33.700 Einwohner). Der Stadtteil hat rund 11.000 Einwohner je Quadratkilometer. Damit ist die Bevölkerungsdichte mehr als doppelt so hoch als im Bezirk Hamburg-Nord (ca. 5.200 Einwohner je Quadratkilometer). 75 % der Bevölkerung sind zudem zwischen 18 und 65 Jahre alt. 25 % der Bevölkerung haben einen Migrationshintergrund.

Das durchschnittliche Jahreseinkommen von etwa 28.700 € liegt unter dem Hamburger Durchschnittseinkommen von rund 35.600 €. Der Anteil von 6,6 % Sozialhilfeempfängern an der Gesamtbevölkerung des Stadtteils liegt unter dem Hamburger Durchschnittswert an Sozialhilfeempfängern (vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Statistikamt Nord 2016, S. 120f).

Das Komponistenviertel ist ein ehemaliges Arbeiterviertel. Das Untersuchungsgebiet ist eine beliebte Wohngegend, welche sich durch einen sanierten Altbaubestand und mehrgeschossige Rotklinker-Zeilenbauten mit privaten Innenhöfen auszeichnet. So ist das Straßenbild insbesondere durch die zunehmende Nachverdichtung eher heterogen. Die Quadratmeterpreise für Eigentumswohnungen liegen im Komponistenviertel zwischen 2.500 - 4.500 € (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg Teerling 2016). Im Vergleich dazu liegt der Durchschnitt für Hamburg bei 4.800€ (vgl. Immowelt AG 2017).

Neben der vorwiegenden Wohnbebauung zeichnet sich das Gebiet teilweise durch Gewerbenutzung aus. Zentrale Orte der Daseinsvorsorge im Viertel sind unter anderem acht Kindergärten und vier Schulen. Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote werden durch die Supermärkte und vereinzelt Restaurants bzw. Cafés im Viertel und in der südlich angrenzende Hamburger Meile abgedeckt. Freizeitmöglichkeiten bieten neben Park- und Grünflächen auch

der Sportplatz des SV Uhlenhorst-Adler sowie die Bartholomäus-Therme.



Abb. 4.2: Zentrale Orte im Komponistenviertel

4.3 VERKEHR

Alle umgrenzenden Straßen des Komponistenviertels sowie die durch das Quartier führende Beethovenstraße verfügen über Fahrradwege beziehungsweise Fahrradfahrstreifen, die jedoch teilweise in einem schlechten Zustand sind. Insbesondere die Weidestraße weist marode und schmale Fahrradwege sowie Fahrradfahrstreifen auf der Fahrbahn auf, die abrupt enden. Insgesamt ergibt sich ein wiederkehrendes Muster: Die Fahrradwege sind entweder in einem sehr guten Zustand und deutlich durch unterschiedliche Farben und Beläge gekennzeichnet (Hamburger Straße) oder in einem sehr schlech-

ten Zustand, beziehungsweise gar nicht vorhanden (Bachstraße). Häufig durchbrechen zudem Wurzeln den Fahrradweg und stellen eine Gefahr dar. Die Straßen, die vorrangig für den Autoverkehr gedacht sind, sind meist in einem guten bis sehr guten Zustand und weisen kaum Mängel auf. Die Fußwege in und um das Komponistenviertel sind größtenteils in einem schlechten Zustand. Auch bei diesen durchbrechen Wurzeln den Belag und die Pflasterung wird oft durch Baumscheiben unterbrochen. Zudem erschweren sehr enge Wege und nur teilweise abgesenkte Bordsteine das Durchkommen mit einem Rollstuhl, Kinderwagen oder Ähnlichem.



Abb. 4.3: Maroder Fußweg

Ein weiteres Hindernis geht von den vielen falsch parkenden Autos aus. Die Autobesitzer* stellen ihre Fahrzeuge auf Gehwegen und auf Grünstreifen ab. Neben den Autos werden auch Fahrräder überall geparkt. Fahrradabstellmöglichkeiten

sind genauso wie Parkplätze nicht ausreichend vorhanden und es gibt nur wenige Fahrradgaragen und Fahrradbügel. Das Ergebnis sind an Zäunen angekettete Fahrräder, die das Durchkommen für Fußgänger zusätzlich erschweren, da sie den Gehweg vollständig blockieren oder sehr viel Raum einnehmen.



Abb.4.4: Blockierter Fußweg

In und um das Viertel gibt es fünf StadtRAD-Stationen sowie drei Carsharing-Stationen, die fußläufig zu erreichen sind. Im Süden des Komponistenviertels verläuft die U-Bahn-Linie U3, die das Gebiet über die Stationen Dehnhaide, Hamburger Straße und Mundsburg innerhalb von zehn Minuten mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbindet. Zudem ermöglicht die potentielle Route der sich in der Planung befindenden U-Bahn-Linie U5 eine zusätzliche Erschließung des Viertels im Norden und Westen durch die potentiellen Stationen Osterbek/Kampnagel und Zimmerstraße. Die Buslinien 172 und 173 verlaufen durch das Gebiet und verbinden die Haltestellen Herderstraße, Mozartstraße,

4 DAS KOMPONISTENVIERTEL

Bachstraße, Schumannstraße und Beethovenstraße mit der U-Bahn-Station Mundsburg. Neben den Stadtbuslinien wird das Viertel entlang des Winterhuder Wags im Osten durch die Metrobuslinie 25 an die U3 angebunden. Außerhalb der Betriebszeiten wird das Viertel wochentags durch die Nachtbuslinien 606 und 607 entlang des Winterhuder Wags im Osten und der Hamburger Straße im Süden erschlossen.

ÖPNV Anbindung

-  Voraussichtliche U-Bahnlinie 5
-  U- Bahnlinie 3
-  Stadtbuslinie
-  Metrobuslinie
-  Bushaltestelle
-  U-Bahn Haltestelle

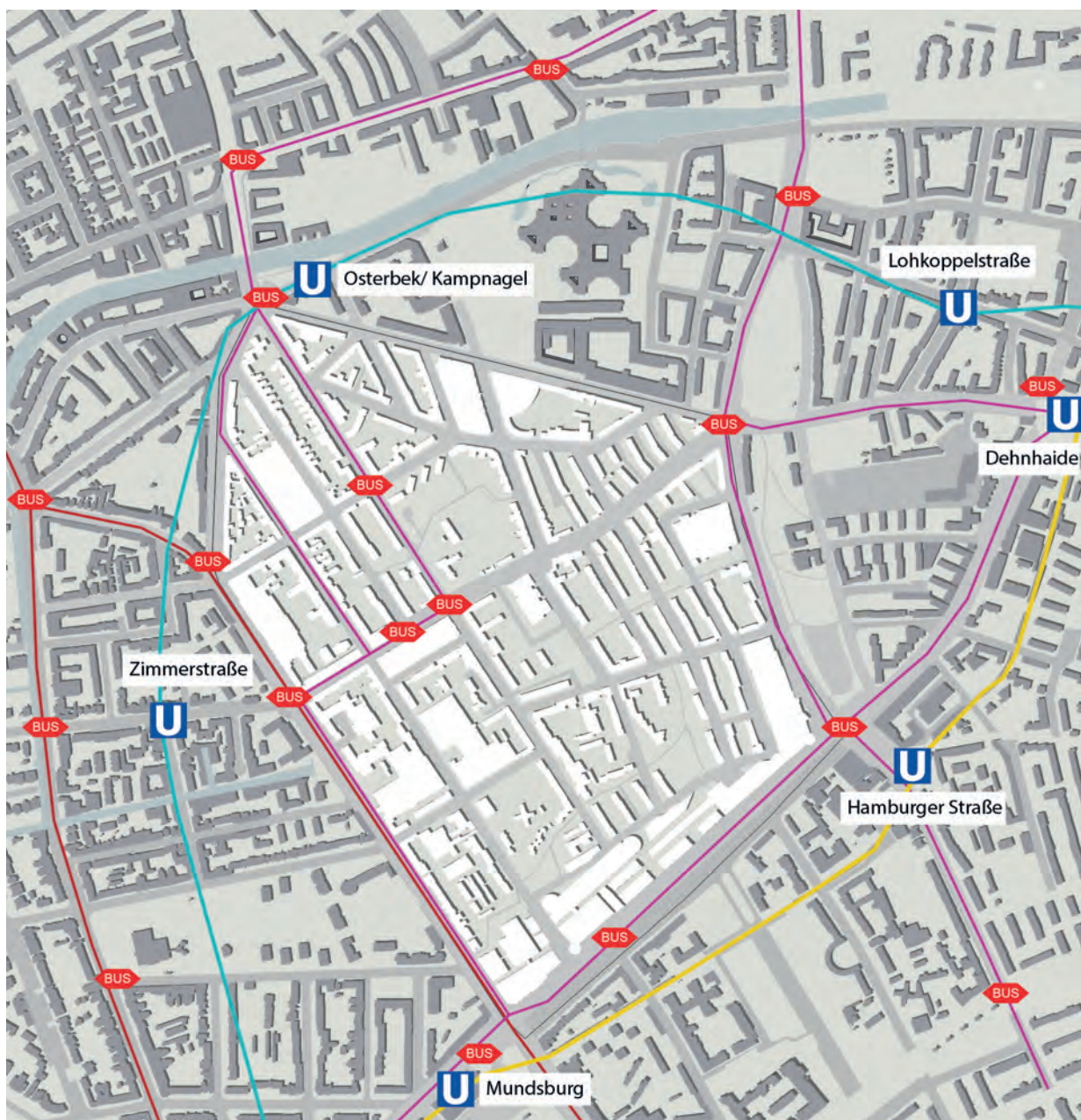


Abb. 4.5: Öffentlicher Personennahverkehr im Komponistenviertel

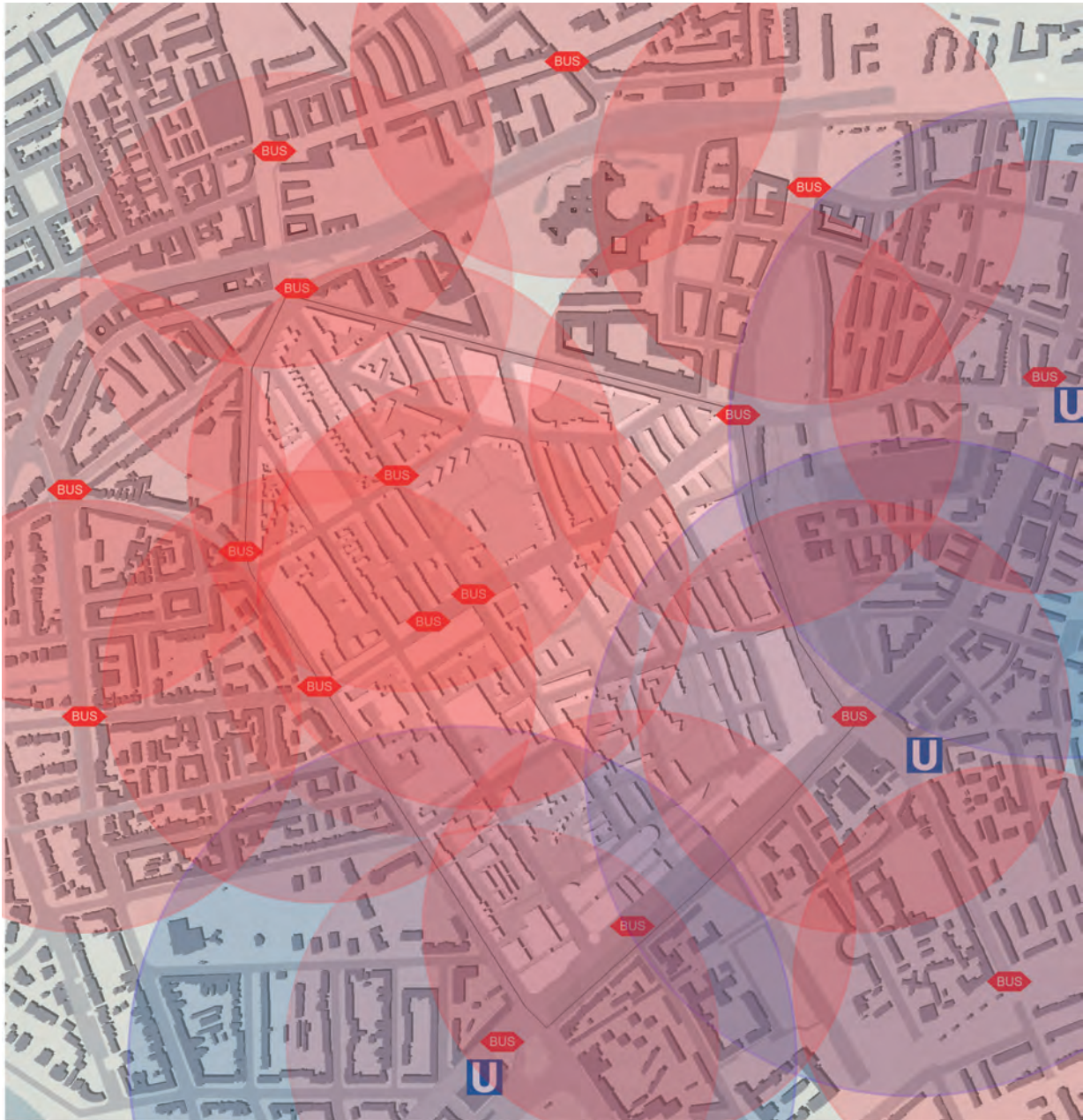


Abb. 4.6: Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen

Einzugsbereiche ÖPNV

- Reichweite einer U-Bahn-Haltestelle mit einem Radius von 600m
- Reichweite einer Bus-Haltestelle mit einem Radius von 400m

4.4 FREIRAUM

Um den Bestand der unterschiedlichen Freiraumnutzungen im Komponistenviertel zu erfassen, wird sich primär dem System von Freiraumtypen bedient, welches von der Stadt Hamburg entwickelt wurde. Nach der Ordnungsvorstellung für die Stadtentwicklung Hamburgs gibt es Parkanlagen, Spielplätze, Sportplätze, Kleingärten, Friedhöfe und städtische Naherholungsgebiete

(vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 1997, S. 1ff). Die Parkanlagen lassen sich nach drei Typen differenzieren:

1. Wohnungsnahe Parkanlagen dienen der Kurzeiterholung während des Tages, in Arbeitspausen oder nach Feierabend in Wohnungs- beziehungsweise Arbeitsplatznähe.
2. Stadtteilparks dienen einem stundenweisen Aufenthalt beziehungsweise einer Halbtagerholung während der Woche und am Wochenende.
3. Bezirksparks laden zu Halbtags- und Ganztagerholung an den Wochenenden ein.

Die wesentlichsten Besuchsmotive von Parkanlagen sind Naturgenuss, Bewegung im Freien (Spaziergänge, Sport, Spiel), sowie Ruhe und Kommunikation. Parkanlagen bieten ein großes Spektrum an Nutzungsmöglichkeiten.

Um den Freiraumbestand des Komponistenviertels darzustellen, werden zwei weitere Kategorien hinzugefügt. Die erste ist das Vorbeigeh-Grün. Dazu zählen alle Vorgärten, kleinere Grün- und Freiflächen vor Gebäuden und das Siedlungsgrün zwischen Häusern. In der Regel befinden sich diese Grünräume in privater Hand. Zu dieser Kategorie werden auch bereits vorhandene gemeinschaftliche Projekte wie Urban Gardening im Komponistenviertel gezählt, die sich Kindergärten und Anwohner* selbstständig aneignen. Die zweite Kategorie bildet das öffentliche Grün. Das Komponistenviertel weist größere Grün- und Freiflächen auf, die keinem konkreten Gebäude oder Besitzer* zuzuordnen sind. Die Verantwortung liegt in der öffentlichen Hand. Hierzu gehören unter anderem auch freie Flächen an Kreuzungen.

Um die Freiräume des Komponistenviertels zu erfassen, ist es wichtig, die Verflechtung der freien und grünen Anlagen des Viertels im Kontext des übergeordneten Landschaftsachsenkonzeptes „GrünesNetzHamburg“ der Stadt Hamburg zu

betrachten. So wird auf der ersten Maßstabsebene die Vernetzung der Landschaftsachsen in Hamburg betrachtet. Die übergeordneten Landschaftsachsen des Grünen Netzes bestehen aus zusammenhängenden Grün- und Freiflächen. Die Achsen erstrecken sich vom Umland bis in den Stadtkern Hamburgs. Verknüpft werden die einzelnen Achsen durch zwei grüne Ringe und lassen so ein grünes Netz zwischen den Achsen und den Ringen entstehen, das durch größere und kleinere Grünanlagen und Grünverbindungen ergänzt wird. Das Ziel von „GrünesNetzHamburg“ ist es, die Stadt per Fuß und Fahrrad erlebbar zu machen. Es erhöht den Freizeitwert der Stadt und bietet der Bevölkerung vielfältige Räume zur Erholung. Zur Förderung einer artenreichen Flora und Fauna werden neben der Verbesserung der klimatischen Bedingungen und dem Erhalt der naturräumlichen Gliederung des Landschaftsbildes ebenfalls Bestandteile des Landschaftsachsenkonzeptes mit einbezogen. Beim Betrachten eines größeren Maßstabs zeigt sich, dass Barmbek-Süd nördlich durch die Osterbek-Achse und südlich durch die Wandse-Achse eingerahmt wird. Die hier befindlichen Kanal- bzw. Flussläufe zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität mit unter anderem Fuß- und Fahrradwegen aus. Hervorzuheben sind zudem der sich nördlich des Quartiers befindliche Stadtpark und die in ähnlicher Distanz erreichbare Außenalster westlich des Viertels.

Auf der zweiten Maßstabsebene wird die grüne Umgebung betrachtet. Nördlich des Komponistenviertels liegt der Johannes-Prassek-Park. Die 2011 auf dem Gelände eines ehemaligen Gaswerks angelegte Parkanlage verfügt über einen Spielplatz und weitere Spiel- und Sportangebote. Der Park liegt direkt am Osterbekkanal und ist aus dem Quartier über die Weidestraße erreichbar. Westlich direkt hinter der Adolph-Schönfelder-Straße befindet sich der Biedermannplatz.

Allerdings ist dieser kein Platz, sondern eine Parkanlage, die bereits 1903 entstand. Es finden sich ebenfalls Spiel- und Sportmöglichkeiten. Beide Parks lassen sich als wohnungsnahe Parkanlagen einstufen.

In der dritten Maßstabsebene werden gezielt die Freiräume innerhalb des Komponistenviertels betrachtet. Das Komponistenviertel bietet einige freie Flächen und Grünräume, die den Bewohnern* und weiteren Nutzern* zur Verfügung stehen. Als wohnungsnahe Parkanlage gilt der Bachpark, der zentral im Herzen des Quartiers liegt. Zwei Spielplätze, einer davon umzäunt, sind in den Park integriert. Zwei weitere parkähnliche Anlagen befinden sich im Süden des Quartiers nahe des Einkaufszentrums Hamburger Meile. Sie werden durch einen Grünzug miteinander verbunden. Der außerhalb des Quartiers liegende Biedermannplatz wird durch einen Grünzug, der sich über mehrere Straßen zieht, mit dem Komponistenviertel verbunden.

Zudem befinden sich weitere Spielplätze im Quartier. Zwischen Bachpark und Beethovenstraße liegt ein Sportplatz. Durch die vielen kleinen Straßen und Kreuzungen sind im Komponistenviertel zahlreiche Flächen entstanden, die dem öffentlichen Grün zuzuordnen sind. Durch die Typologien der Gebäude gibt es viele Vorgärten, die an die oft schmalen Bürgersteige angrenzen.

4.5 DÉRIVE

Guy Debord verwendet wortverwandt für den Begriff *Dérive* das „Umherschweifen“ als die Wahrnehmung eines Unbekannten mit allen Sinnen (vgl. Debord 1958, S. 64ff).

Um einen persönlichen ersten Eindruck von dem Stadtteil Barmbek-Süd, in dem das Komponistenviertel liegt, zu bekommen, werden an verschiedenen Tagen zur Nachmittagszeit individuelle *Dérives* von den Studierenden durchgeführt.

Beim Umherschweifen durch die Stadt steht eine

unvoreingenommene Erkundung im Fokus. Alle Eindrücke, angefangen bei den visuellen Eindrücken, über auditive Eindrücke bis hin zu Geruchs- und Geschmackserfahrungen, sollen dabei aufgenommen werden. Aber auch das allgemeine Wohlbefinden spielt eine wichtige Rolle und darf in der Dokumentation nicht vernachlässigt werden. Die individuellen Routen werden in einer Karte eingezeichnet und im Nachhinein übereinandergelegt, um einen Gesamteindruck der besuchten Gebietsteile zu bekommen.

Die erste Wahrnehmung ist oft sehr unterschiedlich und hängt stark von dem Startpunkt des *Dérives* ab. Wird der Rundgang beispielsweise im nördlichen Teil des Komponistenviertels gestartet, so wird die Wahrnehmung meist als idyllisch und ruhig beschrieben. Hier ist die Bebauung geprägt von gründerzeitlichen Bürgerhäusern und den für Hamburg typischen Rotklinkerbauten. Auffällig sind viele kleinere Park- und Grünanlagen, die zum Teil miteinander verbunden sind und somit eigene Wegeverbindungen durch das Viertel ergeben. Jedoch sind die vermeintlich durchgängigen Grünzüge oft durch Straßenzügen unterbrochen, was eine schnelle und bequeme Durchquerung erschwert. Einige Grünflächen scheinen vernachlässigt und unbelebt. Die wenigen Fußgänger hetzen über die sich in teils schlechten Zuständen befindenden Wegen in Richtung Hamburger Meile oder weichen über Trampelpfade den auf die Wege wachsenden Sträuchern aus. Trotz allem fühlt man sich in den Park- und Grünanlagen im Komponistenviertel wie auf einer grünen Insel in der Stadt. Die Vögel zwitschern, alles ist ruhig und das Viertel strahlt eine Idylle aus.

Lässt man sich aus den Park- und Grünanlagen auf die Straßen treiben, ändert sich die Geräuschkulisse jedoch schlagartig. Statt Vogelgezwitscher dominiert lautes Klingeln von Fahrradfahrrädern, sowie das Hupen von Autos. Die Gefahr

von Nutzungskonflikten und Unfällen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern ist allgegenwärtig und unklare Wegführungen und Beschilderungen verunsichern. Vorhandene Fahrradstreifen enden ohne ersichtlichen Grund auf der Straße oder werden als Parkplatz genutzt. Das Gehen auf dem engen Fußweg gestaltet sich als Hindernislauf, da Autos auf dem Gehweg parken und wahllos abgestellte Fahrräder den Weg blockieren. Eine Mutter mit ihrem Kinderwagen wird gezwungen den vermeintlich sicheren Bürgersteig zu verlassen und auf die Fahrbahn zu wechseln. Zudem stellen verschiedene Bodenbeläge in schlechtem Zustand zusätzliche Barrieren dar und irritieren. Baumscheiben reißen die Pflasterdecke auf und Wurzeln stellen Stolperfallen dar.

Die chaotische Inanspruchnahme von Flächen für den ruhenden Verkehr führt zu einem Gefühl von Enge und sorgt für Unübersichtlichkeit. Als Fußgänger scheint man in den Straßenzügen unterzugehen.

Sehr interessant sind die vielen kleinen Durchbrüche, die sich in den Häuserzeilen der Block-

bebauung verstecken. Die größtenteils privaten Durchgänge wären ideal zur schnellen und sicheren Durchquerung des Quartiers. Die Tore sind jedoch unmissverständlich mit schweren Eisenschlössern verschlossen.

Auf den Wegen durch das Viertel werden viele Flächen sichtbar, die theoretisch zum Verweilen einladen, da sie einen besonderen Charme ausstrahlen und oft sehr ruhig in den Innenhöfen gelegen sind. Dennoch sind diese oft versteckt und bieten zudem häufig keine Sitzgelegenheiten, die einen längeren Aufenthalt ermöglichen könnten.

Ein Kontrast zu den oben beschriebenen Eindrücken bietet die Erschließung des Quartiers vom Süden aus. Hierbei wird die südlich der Hamburger Straße gelegene Wohngegend ebenfalls durch den Eilbekkanal abgegrenzt betrachtet. Das Mundsburg Center, die Hamburger Meile und die Hamburger Straße fungieren als eine physische Grenze. Hier herrscht vor allem eine offene und beinahe überdimensionierte Bauweise. Es ist sehr laut, hektisch und nichts gleicht mehr dem ruhigen Charme des Komponistenviertels.



Abb.4.7: Falschparkende Autos in Park- und Grünanlagen

Ein Geruch von Autoabgasen liegt in der Luft. Die U-Bahn an der Station Mundsburg schlängelt sich mit quietschenden Rädern auf den Schienen entlang und spuckt riesige Pendlerströme aus, die sich an der chaotischen Kreuzung sammeln und die Straße dann in Richtung Hamburger Meile überqueren. Auffallend positiv sind hier jedoch die breiten Straßen mit ebenfalls breiten Bürgersteigen. Vor allem auch die Fahrradsituation entlang der Uferstraße scheint als Fahrradstraße gut zu funktionieren. Die mehreren StadtRAD-Stationen sind leer.

Der Eingang ins Quartier liegt unscheinbar in einem Grünstreifen neben einem Parkhaus. Überall liegt Müll herum und es riecht leicht nach Urin. Neben dem Parkhaus ist ein menschenleerer Spielplatz, der wenig Aufenthaltsqualität bietet. Im südlichen Quartier herrscht eine klare Nutzerverteilung und die Straßen sind allgemein in einem besseren Zustand. Moderne Neubauten stehen im Kontrast zu den Rotklinkerbauten im Norden.

Durch die ersten Ortsbegehungen ergeben sich viele Fragen und das Interesse wird geweckt, das Komponistenviertel genauer unter die Lupe zu nehmen.



Abb. 4.8: Zugeparkter Gehweg



Abb. 4.9: Trampelpfad durch eine Park- und Grünanlage



Abb. 4.10: Rundgang durch das Komponistenviertel

4.6 RUNDGANG MIT DEN STADTTEIL-POLITIKERN*

Zur Ergänzung der Bestandsaufnahme findet ein Kennenlernen mit den Stadtteilpolitikern* der GRÜNEN Fraktion Hamburg-Nord statt, bei dem die Politiker* die Studierenden durch das Komponistenviertel führen und auf Herausforderungen, Probleme und Missstände aufmerksam machen. So benennen sie als zentrale Herausforderung das generelle Stadtwachstum der Stadt Hamburg, die Nachverdichtung des Komponistenviertels, die zunehmende Gentrifizierung des Viertels und den (ruhenden) Individualverkehr. Es sei daher von zentraler Bedeutung die Einzelprobleme bei der Maßnahmenentwicklung zu bündeln und in ein Gesamtkonzept zu überführen. Da eine der Politikerinnen seit Jahren im Komponistenviertel wohnt, kann insbesondere sie wichtige Informationen für die weitere Projektarbeit beisteuern. So berichtet sie, dass der Druck auf den Parkraum erst in den letzten Jahren verstärkt zugenommen habe. Der Gentrifizierungsprozess habe zur Folge, dass sich vermehrt Bewohner* ansiedeln würden, die von ihren Arbeitgebern* einen Firmenwagen zur Verfügung gestellt be-

kommen und sich somit trotz der guten Anbindung zusätzlich ein Auto leisten. Zudem hätten sich viele der zugezogenen Bewohner* in den letzten Jahren Kleinbusse bzw. Wohnwägen für Wochenendausflüge und Urlaube angeschafft, die sehr viel Parkraum in Anspruch nehmen würden. Besucher* der Hamburger Meile würden aufgrund der hohen Parkgebühren der zum Einkaufscenter zugehörigen Tiefgaragen oftmals auf das Komponistenviertel ausweichen und zusätzlichen Parkraum in Anspruch nehmen.

Die Stadtteilpolitiker* geben Hinweise zu geplanten Neubauten wie beispielsweise dem Neubau eines großen Gebäuderiegels an der Beethovenstraße. Es wird deutlich, dass die im Komponistenviertel vorhandenen Freiräume und Spielplätze insbesondere von den vielen lokalen Kindertageseinrichtungen genutzt werden.

Außerdem berichtet die Stadtteilpolitikerin davon, dass aufgrund der sehr schlechten Wegeführung, der teilweise miserablen Zustände der Bodenbeläge, der unsicheren Verkehrsbelastung und der Parkplatzproblematik eine große Sorge der Mütter um ihre Kinder bestünde, weshalb sie ihre Kinder jeden Tag auf den Weg zur Schule begleiten würden. Sie berichtet, dass sie auf der



Strecke von der Schule bis zu sich nach Hause öfters gezwungen sei, aufgrund von Barrieren den Fußweg mit ihren Kindern zu verlassen und den Weg kurzzeitig auf der Straße fortzusetzen. Ältere Menschen mit einem Rollator seien aus diesen Gründen beispielsweise nicht in der Lage eine von der Distanz eigentlich überwindbare Strecke zum Supermarkt zurückzulegen, weshalb sie auf Unterstützung angewiesen seien. Ziel müsse also sein, die Lücken im Wegesystem zu schließen und das Potential des bestehenden grünen Wegesystems besser auszuschöpfen. Hierfür sei es auch von zentraler Bedeutung die Verkehrssituation auf übergeordneter Ebene zu betrachten und zu analysieren. In diesem Zusammenhang wurde besonders auf die katastrophale Situation der angrenzenden Hamburger Straße hingewiesen, die als die am gefährlichsten und am stärksten gesundheitsgefährdende Straße Hamburgs gelte.

Zudem berichtet sie, dass zur Erstellung eines ersten Fußwegekonzepts der Stadt Hamburg für die Stadtteile Hoheluft- Ost beziehungsweise Alsterdorf ein Büro engagiert wurde, wodurch deutlich werde, dass nicht nur das Thema Fahrradverkehr, sondern nun auch der Fußverkehr zunehmend in den Fokus der Aufmerksamkeit der Stadt rü-

cke. Zudem wird angemerkt, dass zur Lösung der Problematik des Fahrradparkraums im Kompostenviertel bereits offiziell ein Stadtplanungsbüro beauftragt wurde. Das Kernproblem sei, dass die meisten Häuser keine Keller oder andere Abstellräume für Fahrräder böten. Hierfür müsse gezielt eine Lösung gefunden werden. In diesem Zusammenhang sprechen die Stadtteilpolitiker* die Empfehlung aus, sich bei der Konzepterarbeitung möglicherweise gezielter auf die Fußwege und Grünräume zu fokussieren.

Die Begegnung mit den Stadtteilpolitikern* ist darüber hinaus hilfreich, um einen tieferen Einblick in die regionalen politischen Abläufe, Entscheidungsprozesse, Zuständigkeiten und Hierarchien zu bekommen. Um beispielsweise die Chance auf eine Realisierbarkeit eines Konzeptes zu erhöhen, sei es unumgänglich, sich mit dem zuständigen Bezirksamt auszutauschen und die rechtlichen Rahmenbedingungen abzuklären. Außerdem können die Stadtteilpolitiker* den Studierenden dabei behilflich sein, weitere wichtige Kontakte für den weiteren Arbeitsprozess zu knüpfen

5

ANALYSE DES KOMPONISTENVIERTELS

Um Sichtweisen der Bürger* nach dem Bottom-Up-Prinzip frühzeitig in den stadtplanerischen Arbeitsprozess einzubeziehen, wird ein eigens konzipierter „Mobiler Bürgerdialog“ durchgeführt. Mit dem Mobilen Bürgerdialog sollen neue Eindrücke gewonnen und der bereits gesammelte Informationspool überprüft, ergänzt und geordnet werden. Dieser Bürgerdialog lässt sich nicht eindeutig der Bestandsaufnahme oder Analysephase zuordnen, sondern markiert den Übergang zwischen diesen beiden Phasen.

5.1 MOBILER BÜRGERDIALOG

Im Rahmen eines Mobilen Bürgerdialogs sollen Anwohner* und Nutzer* des Komponistenviertels sowohl als Betroffene des Planungsprozesses, als auch als Fachexperten* für das Viertel einbezogen werden.

Der Mobile Bürgerdialog, ein temporärer Stand mit Stellwänden, gibt den Teilnehmern* die Möglichkeit, ihre Meinungen und Ansichten zum Komponistenviertel zu äußern. Durchgeführt werden die Befragungen an vier unterschiedlichen zentralen Orten zu verschiedenen Tages- und Uhrzeiten, um ein möglichst breites Spektrum an Anwohnern* und Nutzern* zu erreichen. Als zentrale Orte werden dafür der Bachpark, der Edeka in der Mozartstraße, ein Vorplatz vor dem Café May in der Von-Axen Straße und der Grünzug südlich der Grundschule Humboldtstraße ausgewählt.

Etwa 80 Personen nehmen am Bürgerdialog teil, wobei mit jedem Teilnehmer* ein persönliches Gespräch geführt wird. Der Gesprächsverlauf gliedert sich dabei in drei Phasen:

1. Verortung von Orten mit positiven und negativen Eigenschaften auf einer Karte mit Hilfe von grünen und roten Nadeln
2. Beantwortung eines Fragebogens, der unter anderem nach drei Assoziationen

zum Komponistenviertel fragt und Fragen zum Wohlbefinden, den genutzten Hauptfortbewegungsmitteln und Nutzungsgründen enthält

3. Kleben von jeweils drei grünen und drei roten Punkten zur positiven und negativen Bewertung verschiedener Themenbereiche: Bahn- und Busanbindung, Fahrrad- und Fußwege, Park- und Grünanlagen, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten. Zudem haben die Teilnehmenden die Möglichkeit sich bei diesem Mobilen Bürgerdialog in eine E-Mail-Verteilerliste einzutragen, um über weitere Schritte des Projekts und kommende Veranstaltungen informiert zu werden.



Abb. 5.1: Stand beim Mobilen Bürgerdialog

Im Folgenden werden die zentralen Aussagen und Erkenntnisse erläutert, welche eine wichtige Basis für den weiteren Arbeitsprozess bilden:

Die Befragten wohnen oder arbeiten im Komponistenviertel. Als häufig besuchte Orte zählen die Befragten verschiedene Park- und Grünanlagen, gastronomische Einrichtungen, verschiedene Einkaufsmöglichkeiten (insbesondere die dort ansässigen Filialen von Edeka, Rewe und Budnikowski), sowie Kindergärten, Schulen und Sport

möglichkeiten auf.

Die Befragten beschreiben ihr Viertel mit Worten wie schön, ruhig, grün, familienfreundlich, zentral, neu bebaut und im Wandel. Außerdem gibt der Großteil an, sich sehr wohlfühlen im Komponistenviertel.

Park- und Grünanlagen assoziieren die Befragten stets als positive Aufenthaltsorte zum Verweilen. Dazu zählen neben Parks und Grünräumen innerhalb des Komponistenviertels auch der zum Osterbekkanal führende, nördlich angrenzende Johannes-Prassek-Park. Während das Viertel von einem Großteil als sehr grün bewertet wird und sie mit den Gegebenheiten zufrieden sind, weisen andere Befragte auf Konflikte insbesondere in der Nutzung und Sauberkeit hin. Hierbei wird beispielsweise ein alltäglicher Nutzungskonflikt zwischen Hundebesitzern* mit ihren freilaufenden Hunden und Kindern mit ihren Eltern angesprochen. Die Hunde schränken laut Aussagen der Eltern die gefahrlose Nutzung der Grünflächen und Spielplätze ein. Die Befragten drücken aus, dass klarere Nutzungstrennungen hilfreich

und wünschenswert seien. Zudem bemängeln die Befragten oftmals die fehlende Sauberkeit und Pflege einiger Parkanlagen. Insbesondere Mülleimer würden nicht regelmäßig genug geleert und dementsprechend verteile sich der Müll innerhalb der Park- und Grünanlagen. Die Befragten drücken aus, dass sie eine Begrünung des Viertels begrüßen würden.

Die Befragten bewerten die Verkehrssituation, geprägt von Überlastung durch den ruhenden und fahrenden Automobilverkehr und die fehlende Sicherheit für einzelne Verkehrsteilnehmer* wie Fahrradfahrer* oder Kinder, mehrheitlich als negativ. Als Hauptfortbewegungsmittel innerhalb des Viertels zählen die Befragten mehrheitlich das Fahrrad und die Fortbewegung zu Fuß auf. Das Auto werde lediglich für Fahrten weiterer Entfernung, wie zur Überbrückung des Arbeitsweges, genutzt. Die Befragten machen deutlich, dass an Orten innerhalb des Viertels, an denen zusätzlich zum MIV Buslinien verkehren, besonders für Fahrradfahrer* keine klare Wegeführung gegeben sei. Sie sehen sich daher alltäglich in ih-



Abb. 5.2: Gespräche beim Mobilen Bürgerdialog

rer Sicherheit im Verkehr gefährdet. Fußgänger* würden durch die Fußwege eine eigene Zone haben, müssten jedoch dennoch stets aufmerksam auf den Autoverkehr achten, da teilweise aufgrund von Barrieren der Fußweg verlassen werden müsse, um den Weg fortsetzen zu können. Ein Großteil der befragten Autobesitzer* will das eigene Auto nicht missen, bewertet die Überlastung im ruhenden und fahrenden Verkehr aber auch kritisch. Als Lösungsansätze schlagen die Befragten im Sinne einer Verkehrsberuhigung Tempo-30-Zonen sowie eine Verlegung der Buslinien außerhalb des Quartiers vor. Zudem wünschen sie sich eine Erhöhung des Parkraumvolumens zur Verbesserung der überlasteten Parkraumsituation.

Die Befragten machen deutlich, dass sich die zunehmende Gentrifizierung des Viertels neben steigenden Mietpreisen vor allem in Form von starker Nachverdichtung ausdrückt. Hierfür mussten beispielsweise bereits in der Mozartstraße gastronomische Nutzungen oder Einzelhandel weichen. Der Großteil der Befragten ist besorgt, dass zunehmend auch Park- und Grünanlagen als Bauflächen weichen müssen, da damit die Aufenthaltsqualität innerhalb des Viertels deutlich eingeschränkt würde.

Zudem äußern die Befragten den Wunsch nach sozialer Durchmischung im Viertel und schlagen dafür mehr nachbarschaftliche Aktionen, beispielsweise in Form von Straßenfesten vor, um soziale Interaktion zu fördern.

5.2 SWOT-ANALYSE

Zur Auswertung der Bestandsaufnahme und des Mobilen Bürgerdialogs wurde eine SWOT-Analyse durchgeführt. Die SWOT-Analyse ist eine ursprünglich aus militärischen Strategien stammende sowie viel in asiatischen Kampfsportarten eingesetzte Analyseverfahren, die heute für Analysen in vielen Bereichen genutzt wird. „SWOT“

steht dabei für die englischen Begriffe Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats, also Stärken, Schwächen, Möglichkeiten und Risiken (vgl. Pelz 2004, S. 5f).

Die SWOT-Analyse dient dazu, den gesammelten Pool an Informationen zu ordnen und so aktiv in die Analysephase einzusteigen. Für einen besseren Überblick wurden Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken identifiziert, eingeordnet und gegenübergestellt (vgl. Pershing 2006, S. 1089).

Stärke des Komponistenviertels ist die hohe Dichte an Park- und Grünanlagen und Spielplätzen. Zudem stellt der Sportplatz des SV Uhlenhorst-Adler einen zusätzlichen Anlaufpunkt dar. Auch das viele Vorbeigeh-Grün und öffentliche Grün und die teilweise breiten Gehwege lassen sich als eine Stärke benennen.

Eine zentrale Schwäche ist die Zugänglichkeit des Komponistenviertels. Die Eingänge zum Quartier sind wenig attraktiv und einladend gestaltet. Insbesondere der Grünzug hinter der Hamburger Meile, der eine Art Pufferzone zwischen dem Wohnquartier und dem Geschäftszentrum darstellt, befindet sich in einem vernachlässigten Zustand. Eine weitere Schwäche ist die mangelhafte Parkplatzsituation für Autos und Fahrräder. Im Komponistenviertel fehlt bisher ein Zentrum oder Treffpunkt für die Bewohner*. Zudem sind sowohl die Bodenbeläge, als auch die Beschilderungen der Fuß- und Fahrradwege in einem schlechten Zustand.

Als Potentiale lassen sich das bereits bestehende grüne Wegesystem innerhalb des Komponistenviertels und die vielen Park- und Grünanlagen benennen. Die Kreuzung Imstedt/Von-Axen-Straße, an der sich das Café May befindet, bietet Potential für ein Zentrum des Viertels. Ein weiteres Potential stellen die leerstehenden Erdgeschosszonen, insbesondere in den Straßen Imstedt und Mozartstraße, dar. Zudem ist das

Viertel eingebettet in das übergeordnete Fahrradwegesystem Hamburgs. Die bestehende Veloroute 13 führt durch die Bachstraße und damit mitten durch das Komponistenviertel. Außerdem führt die Veloroute 5 südöstlich am Komponistenviertel vorbei.

Fehlende verkehrssichere Straßenübergänge und Lücken innerhalb des Wegesystems stellen ein Risiko und eine Gefahr für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer* dar. Zudem ist das Komponistenviertel mit einer Verkehrsüberlastung konfrontiert, die von Autos und Fahrrädern ausgeht. Insbesondere diese Problematik birgt ein enormes Risiko für Nutzungskonflikte.

Die SWOT-Analyse macht zudem noch einmal deutlich, dass die Parkplatzsituation einen zentralen Schwachpunkt des Komponistenviertels darstellt. Die Erarbeitung einer Lösung für diese Problematik wäre allerdings so umfangreich,

dass die intensive Auseinandersetzung in einem solchen Umfang den Rahmen eines Studienprojektes sprengen würde.

Zudem ist die Parkplatzsituation eine Problematik, die sehr viel übergeordneter betrachtet werden müsste. Die Ursachen der Parkplatzüberlastung lassen sich nicht auf die Inanspruchnahme von Parkplätzen durch die Bewohner* des Komponistenviertels beschränken. So stellen insbesondere die hohen Parkplatzgebühren der Tiefgarage der Hamburger Meile eine Problematik dar, in die stadtplanerisch nicht interveniert werden kann. Aus diesen Gründen wird die Parkplatzproblematik für dieses Konzept ausgeklammert und findet keine weitere Beachtung. Als Anregung lässt sich an dieser Stelle nur formulieren, dass der Bau einer Tiefgarage unter dem Bachpark eine gute Möglichkeit wäre, um den Parkplatzdruck zu entlasten. Zudem könnte die



Abb. 5.3: Zusammenfassung SWOT-Analyse

Mitnutzung von bereits bestehenden Parkplatzebenen von beispielsweise Supermärkten, die nachts nicht genutzt werden, angeregt werden.

5.3 ENTWICKLUNG ERSTER KONZEPTBAUSTEINE

Die Stärken und Chancen des Viertels, die in der SWOT-Analyse erfasst wurden, führen zu der Erarbeitung erster konzeptioneller Bausteine. Sie legen das Augenmerk verstärkt auf die Bedürfnisse nach Freiräumen, die die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im Viertel erhöhen und für Barrierefreiheit, Sicherheit und Sauberkeit sorgen. Die Konzeptbausteine werden wie folgt gegliedert: Fußwege, Fahrradwege, Grünräume und Begegnungsräume.

Der Konzeptbaustein Fußwege zielt auf eine Verbesserung der Situation für Fußgänger* durch Verkehrsberuhigung, verkehrssichere Straßenübergänge, Schließung der Lücken innerhalb des Wegesystems und eine Ausbesserung schlechter Bodenbeläge ab.

Der Konzeptbaustein Fahrradwege befasst sich unter anderem mit der Verlegung der Veloroute 13 und der Integration einer Fahrradstraße sowie mit Fahrradabstellmöglichkeiten.

Die vorhandenen Grünräume werden als Potentialräume für Freizeit und Erholung gesehen. Zu diesem Konzeptbaustein zählen auch Sport- und Spielplätze, Hundenausläufflächen, Trimm-Dich-Pfade oder eine Boccia-Bahn.

In dem Konzeptbaustein Begegnungsräume wird sich mit einem Ort mit ungenutzter Aufenthaltsqualität auseinandergesetzt, der ein neues Zentrum für das Komponistenviertel darstellt und Möglichkeiten des Austauschs bietet. Dieser neue Begegnungsraum soll die vorherrschenden Verkehrshierarchien und die Dominanz des Autos aufbrechen und Fußgänger*, Fahrradfahrer* und Autofahrer durch ein geeignetes Konzept

auf eine Ebene stellen.

Jeder Konzeptbaustein setzt sich aus konkreten Handlungsempfehlungen zusammen, um die jeweiligen Entwicklungsziele zu erreichen.

Um dem Anspruch eines Bottom-Up Planungsprozesses im weiteren Arbeitsprozess gerecht zu werden, wurde ein Ideenworkshop durchgeführt, um die Bürger* vor Ort aktiv einzubeziehen. In diesem Workshop wurden erste Ideen für die Konzeptbausteine vorgestellt. Im weiteren Arbeitsprozess wurden die Ideen durch die Anregungen der Bürger* angepasst und in die konkreten Handlungsempfehlungen für die einzelnen Konzeptbausteine überführt.

6

IDEENWORKSHOP

6. IDEENWORKSHOP

Im Rahmen eines eigenen konzipierten Ideenworkshops werden erste herausgearbeitete Konzeptideen der Bausteine Fußwege, Fahrradwege, Grünräume und Begegnungsräume mit interessierten Bürgern* diskutiert.

6.1 BETEILIGUNG VON BÜRGERN* AN PLANUNGSPROZESSEN

Bewohner* und Nutzer* des Komponistenviertels sind unmittelbar von städtebaulichen Planungen und daraus resultierenden Eingriffen in ihr Lebensumfeld betroffen. Um den Bedürfnissen, den Ansprüchen und auch den Wünschen der Betroffenen gerecht zu werden, ist es unabdingbar, diese aktiv in den Planungsprozess mit einzubeziehen. Instrumente der formellen Beteiligung, welche nach § 3 BauGB gesetzlich vorgeschrieben sind, haben die Information und Unterrichtung der Öffentlichkeit über laufende Planungen zum Ziel. Neben klassischen Beteiligungsformen gibt es auch solche informeller Art, wie Runde Tische, World Cafés, Ideenworkshops, Informationsveranstaltungen und Befragungen. Informelle Beteiligungsformen ermöglichen die Integration von sich divergierenden Interessen und Konfliktpotentialen und dienen als Grundlage für eine gemeinsame Entscheidungsfindung im Sinne eines Interessenausgleichs und bestmöglichen Kompromisses (vgl. BSU 2013b, S. 3). Die eine „richtige“ Methode im Rahmen von informellen Beteiligungsverfahren gibt es jedoch nicht. Daher sollten die einzelnen Techniken für den gesamten Ablauf eines Verfahrens sorgfältig ausgewählt werden. Es ist wichtig, die Vor- und Nachteile einzelner Instrumente vor dem Hintergrund der machbaren Möglichkeiten und dem bestehenden Interesse an einer Beteiligung abzuwägen. Die Fachliteratur empfiehlt in der Regel eine Mischung mehrerer Methoden (vgl. Linder & Vatter 1996, S. 181).

6.2 PLANUNG DES IDEENWORKSHOPS: WAS, WER UND WARUM?

Für die Erarbeitung eines übergeordneten Konzeptes für das Komponistenviertel im Sinne der Bürger* werden bereits mit dem Mobilen Bürgerdialog Meinungen und Wünsche der ortskundigen Anwohner* und Nutzer* aufgenommen. Für die Konzeptphase wird ein Ideenworkshop geplant. Der Ideenworkshop ist eine Plattform, um die in der Analysephase erarbeiteten ersten Konzeptbausteine mit den Teilnehmern* offen zu diskutieren und Rückmeldungen und neue Anregungen einzuholen. Der Anspruch an die Veranstaltung ist, das spezifische Wissen der Teilnehmer* zu nutzen, um die Realisierbarkeit und Notwendigkeit der Konzeptideen einschätzen und die Konzepte gegebenenfalls anpassen zu können. Zielgruppen sind neben Anwohnern* und Nutzern* des Quartiers, regionale Politiker, sowie Vertreter* der lokalen Zeitung.

Auf Grundlage des skizzierten Fachwissens aus Literatur, dem Interview mit der Expertin Frau Wesslowski, Inhalten aus Lehrveranstaltungen und eigenen subjektiven Erfahrungen der Projektgruppe von Besuchen bei Beteiligungsverfahren wird ein einstufiger Ideenworkshop geplant. Im Folgenden werden der konkrete Ablauf und die Methodik beschrieben.

6.3 ABLAUF UND METHODIK DER VERANSTALTUNG

Etwa zwei Wochen vor der Veranstaltung werden Akteure* über den während des Mobilen Bürgerdialogs erstellten E-Mail-Verteiler sowie über E-Mail-Kontakte der Stadtteilpolitiker* und über die Internetplattform facebook informiert. Ergänzend dazu werden Flyer verteilt und an zentralen Stellen im Quartier ausgehängt. Als Räumlichkeit wird der Projektgruppe ein Saal des Stadtteilzentrums Barmbek°Basch im Stadtteil Barmbek-Süd zur Verfügung gestellt. Dieser Saal

ist mit Tischen, Stühlen, Stellwänden und technischen Hilfsmitteln wie einem Beamer ausgestattet.

Unter dem Titel „Komponier' Dir Dein Viertel!“ findet der Ideenworkshop am Montag, den 12. Juni 2017, im Zeitraum von 19 bis 21 Uhr im Barmbek°Basch statt. Gegen 19 Uhr finden sich 23 Teilnehmende, darunter unter anderem zwei Schüler*, Studierende, Eltern, der Vorsitzende des lokalen Rentnervereins und Akteure* aus der regionalen Politik, im Großen Saal 1 zusammen. Unter den Teilnehmern befinden sich sowohl Bewohner* des Komponistenviertels, als auch andere Interessierte*, die das Komponistenviertel in ihrem Alltag nutzen. Zu Beginn finden sich die Teilnehmer* im Saal zusammen und beginnen damit erste Gespräche untereinander oder mit Mitgliedern* der Projektgruppe zu führen.

Der Saal ist räumlich zweigeteilt. Im vorderen Bereich sind Stuhlreihen zu einem Halbkreis vor einer Leinwand aufgebaut, wo die Teilnehmenden gegen 19.15 Uhr einen Platz einnehmen. Die Moderatorin, ein Mitglied der Projektgruppe, gibt den Teilnehmenden einen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung. Zudem gibt sie einen Überblick über den bisherigen Projektverlauf und den Hintergrund des Ideenworkshops. Zum Zeitpunkt des Ideenworkshops befindet sich die Projektgruppe am Beginn der Konzeptphase, die mit der Erstellung eines Gesamtkonzepts abgerundet werden soll.

Anhand eines „Aufwärmspiels“ versucht die Moderatorin die Gruppe zu aktivieren und einen Einstieg zu schaffen, indem sich jeder per Handzeichen Aussagen wie „Ich gehe im Komponistenviertel gerne zu Fuß.“ oder „Ich halte mich im Komponistenviertel gerne draußen auf.“ zuordnen kann.

Im nächsten Schritt macht die Moderatorin deutlich, dass der Abend auf die Erarbeitung eines Freiraum- und Wegekonzepts eingegrenzt wird

und daher andere Themen, die nicht unmittelbar zur Thematik passen, wenn möglich bitte ausgeklammert werden sollen. Die Moderatorin spricht die Teilnehmenden gezielt als „Fachexperten*“ an, um sie zur aktiven Teilhabe zu motivieren und ihnen ihre wichtige Rolle in einem



Abb.6.1: „Aufwärmspiel“ Ideenworkshop

Bottom-Up-Planungsprozess deutlich zu machen.

Im hinteren Saalbereich stehen vier Thementische mit dazugehörigen Stellwänden. Jeder Thementisch setzt sich mit einem der vier Konzeptbausteine, Fahrradwege, Fußwege, Grünräume und Begegnungsräume auseinander.

Der Ablauf und das damit verbundene Rotationsprinzip wird erklärt. Demnach bekommt jeder Teilnehmende die Möglichkeit, innerhalb des Zeitraums von einer Stunde zwei der vier Thementische zu besuchen. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass sich die Gruppe im Nachhinein noch einmal für einen gemeinsamen Abschluss vor der Leinwand zusammenfindet.

Ab 19.30 Uhr beginnt die erste Runde einer gemeinsamen Arbeit an den Thementischen. Die Moderatorin fordert die Teilnehmenden auf, sich selbstständig nach persönlichem Interesse den jeweiligen Thementischen zuzuordnen. Pro Tisch geben jeweils zwei Mitglieder* der Projektgruppe den Teilnehmenden einen kurzen Einstieg in die Thematik und präsentieren die vorläufigen

Konzeptideen. Anhand von Plakaten mit Karten, Referenzbeispielen oder anderen Visualisierungsformen der Ideen, die auf den Tischen ausliegen und an den Stellwänden hängen, können die Ideen konkret besprochen werden. Die Teilnehmenden haben zusätzlich die Möglichkeit, ihre Rückmeldungen und Anregungen zu den Ideen auf Klebezettel zu schreiben und gezielt zu verorten. Die Diskussionen an den Thementischen werden von den Mitgliedern der Projektgruppe moderiert, um allen Anregungen Gehör zu verschaffen, in der kurzen Bearbeitungszeit möglichst viel aufnehmen und reflektieren zu können und Nachfragen stellen zu können.

So entsteht ein intensiver Austausch zwischen den Studierenden als stadtplanerische Experten* mit Fachwissen und den Bürgern* und Nutzern* als Experten*, die im alltäglichen Kontakt und in engerer persönlicher Verbindung mit dem Komponistenviertel stehen. Durch dieses Vorgehen kann eine bereits vor dem Projekt impulsiv aufgetretene, polarisierende Person so ebenfalls eingebunden werden, ohne den Rahmen der Veranstaltung zu stören oder gar zu sprengen. Gegen 20 Uhr werden die Teilnehmenden zur Rotation aufgefordert und die zweite Runde in neu-



Abb.6.2: Arbeit an den Thementischen

er Konstellation beginnt an den Thementischen. Eine halbe Stunde später sind die Diskussionen beendet. Die Teilnehmer* finden sich erneut im Plenum zusammen und nehmen nochmals auf den Stühlen Platz. Die Ansprechpartner* der

einzelnen Thementische fassen die erarbeiteten Erkenntnisse der Diskussionen kurz zusammen, um allen Beteiligten einen Überblick über die gesammelten Erkenntnisse und Themen des Abends zu geben. Die Veranstaltung endet mit einer allgemeinen Zusammenfassung der Moderatorin, einem Ausblick für das weitere Vorgehen der studentischen Projektarbeit und es besteht die Möglichkeit für kurze Rückfragen und Feedback aus dem Publikum. Nach dem offiziellen Ende der Veranstaltung wird noch Raum für Einzelgespräche und weitere Anregungen gegeben. Zudem besteht erneut die Möglichkeit, sich in eine E-Mail-Verteilerliste einzutragen.

6.4. ABLAUF UND ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE DER THEMENTISCHE

Fußwege

Am Thementisch Fußwege werden den Teilnehmenden drei verschiedene Karten zu verschiedenen Themenschwerpunkten präsentiert, auf denen jeweils das Quartier und die einzelnen Ideen visualisiert sind. Um das Vorstellungsvermögen der Teilnehmenden zu verbessern und zu zeigen, dass die Ideen tatsächlich funktionieren können und realisierbar sind, werden ihnen zusätzlich Skizzen und Referenzbilder gezeigt.

Die Karte der "Kurzen Wege" zeigt das erarbeitete Wegesystem zu zentralen Orten sowie die zentralen Zugänge ins Komponistenviertel. Die Karte zum Thema "Grüne Wege" zeigt die erarbeiteten Wegeverbindungen durch die Park- und Grünanlagen. Eine dritte Karte geht explizit auf das Thema der "Sicheren Wege" ein und stellt somit eine Verknüpfung der Themen der anderen beiden Karten dar. Sie zeigt bestehende und geplante Straßenquerungen und Lichtsignalanlagen.

Die Einzelmaßnahmen werden wie folgt vorgestellt: Kurze Wege zu zentralen Orten, Grüne Wege zwischen den Grünräumen, einheitliche Pflasterung der einzelnen Wegesysteme, Auswahl einer verkehrsberuhigten Zone (der Framheimstraße), Fußgängerüberwege und Ampeln, Haupteingänge und Wegbeschilderungen zur Orientierung.

Die Anregungen der Bewohner* sind an diesem Thementisch weniger neue Ideen für das Konzept, sondern die vorgestellten Ideen werden vielmehr bewertet. Die sich durch das gesamte Quartier ziehenden Grünen Wege stoßen auf große Zustimmung, das gleiche gilt für die Kurzen Wege in Verknüpfung zu zentralen Einrichtungen und dem möglichen Begegnungsraum. Besonders großen Zuspruch gibt es von den Bewohnern* für die verkehrsberuhigenden Maßnahmen, die geplanten Fußgängerüberwege und vor allem für die Lichtsignalanlage an der Adolph-Schönfelder-Straße. Die zweite geplante Lichtsignalanlage an der Weidestraße mit Übergang zum Johannes-Prassek Park sehen die meisten als unzweckmäßig und schlagen einen weiteren einfachen Fußgängerüberweg mit einer Sprunginsel vor. Von einer Beschilderung der Wege sehen die meisten Bewohner* ab. Auch wird darauf hingewiesen, dass die farbliche Pflasterung der Grünen und Kurzen Wege zwar funktional und zweckmäßig sei, aber nicht zu markant sein sollte.

Als zentrales Ergebnis dieses Thementisches werden die Ideen der "Kurzen Wege" und die "Grünen Wege" aufgrund des überwiegend positiven Feedbacks in die Handlungsempfehlungen des Konzeptes aufgenommen. Die Idee der Wegbeschilderung wird verworfen und die genauen Formen der Straßenquerungsmöglichkeiten werden überarbeitet.

Fahrradwege

Auch am Thementisch der Radwege wird mit Karten und Referenzbildern gearbeitet. Es wird die Idee der Verlagerung der Veloroute auf die Schumannstraße - Beethovenstraße - Adolph-Schönfelder-Straße vorgestellt. Zudem werden für diese Idee die Straßen der verlegten Route zu Fahrradstraßen, die in ganzer Breite als Fahrradwege ausgewiesen sind. Die zweite dargestellte Idee ist, die Bachstraße vom Norden und die Humboldtstraße vom Süden aus kommend als Einbahnstraße auszuweisen. Außerdem wird diskutiert, ob Fahrradgaragen als Parkraum für Fahrräder angenommen werden würden.

Die vorgestellten ersten Ideen für den Konzeptbaustein Fahrradwege werden im Ideenworkshop am Thementisch positiv bewertet. Aufgrund artikulierter Sicherheitsbedenken wird die Verlegung der Veloroute auf die Beethovenstraße gelobt und die Ideen der Fahrrad- und Einbahnstraßen werden gut angenommen. Zusätzlich wird die Sammelfunktion von Velorouten betont und daher die Handlungsempfehlung, den Pendlerverkehr auf Straßen mit vorhandenen Radwegen umzuleiten, positiv aufgenommen. Kritisch bewerten die Teilnehmer*, dass die Verlegung aus dem Viertel auf die Adolph-Schönfelder-Straße mit einer zusätzlichen Belastung durch Schadstoffe einhergehen würde und die Strecke im Vergleich zum Verlauf durch das Komponistenviertel optisch wenig ansprechend ist. Die Information über die Errichtung von Fahrradgaragen wird dankbar aufgenommen. Viele Anwohner hören zum ersten Mal von der Möglichkeit durch Eigeninitiative einen Stellplatz in einer Fahrradgarage zu erhalten. Ein Bewohner, der Rollstuhlfahrer ist, merkt an, dass pro Fahrradgarage auch ein Stellplatz für Spezialfahrräder vorgesehen werden sollte.

Die Arbeit am Thementisch der Fahrradwege macht noch einmal deutlich, wie wichtig der Aspekt der Barrierefreiheit für die Konzeptentwicklung ist und wie umfassend dieses Thema beachtet werden muss. Zudem wird klar, dass zwischen den Ansprüchen von Spazierfahrradfahrern* und Fahrradpendlern* unterschieden werden muss, um insbesondere die Sicherheit für die Fortbewegung von Kindern im Komponistenviertel zu gewährleisten. Im Rahmen des Möglichen wird versucht, diese Anregung in die Handlungsempfehlungen einzuarbeiten. Da die Ideen der verlegten Veloroute und der Einbahnstraßen einen hohen Zuspruch erhalten, wird beschlossen, diese als konkrete Handlungsempfehlungen aufzunehmen.

„WIR WÜNSCHEN UNS EIN KLAR GEREGETES, SICHERES FAHRRAD- UND FUSSWEGENETZ UND ANSPRECHENDE GRÜNRÄUME.“

Grünräume

Am Thementisch des Konzeptbausteins Grünräume werden die Ideen der Interventionen punktuell gezeigt und mithilfe von Referenzbildern vorgestellt. Die Teilnehmer* haben nicht nur die Möglichkeit über die Ideen zu diskutieren, sondern können diese auch auf einer Karte des Komponistenviertels mit Piktogrammen an den Stellen verorten, an denen sie Interventionen als sinnvoll erachten. Den Teilnehmern* wird vorgeschlagen, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen, Mülleimer an Wege und Plätze zu stellen, die Wege mit Beleuchtung auszustatten und Wasserspiele und -plätze zu kreieren. Als weitere Idee sollen Hundenausläufflächen und Grillwiesen ausgewiesen werden sowie Sport und gemeinschaftliche Aktivitäten durch Trimm-Dich-Pfade, einer Boccia-Bahn, Gemeinschaftsschach und Beetpatenschaften in Gemeinschaftsgärten ge-

fördert werden. Zusätzlich wird der Bau weiterer Tiefgaragen und einer Beschilderung zu Hauptorten des Quartiers angestrebt. Ein weiterer Fokus liegt auf der offenen und einladenden Gestaltung der Parkeingänge.

Die Teilnehmenden loben die Idee mehr Räume der Gemeinschaft zu schaffen. Es kommt sogar der Wunsch nach einem Gemeinschaftszentrum auf. Auch die Idee des Trimm-Dich-Pfades stößt auf Zuspruch sowie die Idee mehr nutzbare Gegenstände in den öffentlichen Raum zu integrieren. Eine Beschilderung innerhalb des Komponistenviertels wird von den Teilnehmern* als überflüssig erachtet, da dies schon durch die Beschilderungen der Stadt Hamburg abgedeckt sei. Auch auf die Errichtung einer Bocciabahn könne verzichtet werden, da es bereits eine Bahn nördlich des Komponistenviertels gäbe. Dasselbe gilt auch für die Hundenausläufflächen. Eine durchgängige Beleuchtung durch die Parks befürworten die Teilnehmer*, da sie gerade im Park im Südwesten hinter der Hamburger Meile im Dunklen sonst kaum ein Gefühl der Sicherheit hätten.

Als zentrales Ergebnis des Thementisches Grünräume wird festgehalten, dass sich die teilnehmenden Bewohner* in den Grünräumen mehr Möglichkeiten für Aktivität und Gemeinschaft wünschen. Einzelne konkrete Ideen zur Erreichung dieses Ziels werden nicht priorisiert. Das Sicherheitsempfinden und gut einsehbare und ausgeleuchtete Parkeingänge und Wege stehen jedoch im Fokus, weshalb diese Idee in den Handlungsempfehlungen des Konzepts noch einmal einen besonderen Stellenwert einnimmt.

Begegnungsräume

Am Thementisch des Konzeptbausteins Begegnungsräume wird in einem kurzen Einstieg primär der Begriff Begegnungsraum erläutert. Die Idee eines Begegnungsraums beinhaltet als vier

Hauptmerkmale eine einheitliche Bodengestaltung, ein einheitliches Flächenniveau sowie temporäre und permanente Aufenthaltsflächen, auf denen Ereignisse für das ganze Viertel stattfinden können. Zur Veranschaulichung und ein besseres Vorstellungsvermögen werden den Teilnehmenden auch an diesem Thementisch Referenzbilder gezeigt. Zudem werden sechs Potentialräume an Kreuzungen des Quartiers hervorgehoben, an denen sich ein Begegnungsraum anbieten würde. Dies sind die Kreuzung Mozartstraße/Humboldtstraße, Mozartstraße/Schumannstraße, Bachstraße/Schumannstraße, Imstedt/Von-Axen-Straße, Imstedt/ Flotowstraße und Beim alten Schützenhof/Barthalomäusstraße.

Die Teilnehmenden des Ideenworkshops bewerten die Straßenkreuzung Imstedt/Von-Axen-Straße als potentiellen Begegnungsraum als sehr positiv. Dieser zeichnet sich durch bereits ansässige Gastronomie (Café May) aus und kann dadurch als Anziehungsmagnet wirken. Zudem äußern die Teilnehmenden den Wunsch, den geplanten Begegnungsraum auch für temporäre Flächennutzungen anzubieten, da es zum jetzigen Zeitpunkt besonders im nördlichen Teil des Komponistenviertels an Raum für Märkte und andere Aktivitäten fehle. Diese Lücke könne der Begegnungsraum Imstedt/Von-Axen-Straße gut schließen. So wird die Idee die Kreuzung Imstedt/von-Axen-Straße als Begegnungsraum auszuweisen, in eine Handlungsempfehlung des Gesamtkonzepts überführt.

gativ bewertet. Zur Auswertung der Erkenntnisse und Generierung eines klareren Meinungsbildes werden alle von den Teilnehmern* bewerteten Ideen in ein Ampelsystem überführt. Die Ampel zeigt die grünen, positiv bewerteten Ideen und die roten, negativ bewerteten Ideen. Zudem werden einzelne, vordergründig sehr präsente Bedürfnisse der Teilnehmenden zusätzlich noch mit einer Markierung hervorgehoben.

Diese Auswertung bildet die Basis für die eigene Priorisierung im Konzept. Die eigene stadtplanerische Expertise hilft, Handlungsempfehlungen auszuwählen und Vertiefungsbereiche festzulegen.

Dabei wird jedoch sehr viel Wert darauf gelegt, keine Einzelfallstrategien oder punktuelle Maßnahmen zu konzipieren, sondern ein übergeordnetes Gesamtkonzept mit ineinander greifenden Konzeptbausteinen zu entwickeln. Die Konzeptbausteine setzen sich aus differenzierten Handlungsempfehlungen zusammen und ergänzen sich.

6.5. AUSWERTUNG DES IDEENWORKSHOPS

Das Feedback zu den einzelnen Ideen der Konzeptbausteine ist im Ideenworkshop sehr unterschiedlich. Die einzelnen Ideen werden von den Teilnehmenden teilweise positiv, aber auch ne-



Abb. 6.3: Weitere Arbeitsschritte

7

**FREIE FAHRT FÜR FUß
UND RAD!**

In der Broschüre „Mehr Stadt in der Stadt: Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg“ formuliert die wachsende Stadt Hamburg ihre aktuellen Entwicklungsziele. Ziel ist es, einen „grünen Mehrwert“ für alle zu schaffen, der Gestaltungsqualitäten und Nutzungsqualitäten sowie Pflegequalitäten und Verfahrensqualitäten im Sinne einer Betrachtung des gesamten Lebens- und Nutzungszyklus von Freiräumen schafft und sichert. Es geht darum, neue Freiraumpotentiale zu erschließen und kreative Lösungen zu finden. Statt einzelfallbezogenen Lösungen sollen kooperative Gesamtstrategien geschaffen werden. Die Freiraumentwicklung muss als gesamtgesellschaftliche Aufgabe betrachtet werden und erfordert daher auch die Bildung neuer Allianzen (vgl. BSU 2013a, S. 1ff).

Im Jahr 2008 formuliert die Stadt Hamburg zudem erstmals eine Radverkehrsstrategie, da eine fahrradfreundliche Infrastruktur der Verkehrswege für Radfahrer* eine Grundvoraussetzung ist und „[...] eine radverkehrsfreundliche Verkehrsumwelt einen Beitrag zu einer besseren Lebensqualität [...]“ (BSU 2007, S. 1) leistet. Zur Umsetzung der Ziele wurde ein konkreter Maßnahmenkatalog veröffentlicht.

Der Fortschrittsbericht von 2015 zeigt unter anderem, wie sich die Streckenlängen von Straßen und Wegen, bei denen Radverkehrsanlagen seit 2008 mit investiven Mitteln ausgebaut und instandgesetzt wurden, deutlich von 11,4 km (2008) auf 23,5 km (2014) erhöht haben. Dies zeigt, wie viel erreicht werden kann, wenn investive Mittel zur Umsetzung bestimmter Ziele zur Verfügung gestellt werden.

Zunehmend lässt sich bei der Auseinandersetzung mit der Stadtentwicklung Hamburgs der Trend beobachten, dass neben Fahrradfahrern* nun auch Fußgänger* mehr in den Fokus der Aufmerksamkeit rücken. So wurde im Februar 2017 ein Planungsbüro damit beauftragt, ein ers-

tes Fußwegekonzept für die Stadtteile Alsterdorf und Hoheluft-Ost im Bezirk Hamburg-Nord zu entwickeln (vgl. Hamburger Wochenblatt 2017). Angelehnt an diese aktuellen Entwicklungstendenzen wurde ein Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzept für das Komponistenviertel im Stadtteil Barmbek-Süd entwickelt, welches im Folgenden genauer erläutert werden soll.

Ein Bürger drückte es in einem Gespräch während des Ideenworkshops wie folgt aus: „Wir müssen die Stadtmauern des Komponistenviertels einreißen.“ Das Komponistenviertel ist nun Experimentierfeld für die Entwicklung pragmatischer, innovativer und nachhaltiger Lösungen. Es geht vor allem darum, eine Balance für die zunehmende Nachverdichtung innerstädtischer Quartiere wie dem Komponistenviertel zu schaffen, da städtebauliche Qualität sich durch ein angemessenes Verhältnis hoher baulicher Dichte und öffentlicher Freiräume kennzeichnet (vgl. BBSR 2017). Ziel soll sein, die Vorzüge des Landes mit den Vorzügen der Stadt zu vereinen.

So lautet die Vision für das Komponistenviertel: Freie Fahrt für Fuß und Rad! Das übergeordnete Ziel des Konzepts ist, integrierte Stadtentwicklung durch Partizipation der Bürger (Bottom-Up) zu erreichen. Zudem soll das bereits bestehende Potential ausgeschöpft werden („place keeping“) und neue Qualitäten entwickelt werden („place making“). Es geht darum, multifunktionale Räume für verschiedene Nutzergruppen zu schaffen und eine win-win-Situation zu erzielen.

Das erarbeitete Gesamtkonzept gliedert sich in vier thematische Handlungsfelder und strategische Ausrichtungen, welche als Konzeptbausteine bezeichnet werden:

1. Fahrradwege
2. Fußwege

In den Vertiefungsbereichen der Wege geht es vor allem darum, ein klar geregeltes und sicheres Fuß- und Radwegesystem und ein vernetztes

DAS GESAMTKONZEPT



Abb. 7.1: Das Gesamtkonzept im Überblick

Mobilitätsangebot zu schaffen. Ziele sind menschenfreundliche Straßenräume, die eine Barrierefreiheit für die verschiedenen Nutzergruppen bieten. Alle Verkehrsteilnehmer* sollen gleichberechtigt werden.

3. Grünräume

4. Begegnungsraum

In den Vertiefungsbereichen der Räume geht es vor allem darum, attraktive Grünräume mit Aufenthaltsqualität und Atmosphäre sowie einen attraktiven Begegnungsraum zu schaffen. Zudem soll das Potential bürgerschaftlichen Engagements aktiviert und ausgeschöpft und innovative Trends wie Urban Gardening gefördert werden. Dadurch entstehen neue Qualitäten öffentlicher und privater Freiräume im Komponistenviertel. Im Folgenden werden nun die vier Konzeptbausteine mit den jeweiligen Handlungsempfehlungen detailliert vorgestellt. Die Handlungsempfehlungen der Konzeptbausteine sind nicht

einzelnen zu betrachten, sondern ergeben jeweils einen verzahnten, ganzheitlichen Konzeptbaustein. Die Darstellung der vier Konzeptbausteine gliedert sich jeweils wie folgt:

1. Theoretischer Hintergrund
2. Konzeptbaustein im Komponistenviertel
3. Detaillierte Beschreibung der Handlungsempfehlungen
4. Reality Check

Der Reality Check beinhaltet die Überprüfung der Handlungsempfehlungen. Es geht darum, aufzuzeigen, inwiefern die Handlungsempfehlungen in der Realität konkret umgesetzt werden können. Dafür wird jeweils versucht, im Rahmen der Möglichkeiten die Planungsinstrumente, Umsetzungsinstrumente, die rechtlichen Vorgaben, die Zuständigkeiten und Akteure*, den Verfahrensablauf, bei Möglichkeit die Kosten, Förderwege und die verschiedenen Hürden aufzuzeigen. Teilweise werden Referenzbeispiele beleuchtet.

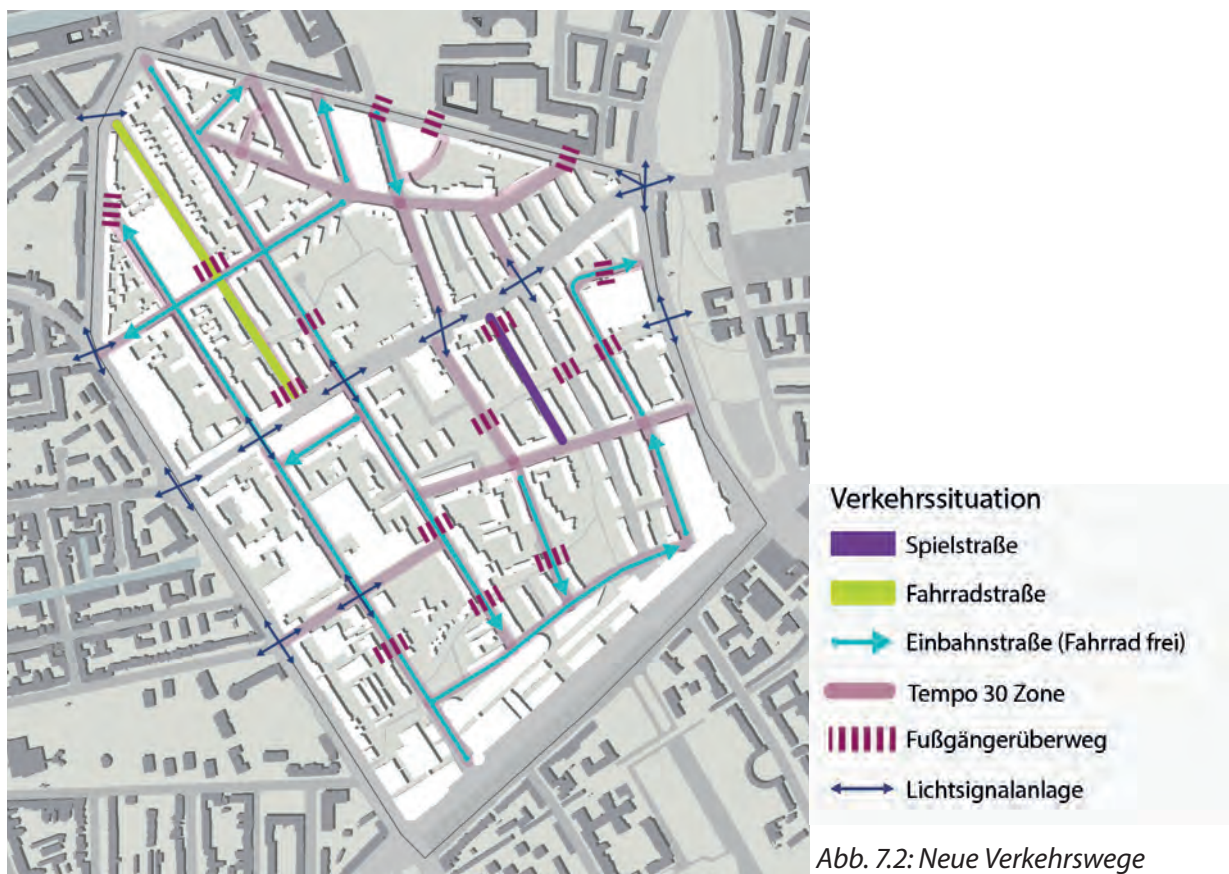
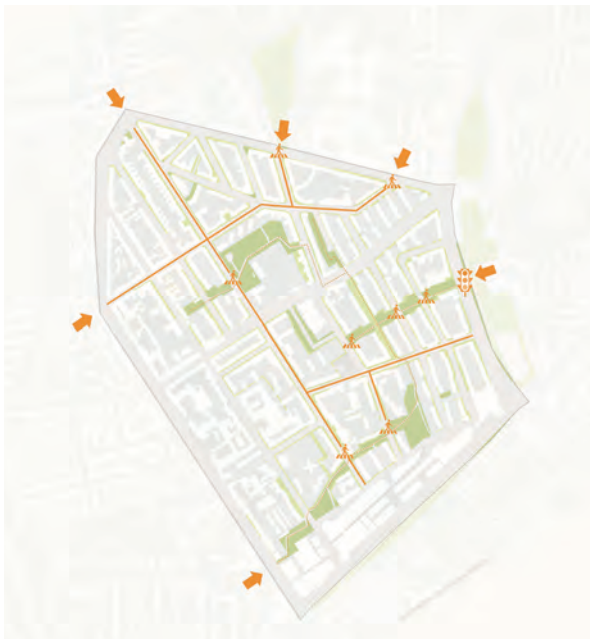


Abb. 7.2: Neue Verkehrswege

DIE KONZEPTBAUSTEINE IM ÜBERBLICK



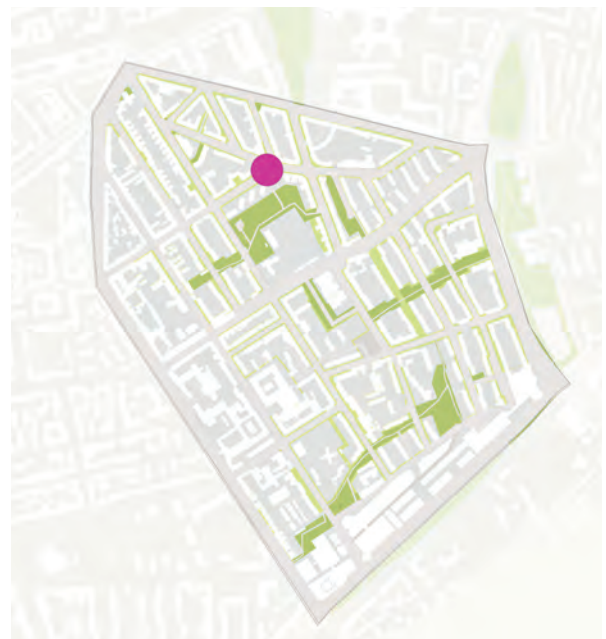
FUßWEGE



FAHRRADWEGE



GRÜNRÄUME



**BEGEGNUNGS-
RAUM**

7.1 KONZEPTBAUSTEIN FUßWEGE

7.1.1 THEORETISCHER HINTERGRUND

Alle Wege, die man im Alltag zurücklegt, beginnen und enden zu Fuß. In deutschen Innenstädten werden drei Viertel aller zwei Kilometer langen Wege zu Fuß zurückgelegt. Als ursprünglichste Form der Mobilität ist das zu Fuß gehen emissionsfrei, kostenlos und beansprucht wenig Verkehrsraum. Öffentliche Räume sind lebendig, wenn viele Menschen zu Fuß unterwegs sind und Belebtheit ist ein wesentliches Merkmal von Urbanität (vgl. Stadt Heilbronn 2012, S. 2). Die immer weiter ansteigende Nutzung des innerstädtischen Raumes erfordert einen besseren Ausbau zentraler Fußwegesysteme. Ein qualitativ gutes Fußwegesystem zeigt sich in einer klaren Wegeführung ohne Umwege, einer fußgängerfreundlichen Ampelschaltung mit kurzen Wartezeiten, klaren Wegweisungen zur Orientierung und einer offenen Gestaltung. So kann das Sicherheitsempfinden des Einzelnen* gestärkt werden, denn gut einsehbare und helle Straßenzüge, die durchgängig und ohne Unterführungen sind, mindern Ängste (vgl. Bräuer et al. 2001, S. 9).

Da sich Fußgänger* in allen Altersgruppen finden, ist eine Barrierefreiheit der Fußwege für alle Nutzer* unumgänglich. Zur Barrierefreiheit gehört eine Mindestbreite von 2,30m und eine durchgehende Oberflächenstruktur, sowie ein gleichbleibendes Bodenniveau und abgesenkte Bordsteine. Der demographische Wandel stellt eine zusätzliche Herausforderung dar und macht ein qualitativ gutes Fußwegesystem zwingend notwendig. Im Jahre 2050 wird voraussichtlich die Hälfte der deutschen Bevölkerung über 50

Jahre alt sein (vgl. Hafner 2007, S. 2). Dementsprechend wird es mehr Fußgänger* mit Mobilitätseinschränkungen sowie Gehhilfen und Rollstühlen geben.

Man unterscheidet zwischen Hauptfußwegen mit Fußgängerbereichen zu zentralen Plätzen, wie Hauptgeschäftsstraßen und Hauptverbindungsstraßen und Erholungswegen im Siedlungsbereich (vgl. Bräuer et al. 2001, S. 11). Die Erholungswegen unterscheiden sich dadurch, dass sie nicht zur zielgerichteten Fortbewegung genutzt werden, sondern dem Freizeitnutzen dienen. Hierzu zählen etwa Spazieren gehen, den Hund ausführen oder auch das Nutzen als Sportstrecke. Diese Wege sollten neben allgemeinen Qualitäten von Fußwegen ausreichend Sitzflächen aufweisen, die gerade von mobilitätseingeschränkten Personen für Pausen genutzt werden können. Zudem erhöhen attraktiv gestaltete Aufenthaltsflächen und Maßnahmen des Witterungsschutzes die Aufenthaltsqualität der Wege und des umliegenden Raumes.

7.1.2 FUßWEGE IM KOMPONISTENVIERTEL

Im Komponistenviertel werden durch die vielen Schulen und Kindertagesstätten die Fußwege vor allem von Familien mit Kindern hoch frequentiert. Außerdem nutzen viele Kindertagesstätten die Spielplätze der umliegenden Park- und Grünanlagen. Auf den Wegen zu zentralen Orten müssen die Straßenübergänge sicher sein, etwa durch Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen.

Die Lücken innerhalb des Wegesystems müssen geschlossen und kurze Wege geschaffen werden. Die vielen Park- und Grünanlagen im Quartier sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht miteinander verbunden und auch hier fehlt es an sicheren Übergängen zwischen den einzelnen Freiräumen. Die vorhandenen Wege sind zudem wenig

attraktiv, weisen aber ein hohes Potential auf. Ein gut ausgebautes Hauptwege- und Erholungswegenetz basierend auf Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität stärkt das Komponistenviertel und hilft den Nutzern* ihre Alltagswege schnell und unkompliziert zurück legen zu können.

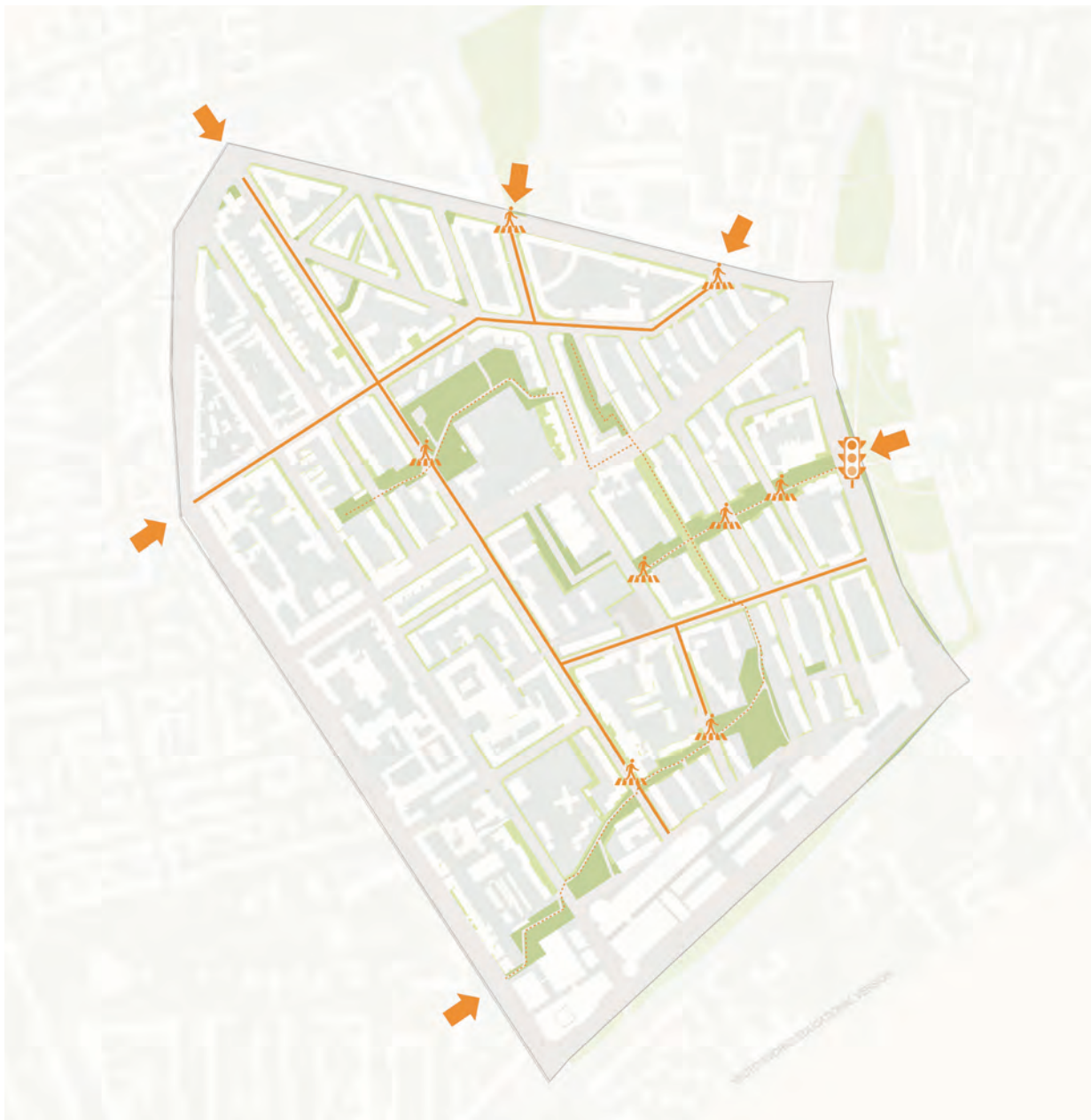


Abb. 7.3: Gesamtkonzept Fußwege

7.1.3 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

1 Grüne Wege durch das Quartier

Die bereits vorhandenen Grünräume sind ein wichtiger Faktor für die Qualität des Komponistenviertels. Dennoch können sie nicht ausreichend genutzt werden, da sie schlecht erreichbar sind und keine Verknüpfung der Grünflächen untereinander besteht. An dieser Problematik setzen die neuen Grünen Wege durch das Quartier an. Sie verbinden die vorhandenen Park- und Grünanlagen miteinander, sodass ein durchgängiges grünes Band durch das Komponistenviertel entsteht. In Verbindung mit den Handlungsempfehlungen des Konzeptbausteins Grünräume können so die Grünflächen des Viertels besser genutzt und aufgewertet werden.

Im Detail bedeutet dies, dass die bisherigen Wege durch die Grünanlagen saniert werden müssen. Statt dem bisherigen einfachen Bodenbelag Erde wird eine einheitliche Pflasterung geschaffen. Die einheitliche Gestaltung der Pflasterung zieht sich durch das gesamte Quartier, sodass eine Unterscheidung zu den vielbefahrenen Straßen deutlich erkennbar wird. Die Grünen Wege des neu geschaffenen grünen Bandes lassen "Schlenderwege" entstehen, die zu Spaziergängen einladen. Die Grünräume werden zu neuen Aufenthaltsorten, welche zur Kommunikation und Interaktion zwischen den Bewohnern* anregen.

Die Karte (Abb. 7.3) zeigt die Grünen Wege und das daraus resultierende grüne Band, welches den Grünzug hinter dem Einkaufszentrum Hamburger Meile, den Park hinter der Bostelreihe, die Framheimstraße, den Grünzug, der parallel zwischen der Beethovenstraße und Zum Alten Schützenhof verläuft, den Grünzug in der Dörscherstraße und den Bachpark umfasst. Neben den Verbindungen der einzelnen Park-

anlagen durch das grüne Band bildet die Framheimstraße eine besondere Maßnahme. Die Empfehlung ist es, die ohnehin schon enge Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umzugestalten. Dadurch können die genannten Park- und Grünanlagen optimal miteinander verbunden werden. Die Maßnahme ermöglicht, dass das Komponistenviertel zu einem fußgängerfreundlichen Quartier wird, welches den Fußgänger* als gleichwertigen Verkehrsteilnehmer* auf eine Ebene mit den Fahrradfahrern* und Autofahrern* stellt.



Abb. 7.4: Weg im Park vorher



Abb. 7.5: Weg im Park nachher

2 Kurze Wege zu zentralen Orten

Kurze Wege zu zentralen Orten sollen eine Verbesserung der Verkehrssituation für den Fußgänger* als gleichwertigen Teil der Verkehrshierarchie im Quartier darstellen. Auf Grundlage der

umfassenden Bestandsaufnahme konnten zentrale Orte herausgefiltert werden. Die Erreichbarkeit für die Fußgänger* gestaltet sich jedoch als schwierig. Die Bürgersteige geben kaum Platz, um diese mit mehreren Personen gemeinsam zu passieren. Außerdem behindern problematische, unklare oder fehlende Überquerungsmöglichkeiten den Fußgängern* das schnelle Vorankommen. Die Kurzen Wege zu zentralen Orten wirken dieser Problematik entgegen. Diese Maßnahme beinhaltet ebenfalls eine Sanierung der bereits existierenden Wege, da sich diese generell in einem schlechtem Zustand befinden. Beispielsweise haben Baumscheiben die Pflasterung aufgerissen oder die Pflasterung wechselt binnen weniger Meter zu Sand. Ähnlich zu den neu gestalteten Grünen Wegen soll eine einheitliche Pflasterung die Kurzen Wege als solche kennzeichnen. Durch eine Sanierung und teilweise Verbreiterung kann wesentlich mehr Platz für die Fußgänger* geschaffen werden. Neben der neuen Bodengestaltung werden die Kurzen Wege durch neue Bepflanzung aufgewertet. Die Sanierung gewährleistet eine Barrierefreiheit und bezieht demzufolge alle Bewohner* des Quartiers ein. Die Sanierung der in der Karte markierten Straßen, kann eine erste Stufe von mehreren möglichen Sanierungsphasen bedeuten. In dieser Handlungsempfehlung liegt der Fokus auf der Bachstraße, der Straße Beim Alten Schützenhof, der Bartholomäusstraße, der Mozartstraße, Imstedt und der Flowtowstraße. Im nördlichen Teil gehen die Verbindungen der zentralen Orte mit dem geplanten Begegnungsraum einher. Auch bedingen sich die Planung, die Bachstraße als Einbahnstraße zu konzipieren und sie als verkehrsberuhigten Bereich umzufunktionieren, mit den hier erläuterten Handlungsempfehlungen, die Bachstraße als Verbindung der zentralen Orte zu gestalten.



Abb. 7.6: Breite Gehwege vorher



Abb. 7.7: Breite Gehwege nachher



Sichere Wege durch das Quartier

Eine Art Bindeglied der bereits erläuterten Maßnahmen stellt die dritte Handlungsempfehlung der Sicheren Wege durch das Quartier dar. Der Sicherheitsaspekt wird in dieser Handlungsempfehlung vor allem auf die Fußgängerfreundlichkeit der Fußgängerüberwege bezogen. Die Fußgängerüberwege sorgen für eine Verlangsamung des Verkehrs und schaffen neue Gehwegmöglichkeiten. So wird die Gefahr genommen, unkontrolliert als Fußgänger* mitten über die Fahrbahn laufen zu müssen. Die geplante Installation von Fußgängerüberwegen orientiert sich an den zentralen Orten wie Schulen und Kindertagesstätten, den Einzelhandelseinrichtungen und auch Haltestellen des ÖPNVs. Einen weiteren

wichtigen Aspekt stellen die vorhandenen Park- und Grünanlagen dar. Das durch das grüne Band entstehende Wegesystem wird durch sichere Querungsmöglichkeiten unterstützt.

Zusätzlich sollen neue Fußgängerüberwege geschaffen werden. Diese sollen in der Bachstraße, Bartholomäusstraße, Desenißstraße, Heitmannstraße, Imstedt und Flowtowstraße installiert werden (siehe Karte). An dieser Stelle sei erwähnt, dass „gehen parallel zur Fahrbahn [...] als Längsverkehr bezeichnet [wird]. Wechselt ein Fußgänger* die Straßenseite, wird dieser Weg als Querverkehr bezeichnet“ (Bräuer et al. 2001, S. 26). Um eben diesem Querverkehr der Fußgänger* einen sicheren Rahmen zu geben, sollen verkehrsberuhigenden Maßnahme eingesetzt werden. Neben Fußgängerüberwegen soll eine Lichtsignalanlage besonders den Eingang in das Quartier erleichtern. Diese ist an der der Adolph-Schönfelder-Straße geplant und verbindet ebenfalls zwei Park- und Grünanlagen miteinander. Das Überqueren der Adolph-Schönfelder-Straße ist momentan nur an den weit auseinander gelegenen Kreuzungen möglich. Die jeweiligen Eingangssituationen der Park- und Grünanlagen sind zum jetzigen Zeitpunkt unklar. Zwar führen Parkwege direkt bis zur Adolph-Schönfelder-Straße, doch dort enden diese abrupt. Fußgängern* und Fahrradfahrern* ist unklar, wie die Straße passiert werden soll.

Es wird deutlich, dass das Komponistenviertel durch die geplante Lichtsignalanlage eine enorme Aufwertung erfährt. Zum einen können die an der Adolph-Schönfelder-Straße angrenzenden Park- und Grünanlagen so besser genutzt werden und andererseits wird die Eingangssituation des Quartiers von Osten aus und die Verbindung zur umliegenden Umgebung möglich.



Abb. 7.8: Straßenübergang vorher



Abb. 7.9: Straßenübergang nachher

7.1.4 REALITY CHECK

Für die Handlungsempfehlungen, die der Verbesserung der Fußgängersituation im Quartier dienen, gelten vor allem verkehrsplanerische Richtlinien. Vorab sei angemerkt, dass bei der Überprüfbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen lediglich ein Einblick in die Thematik der Verkehrsplanung vorgenommen werden kann. Dabei spielt insbesondere die Straßenverkehrsordnung (StVO) eine entscheidende Rolle.

Für die Fußgängerüberwege greift die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), insbesondere § 26 Fußgängerüberwege. Darin wird sehr deutlich beschrieben, unter welchen Voraussetzungen ein Fußgängerüberweg errichtet werden darf. Generell gelten Fußgängerüberwege dem Schutz der Fußgänger* und sollen nur angelegt

werden, wenn es erforderlich ist. Dies ist der Fall, wenn dem Fußgänger* Vorrang gegeben werden muss, weil er sonst die Straße nicht überqueren kann. Es müssen auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sein und es darf nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden. Eine grüne Ampelwelle, die einen flüssigen Autoverkehr möglich macht, darf dabei nicht unterbrochen werden. Anschließend ist bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen zu prüfen, ob es nicht ausreichend ist, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Um eine genaue Aussage treffen zu können, ist eine umfangreiche Verkehrsprüfung erforderlich, was den Rahmen dieses Studienprojekts sprengen würde.

Für Lichtsignalanlagen greift die VwV-StVO § 37 (Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeilen). Der Paragraph besagt, dass die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen „eine genaue Prüfung der örtlichen Gegebenheiten baulicher und verkehrlicher Art voraus[setzen]“ (§ 3 VwV-StVO). Lichtsignalanlagen sind demnach notwendig, wo es wegen fehlender Übersicht immer wieder zu Unfällen kommt. Außerdem werden sie dort gebraucht, wo das „Vorfahrt Gewähren“ stets verletzt wird oder das Verkehrsaufkommen so stark ist, dass sich in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten ein großer Rückstau bildet und dadurch einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen. Des Weiteren muss geprüft werden, ob neue Markierungen (z. B. Abbiegestreifen) nötig sind. Gerade bei der Prüfung dieser Bedingungen wäre eine genaue Verkehrskontrolle durch die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei oder auch das entsprechende Bezirksamt notwendig.

Ebenfalls ist der im Konzept vorgeschlagene verkehrsberuhigte Bereich in der Framheimstraße gesetzlich durch die VwV-StVO § 42 Zeichen 325.1 und 325.2 geregelt. Demnach kann ein

verkehrsberuhigter Bereich für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht gezogen werden. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo-30-Zonen integriert werden. Ein solcher verkehrsberuhigter Bereich darf nur angeordnet werden, wenn durch die besondere Gestaltung der Straße der Eindruck vermitteln wird, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Ein verkehrsberuhigter Bereich darf überdies nur angesetzt werden, wenn für den ruhenden Verkehr durch Parkplätze gesorgt ist.

Die finanzielle Einschätzung der gesammelten Maßnahmen gestaltet sich als schwierig. Für eine ungefähre Einordnung wird sich an Referenzen orientiert.

Für einen Fußgängerüberweg gliedern sich die Kosten folgendermaßen: Ein Drittel des Geldes wird für die für beiden Peitschenmasten inklusive der Hinweisschilder benötigt. Weiterhin fällt ein Drittel der Kosten für die weiße Farbe und den haltbaren Kalt-Asphalt an. Der dritte Teil ist für die Gehwegarbeiten aufzubringen.

Die Kosten der Lichtsignalanlagen lassen sich grob in nachstehende Faktoren unterteilen: Dies sind Wartungsmaßnahmen, die bereits beim Bau gezahlt werden müssen. Außerdem müssen Gelder für Leitungsgräben sowie Projektierungs- und Programmierungskosten aufgebracht werden. Zudem benötigt es Gelder für Masten, Fundamente, Hardware der Ampeln, Steuerungsanlagen, Verkabelungen ohne Erdarbeiten, Anschlüsse an die Stromversorgung und übergeordnete Leitsysteme. Eine differenzierte Einsicht in die Aufschlüsselung der Kosten ist nicht möglich, weshalb kein genauer Kostenvoranschlag für die geplanten Handlungsempfehlungen ge-

macht werden kann.

Um einen verkehrsberuhigten Bereich zu realisieren, sind Gelder für den neuen Bodenbelag sowie für eine Angleichung aller Höhenunterschiede und für gestalterische Mittel wie z.B. Begrünung notwendig.

Solche Maßnahmen kann die Polizei, das Bezirksamt Nord, Anwohner*, das Straßenbauunternehmen für gestalterische Umsetzung sowie die Straßenverkehrsbehörden durchsetzen.

Für die Sanierung von Gehwegen werden in der Regel Stadtplanungsbüros engagiert, die einen genauen Überblick über Belagsmaterialien, Bodenarbeiten und die dafür benötigten Arbeitskräfte haben. Um trotzdem eine ungefähre Abschätzung treffen zu können, werden das Hamburger Wegegesetz HWG und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) betrachtet. Festgelegte Werte wie eine Mindestbreite für einen barrierefreien Gehweg von 2,70 m sind dort festgeschrieben. Eine Kostenermittlung über Einheitssätze sind in der HAW zu finden und liegen bei einer Straßensanierung bei ca. 50 €/m². Diese Kosten sind nichtsdestotrotz individuell abhängig von Form und Aufwand durch Pflasterung, Aushub des Bodens, Unterbau, Entfernung des alten Gehwegs und Kosten für Unternehmen. Wichtige Akteure* der Straßensanierung sind Straßenbauunternehmen, Geschäftsinhaber*, Bewohner* des Erdgeschosses und das Bezirksamt Nord (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Finanzbehörde o. J.).

Beispielhafte Kostenberechnung für einen Gehweg pro Seite

Länge Bachstraße	1100 m
Breite Fußweg	3,3 m
Gesamtfläche	3300 m ²
Kosten pro m ² :	50 €
Gesamtkosten:	165.000 €
	+
Mozartstraße	74.250 €
Teil Imstedt	66.000 €
Teil Flotowstraße	20.250 €
Beim alten Schützenhof	60.750 €
Teil Bartholomäusstraße	22.950 €
Gesamtkosten pro Seite	409.200 €
Gesamtkosten beidseitig	818.400 €

7.2 KONZEPTBAUSTEIN FAHRRADWEGE

7.2.1 THEORETISCHER HINTERGRUND

30 % des Endenergieverbrauchs der Bundesrepublik Deutschland fielen im Jahr 2016 auf den Bereich Verkehr (vgl. Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) 2017). Insbesondere der individuelle motorisierte Individualverkehr (MIV) und die damit verbundenen Emissionen werden als Kernproblem angesehen. Autos stoßen eine erhebliche Menge Kohlenstoffdioxid aus, welches als Treibhausgas den Klimawandel beschleunigt. Zudem werden Schadstoffe wie Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid ausgestoßen, die die Luft verunreinigen und gesundheitsschädlich sind.

Zudem geht vom ruhenden Verkehr ein enormer Platzverbrauch aus, was oft weniger Beachtung findet. Dieses Problem rückt angesichts des Wachstums der Städte jedoch vermehrt in den Fokus der Aufmerksamkeit, denn Deutschland hat schon jetzt einen Urbanisierungsgrad von 75 % und immer mehr Menschen drängen in die Großstädte (vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) 2017). Der (bezahlbare) Wohnraum wird insbesondere in attraktiven, zentrumsnahen Quartieren immer knapper. Im Rahmen des Möglichen wird nachverdichtet, neue Gebiete werden erschlossen und Flächen werden häufig zu Lasten der Umwelt neu bebaut. Obwohl das Auto immer noch den größte Raum auf deutschen Straßen einnimmt, hat sich der Fokus in den letzten Jahren vermehrt in Richtung alternativer Verkehrsmodelle wie den Ausbau des ÖPNVs und sogenannter Sharing-Konzepte verschoben.

Für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung

muss daher insbesondere das Fahrrad als ein emissionsfreies, preiswertes und "gesundes" Verkehrsmittel, das im Vergleich zum Auto weniger Platz braucht, noch mehr in den Fokus der Aufmerksamkeit rücken. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich bereits zum Ziel gesetzt, Fahrradstadt zu werden. Mit der Entwicklung einer Radverkehrsstrategie im Jahr 2008 wurde der erste Grundstein dafür gelegt. Die wichtigsten Ziele sind die allgemeine Erhöhung des Radverkehrsanteils von 12% (2008) auf 25% (2020er), die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung des Fahrradklimas. Zudem sollen Routen und die Infrastruktur für den Fahrradverkehr ausgebaut und attraktive Verknüpfungen eines Fahrradwegesystems mit dem ÖPNV geschaffen werden (vgl. Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) o. J. a). An diese Ziele knüpft der Konzeptbaustein der Fahrradwege an.

7.2.2 FAHRRADWEGE IM KOMPONISTENVIERTEL

Im Laufe des Projektes wurden drei Handlungsempfehlungen für den Fahrradverkehr im Komponistenviertel entwickelt, die das Ziel „Hamburg als Fahrradstadt“ unterstützen sollen.

Durch das Komponistenviertel verläuft die Veloroute 13. Velorouten haben das Ziel, sichere Fahrradverkehrsverbindungen anzubieten und somit den Fahrradverkehrsanteil zu erhöhen. Die sich meist aus ganz „normalen“ Straßen zusammensetzenden Velorouten können Tempo-30-Abschnitte, Wege durch einen Park, eine am Ende offene Sackgasse, eine in beiden

Richtungen befahrbare Einbahnstraße oder eine ganze Fahrradstraße sein. Diese längeren, sicheren Verbindungswege erlauben eine zügigere Reisegeschwindigkeit (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) o. J.). Der momentane Verlauf der Veloroute 13 erfüllt diese Anforderungen jedoch nur ungenügend. Von Norden aus kommend verläuft die Veloroute 13 durch die Bachstraße, biegt links Beim Alten Schützenhof ab, macht dann einen Schlenker nach rechts

auf die Heitmannstraße, um kurz darauf auf die Hamburger Straße nach links abzuknicken und nach Süden der Wagnerstraße zu folgen. Alternativ von Süden aus kommend führt sie von der Wagnerstraße auf die Adolph-Schönfelder-Straße und knickt dann auf Beim Alten Schützenhof ab. Dieser Verlauf ist sehr unübersichtlich und widerspricht dem Ziel eine attraktive und sichere Verbindung zu schaffen, da dieser Verlauf impliziert, dass man auf der falschen Straßenseite,



Abb. 7.10: Gesamtkonzept Fahrradwege

dem Verkehr entgegen, fahren muss. Dies stellt insbesondere durch die Hamburger Straße eine nicht unerhebliche Gefahrensituation dar. Zudem sind im Komponistenviertel viele Schulen und Kindergärten ansässig, weshalb viele Kinder die Wege benutzen. Da Kinder eine Risikogruppe darstellen, von denen unvorhersehbares Verhalten erwartet werden kann, könnten sie für die Fahrradpendler*, die das Viertel stark frequentieren, eine Gefahr darstellen und andersherum.

7.2.3 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

1 Verlegung der Veloroute und Ausweisung einer Fahrradstraße

Aus diesen genannten Gründen wurde die Handlungsempfehlung abgeleitet, die Veloroute 13 umzuleiten. Der nördliche Verlauf wird auf die Schumannstraße umgelegt und dann nach links durch die Beethovenstraße und südlich entlang der Adolph-Schönfelder-Straße geführt. Dadurch wird das Viertel vom Fahrradpendlerverkehr entlastet, zudem sind die Beethoven- und Adolph-Schönfelder-Straße mit Fahrradverkehrstreifen beziehungsweise Radwegen besser auf den Radverkehr ausgelegt und somit sicherer.

Im Zuge dessen wird die Schumannstraße zu einer Fahrradstraße. Somit wird auch die Gefahr einer Kollision mit den Linienbussen 172 und 173 verringert, die durch die Bachstraße fahren. Fahrradstraßen sind Sonderwege für den Fahrradverkehr, die auf ganzer Breite als Fahrradwege ausgewiesen werden. Ob und in welcher Form Autoverkehr auf diesen Straßen zulässig ist, muss individuell für den Einzelfall geregelt werden. Im Falle der Schumannstraße bietet es sich an, den Anliegern* die Durchfahrt mit dem Auto zu gewähren. Es gehen keine Parkplätze verloren. „Für Fahrradstraßen ist eine hohe Verkehrssicherheit nachgewiesen worden. Besonders deutlich wurde, dass in Fahrradstraßen nach deren Auswei-

sung mehr Radfahrer unterwegs sind als zuvor. Zahlreiche Radfahrer wechseln auch von anderen, weniger attraktiven Strecken auf die Fahrradstraße (große Umwege werden allerdings nicht in Kauf genommen)“ (BWVI 2013).



Abb. 7.11: Referenzbeispiel Fahrradstraße in Darmstadt

2 Ausweisung von Einbahnstraßen

Die zweite Handlungsempfehlung zielt auch auf die erhöhte Verkehrssicherheit und -beruhigung ab. Neben den Fahrradpendlern* beanspruchen Besucher* der Hamburger Meile aufgrund der hohen Parkgebühren der Tiefgaragen des Einkaufszentrums zusätzlichen Parkraum im Komponistenviertel. Durch die Parkplatzsuche der Autofahrer* können Gefahrensituationen entstehen. Zudem wird dadurch der Schadstoffausstoß im Viertel erhöht. Um diesen Problemen entgegenzuwirken, werden die Bachstraße von Norden aus kommend und die Humboldtstraße von Süden aus kommend zur Einbahnstraße. Das erste Stück der Bachstraße ist bereits Einbahnstraße. Durch die Verlängerung der Bachstraße als Einbahnstraße bis zur Hamburger Meile wird der Verkehr direkt dorthin geleitet, sodass eine Parkplatzsuche im Komponistenviertel erschwert wird. Zudem wird mehr Platz für Fahrradfahrer* geschaffen.



Errichtung von Fahrradgaragen

Obwohl Fahrräder im Vergleich zu Autos weniger Platz einnehmen, gibt es im Komptonistenviertel ein Problem mit willkürlich abgestellten Fahrrädern, da nicht ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Bislang gibt es primär nur in der Nähe von zentralen Orten, beispielsweise den U-Bahn Stationen und der Hamburger Meile, Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügel. Insbesondere im Wohngebiet fehlen die Abstellmöglichkeiten jedoch größtenteils, es gibt nur vereinzelt Fahrradgaragen und Fahrradbügel.

Aus diesem Grund muss das Ziel sein, die Anwohner* über die Möglichkeit zu informieren, dass sie einen Antrag beim zuständigen Bezirksamt für die Miete eines Stellplatzes in einer Fahrradgarage stellen können und die Neuerrichtung von Fahrradgaragen unter gewissen Voraussetzungen bezuschusst wird.

7.2.4 REALITY CHECK

Fahrradstraßen haben das Verkehrszeichen 244.1 und zählen in den Aufgabenbereich des Bezirksamtes Hamburg-Nord des Dezernats Wirtschaft, Bauen und Umwelt des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes und dort des Fachbereiches Tiefbau. Dieser stellt Straßenschilder und Verkehrszeichen auf, realisiert Fahrbahnmarkierungen und erteilt Sondernutzungsgenehmigungen. Bei der Realisierung von Fahrradstraßen bezieht das Dezernat sich auf StVO § 45.

Als Referenzbeispiel wurde die Fahrradstraße im Leinpfad herangezogen, die 2016 fertiggestellt wurde und Teil der Veloroute 4 ist. Die Kosten belaufen sich auf ca. 1,4 Millionen Euro, von denen 90% aus Bundesmitteln finanziert werden. Obwohl das Fahrrad im Leinpfad schon zuvor das vorherrschende Verkehrsmittel war, erhofft man sich von dem Umbau zu einer Fahrradstra-

ße primär eine Zunahme des Fahrradverkehrs (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord 2016). Ein ökonomischer Lehrsatz, das "Saysche Theorem", sagt aus, dass sich jedes Angebot seine Nachfrage selbst schafft (vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) 2016). Um den klimafreundlichen Fahrradverkehr verstärkt zu integrieren könnte also ein Ansatz sein, ein vernünftiges Fahrradverkehrsangebot zu schaffen und damit mehr Menschen zum Fahrradfahren zu motivieren und die Nachfrage zu erhöhen.

Auch für Einbahnstraßen mit dem Zeichen 220 ist das oben genannte Dezernat zuständig. Es gibt einige rechtliche Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um eine Einbahnstraße freizugeben. Diese sind in VwV-StVO §41/Zeichen 220 nachzulesen. Laut der VwV-StVO genügt in der Regel eine Breite von 3,50 m, bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten auch 3 m. Diese Anforderungen werden von der Bachstraße (7,5 m



Abb. 7.12: Fahrradhäuschen Typ Ottensen

breit, abzüglich parkender Autos 5,2 m) und der Humboldtstraße (6,5 m, abzüglich parkender Autos 3,65 m) erfüllt.

Für die dritte Handlungsempfehlung ist es nötig, die Bürger* zu informieren, wie man einen Platz in einem vorhandenen Fahrradhäuschen erhalten kann, aber auch wie man einen Antrag für die Neuerrichtung einer Fahrradgarage stellen kann.

Für eine Stellplatzmiete ist eine Mail an das Bezirksamt Nord mit dem Betreff Interesse Fahrradhäuschen notwendig. Diese sollte Informationen über Kontaktdaten (Tel., E-Mail, Anschrift) und welche Fahrradgarage in Frage kommt (Straße und Hausnummer) enthalten sowie folgende Formulierung in der Anfrage: "Ich gebe mein Einverständnis, dass meine Mail an die Verwalter der in Frage kommenden Fahrradhäuschen weitergeleitet wird." Eine Antwort erhält man vom Amt nur, wenn ein Platz im gewünschten Fahrradhäuschen frei ist. Zudem fällt gegebenenfalls eine Abstandszahlung an den Vornutzer an (vgl. BWVI o.J. b).

Neue Fahrradgaragen müssen grundsätzlich privat angeschafft werden und die Aufstellung erfolgt vorrangig auch auf Privatgrund. Die Kosten dafür betragen ungefähr 7.000 - 10.000 €. Mit einem formlosen Antrag an das Bezirksamt, für den sich mindestens 12 Nutzer* zusammenfinden müssen, kann man Zuschüsse von 50% und maximal 3000€ erhalten. Es wird jedoch nur ein bestimmter Bautyp vom Bezirksamt Nord bezuschusst (Typ Ottensen). Die Restkosten müssen von den Nutzern* selbst übernommen werden, wobei jeder Nutzer* einen Anteil von 250 € übernehmen muss.

Die Voraussetzungen für die Errichtung einer Fahrradgarage sind:

1. Schaffung von Stellplätzen im/am Wohnhaus ist nicht möglich.
2. Der Antragsteller* darf keine Gewinnabsichten haben.
3. Es muss eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden.
4. Unterhaltungs- und Reparaturkosten werden von den privaten Eigentümern* getragen und die Bindungsfrist beträgt 10 Jahre.
5. Den Antragstellern* wird Nutzungsrecht erteilt. Falls kein Interesse mehr an dem Stellplatz besteht, sind diese verpflichtet einen Nachfolger* zu finden, dem sie ihr Nutzungsrecht verkaufen (vgl. BWVI o.J. c).

Um eine Fahrradgarage auf öffentlichem Grund zu bauen, muss man einen Sondernutzungsantrag mit Begründung beim Bezirksamt stellen (§ 19(1) Hamburgisches Wegegesetz). Die Voraussetzungen an den Standort sind, dass genügend Platz vorhanden ist und keine Verkehrsgefährdung zu erwarten ist. Dem Antrag müssen ein Lageplan aus der Flurkarte mit eingetragenen Details (Bäume usw.), der Bauplan der Fahrradgarage sowie Fotos von der Aufstellfläche beigefügt werden. Geprüft wird dieser dann vor Ort von der Tiefbau-/Stadtplanungsabteilung und der Polizei (vgl. BWVI o. J. b).

7.3 KONZEPTBAUSTEIN GRÜNRÄUME

7.3.1 THEORETISCHER HINTERGRUND

Die Entwicklung und Erhaltung von Grünräumen in Städten hat seit dem 20. Jahrhundert eine immer bedeutsamere Rolle eingenommen. Der Großteil der Bevölkerung lebte unter katastrophalen Bedingungen in engen, innerstädtischen Arbeitervierteln. Um dem stetigen Bevölkerungswachstum in Zeiten der Industrialisierung gerecht zu werden, wurden Grün- und Freiflächen bebaut. Im Laufe der Zeit wurde zunehmend erkannt, dass ein direkter Zusammenhang zwischen gesunden und somit leistungsfähigen Arbeitern* und ihrem Zugang zu Grünflächen, die der Erholung dienen, besteht. Um einen Ausgleich zu der alltäglichen Fabrikarbeit zu schaffen, wurde beispielsweise der Hamburger Stadtpark nach den Plänen von Fritz Schumacher 1914 fertiggestellt (vgl. hamburg-stadtpark.de o. J.).

In der heutigen Zeit zieht es immer mehr Menschen in die Städte und innerstädtische Quartiere werden nachverdichtet, um dem Wohnungsdruck wachsender Städte gerecht zu werden. Innerstädtische Park- und Grünanlagen in verdichteten Quartieren fungieren daher ganz besonders als wichtige Erholungsorte und stellen einen Ausgleich zu der bebauten und stark verdichteten Umwelt dar. Zudem sind sie essentiell für die Anpassung der Städte an den Klimawandel. Die Aufgabe der Stadtplanung besteht darin, diese Park- und Grünanlagen auch im Angesicht der Wohnungsnot und Nachverdichtung zu schützen und sich für ihren Erhalt einzusetzen.

7.3.2 GRÜNRÄUME IM KOMPONISTEN-VIERTEL

Das Komponistenviertel ist mit seinen vielen kleinen Park- und Grünanlagen sehr grün. Neben zwei größeren Parks, in denen sich Spiel- und Sportplätze befinden und die Orte des Aufenthalts bieten, ziehen sich durch das Quartier viele kleinere Grünzüge. Durch diese Grünzüge verlaufen meist verbindende Wege. Es fehlt jedoch an Aufenthaltsqualitäten und teilweise bestehen Lücken innerhalb dieses Wegesystems, auf die im Konzeptbaustein der Fußwege genauer eingegangen wird.

Das Komponistenviertel besteht zum großen Teil aus Altbau- und Nachkriegsbebauung. Diese Wohnungen haben oftmals keinen oder nur einen sehr kleinen Balkon. Ganz selten gibt es einen Garten. Deshalb legen die Bewohner* großen Wert auf die Grünräume in ihrer Umgebung. Da das Komponistenviertel eine große Heterogenität in der Bewohnerstruktur aufweist, sind auch die Ansprüche an die Grünräume vielfältig. Familien mit Kindern suchen Platz zum Spielen, Jugendliche benötigen Raum, um gemeinsam Sport zu treiben und Senioren suchen Orte, in denen sie die Ruhe der Natur genießen können. Auch nutzen Hundebesitzer die Rasenflächen, um ihren Schützlinge Auslauf zu gewähren. Aufgrund dieses breiten Interessenspektrums kommt es häufig zu Konflikten. Daher ist es wichtig, die Potentiale aller Park- und Grünanlagen auszuschöpfen, um den vielfältigen Interessen der Nutzer* Räume geben zu können.

7.3.3 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Handlungsempfehlungen unterteilen sich in punktuelle Eingriffe, die Interventionen für einen bestimmten Grünraum im Viertel vorschlagen sowie in Eingriffe mit überörtlich konzeptionellen Charakter, deren Umsetzung keiner spezifi-

schen Fläche im Quartier zugeordnet wird. Die Handlungsempfehlungen stellen einen Maßnahmenkatalog dar, der sich am ortsbezogenen Bedarf orientiert.



Abb. 7.13: Gesamtkonzept Grünräume

1

Engagement der Anwohner* und Nutzer*

Die erste Handlungsempfehlung basiert auf dem Engagement der Anwohner* und Nutzer* des Komponistenviertels. Hierzu zählt die Einrichtung und Bekanntmachung von sogenannten Beetpatenschaften. Ziel ist die Aufwertung einer Park- oder Grünanlage durch Bürger*, die eine Patenschaft für ein Beet übernehmen möchten und sich damit für die Pflege der Park- und Grünanlagen verantwortlich fühlen. Diese Handlungsempfehlung hat den Vorteil, dass sie kostengünstig ist und die Identifikation der Bürger* mit dem Viertel stärkt. In vielen Kindergärten und Schulen ist so eine Art der Patenschaft beliebt, um den Kindern Verantwortung in Kombination mit gärt-



Abb. 7.14: Referenz Beetpatenschaft

nerischen Fähigkeiten beizubringen. Bei einem Spaziergang durch das Komponistenviertel fällt auf, dass viele der dort ansässigen Kindergärten und Kindertagesstätten solche gemeinschaftlichen Aktionen bereits praktizieren, indem sie das Vorbeigeh-Grün und öffentliche Grün bepflanzen und sich somit den öffentlichen Raum aneignen. Es wird davon ausgegangen, dass die Bereitschaft von Seiten der Bürger für diese Handlungsempfehlung vorhanden ist.

2

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die zweite Handlungsempfehlung beinhaltet das gezielte Platzieren von Objekten, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dazu braucht es materielle Anschaffungen, wie die Installati-



Abb. 7.15: Referenz Trimm dich Pfad

on von Bänken, Beleuchtung, Trimm-Dich-Pfaden, Spielgegenständen und Beschilderungen, die besondere (heimische) Pflanzenarten ausweisen. Als geeigneter Ort für die Umsetzung dieser Handlungsempfehlung wird insbesondere die Ost-West-Grünverbindung von der Adolph-Schönfelder-Straße bis hin zur Bartholomäusstraße gesehen, die hauptsächlich als Abkürzung genutzt wird und keinerlei Aufenthaltsqualität bietet. Neu geschaffene Bänke sollen zum Verweilen einladen und die Integration von Beleuchtung das Sicherheitsgefühl in der Dunkelheit erhöhen. Ein Trimm-Dich-Pfad entlang der Grünverbindung soll eine generationsübergreifende Möglichkeit bieten, sich sportlich zu betätigen. Spielgegenstände sollen vor allem die jüngeren Bewohner* des Quartiers ansprechen, dabei aber keine konkrete Nutzung vorgeben und Raum für kreativen und individuellen Bedarf zulassen. Mit der Beschilderung von heimischen Pflanzen soll die Grünverbindung zu einem Bil-

dungspfad werden, der die Neugier der Nutzer* weckt und die Identifikation mit dem Viertel vergrößert.

3 Umgestaltung der Parkeingänge

Die dritte Handlungsempfehlung beinhaltet einen ortsübergreifenden Konzeptbaustein, der eine Umgestaltung wichtiger Parkeingänge zum Ziel hat. Diese sollen offener und ansprechender gestaltet werden, um die Eingänge des Komponistenviertels klarer identifizieren zu können. Zusätzlich sollen uneinsehbare Orte, die Raum für potentielle kriminelle Aktivitäten bieten, in den Park- und Grünanlagen vermieden werden. Auch die Eingänge und Übergänge in und durch die Grünverbindungen im Viertel sollen attraktiv gestaltet werden, um die neuen Nutzungsmöglichkeiten sichtbar zu machen.

Der Fokus liegt insbesondere auf dem an die Hamburger Meile angrenzenden Park im südwestlichen Komponistenviertel. Bisher wurde die Gestaltung des Parks den wichtigen Funktionen, nämlich der Abschirmung des Wohnviertels von der lauten und gesundheitsschädlichen Hamburger Straße und dem hektischen Treiben der Hamburger Meile sowie der Erholung der Angestellten in deren Mittagspausen, nicht gerecht.



Abb. 7.16: Skizze Eingangssituation Park

Das Ziel ist die Aufwertung dieses Parks. Um dem Bottom-Up-Anspruch gerecht zu werden, könnten möglicherweise die angrenzende Schule Humboldtstraße sowie andere interessierte Nutzer* in die Gestaltung und Pflege integriert werden. Die Schüler* könnten im Rahmen des Unterrichts Vorschläge machen, die ihren Bedürfnissen und Ansprüchen an die Gestaltung des Parks entsprechen. Die Pflege des Parks ließe sich ergänzend im Rahmen einer Beetpatenschaft ermöglichen.

Eine weitere Möglichkeit den Grünzug hinter der Hamburger Meile aufzuwerten, wäre die Errichtung eines Business Improvement Districts (BID) mit Beteiligung der Hamburger Meile. Durch die Aufwertung des Parks profitiert das Einkaufszentrum und kann angrenzende Außenflächen beispielsweise für gastronomische Zwecke nutzen.

7.3.4 REALITY CHECK

Die Einrichtung von Beetpatenschaften beruht auf dem freiwilligen Engagement und der Eigeninitiative der Bürger*. Um eine gewisse Verbindlichkeit zu erreichen, wäre die Festlegung von Regeln und Vereinbarungen in einem sogenannten „Letter of Intent“ sinnvoll. Dieser bietet die Möglichkeit, die gegenseitige Ernsthaftigkeit und den Willen der Vertragspartner* zu bekräftigen und zum Ausdruck zu bringen. Das Verantwortungsbewusstsein des Vertragseingehenden wird gestärkt. Ziel dieser Regelung ist es, den Abbruch der Verhandlungen ohne Angabe von Gründen und ohne rechtliche Folgen möglich zu machen. Somit wird den Bürgern* die Angst vor möglichen Rechtsfolgen bei Nichteinhaltung der Vereinbarungen genommen, gleichzeitig wird an die Eigenverantwortung appelliert sich an Inhalte des „Letter of Intent“ zu halten (vgl. Hölters 1996, S. 25 f). Im Falle eines Rechtsstreits zwischen den Verhandlungspartnern* sind die Gerichte nach § 133ff und § 157 des Bürgerlichen Gesetzbuches

(BGB) dazu verpflichtet, die Vereinbarungen offen darzulegen.

Zuständig für kleine Projekte wie Beetpatenschaften, die auf Eigeninitiative beruhen, ist die Abteilung Stadtgrün im Bezirksamt-Nord.



Abb. 7.17: Urban Gardening im Komponistenviertel

Die anfallenden Kosten werden dabei bis zu einem bestimmten Betrag vom Bezirksamt selbst übernommen. Der Erhalt und die Pflege obliegt jedoch allein dem jeweiligen Verantwortlichen* der Beetpatenschaft.

Um das Projekt der Beetpatenschaften anzustoßen, wäre die Vernetzung mit den Verantwortlichen der „Barmbeker Baumpatenschaften“ sinnvoll, um von deren Erfahrungen zu profitieren. Diese koordinieren bereits Patenschaften, bei denen sich Anwohner* um eine „Baumscheibeneinfassung“ inklusive Bepflanzung kümmern und im Gegenzug dafür namentlich als Baumpate aufgeführt werden. Die Aufgabe des Bürgers* besteht darin, für ein ordentliches Erscheinungsbild zu sorgen und an besonders heißen Tagen die „Baumscheibe“ zusätzlich zu bewässern. Die eigentliche Bewässerung erfolgt durch die Stadt im Rahmen der Entwicklungspflege des Straßenbegleitgrüns (vgl. Big-Städtebau GmbH (o. J.).

Für die gezielte Platzierung materieller Objekte ist ebenfalls die Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts-Nord zuständig. Da diese jedoch nicht über genug finanzielle Mittel für die Realisierung

einzelner Objekte zur Verfügung hat, müssen andere Finanzierungsmodelle herangezogen werden, so Reinhart Bartsch (Bezirksamt Nord - Fachamt Management öffentlicher Raum). Ein Beispiel wäre der, im Mai 2016 vom Senat beschlossene „Naturcent“. Er dient dem Finanzierungsausgleich für Grünflächen und Parkanlagen im Zuge der Nachverdichtung. Durch Umverteilung der Steuereinnahmen entsteht ein Sondervermögen, auf welches auch die Bezirksämter zurückgreifen und Gelder beantragen können (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie 2016).

Zudem kann mit der Sportbehörde und dem ansässigen Sportverein SV Uhlenhost-Adler ein Konzept hinsichtlich der Trimm-Dich-Pfade erarbeitet werden.

Bezüglich der Beschilderung und Ausweisung von heimischen Pflanzenarten und der Kooperation mit Schulen kann die Realschule Hohenstein in Wuppertal als Referenzbeispiel herangezogen werden. Diese übernimmt seit Jahren die Patenschaft eines angrenzenden Parks und errichtete einen Bildungspfad, der sowohl für den Unterricht der Realschule selbst, als auch von Anwohnern* genutzt werden kann (vgl. Perkowski 2012). Die jeweiligen Handlungsempfehlungen fügen sich gut in das Programm „Mehr Grün in der Stadt - Für eine lebenswerte Zukunft“ des Bundesministeriums für Umwelt Naturschutz Bau- und Reaktorsicherheit (BMUB) ein. Dieses Programm rückt die Relevanz von Freiräumen und Grünflächen besonders im Hinblick auf die Zukunft von Städten in den Fokus. Ziel ist es, die Lebensqualitäten in Städten langfristig zu erhalten. Das Programm kann folglich als Aufforderung an die Bezirksämter gesehen werden, Grünräume attraktiver zu gestalten (vgl. BMUB 2015, S. 10 ff). Für die Umsetzung der Maßnahmen der dritten Handlungsempfehlung steht dem Bezirk vor allem die Möglichkeiten des Städtebaulichen

Vertrags mit den jeweiligen Akteuren nach §11 BauGB zur Verfügung. Hier können konkrete Maßnahmen mit Akteuren* wie dem Einkaufscenter der Hamburger Meile beschlossen und verwirklicht werden. Es könnte eine win-win-Situation geschaffen werden: Der Akteur* verpflichtet sich, Kosten und Erhalt der jeweiligen Grünfläche zu übernehmen - dafür darf er diese aber für seine eigenen Zwecke nutzen, beispielsweise für Gastronomie.

Auch Business Improvement Districts (BIDs) können zur Umsetzung von einigen Maßnahmen eingesetzt werden. Durch sie können sowohl staatliche, als auch private Ressourcen miteinander kombiniert und die Aufwertung eines Areals, in diesem Fall von bestimmten Grünflächen, finanziell abgesichert werden. Um einen errichteten Business Improvement District zu finanzieren, sind alle im Gebiet ansässigen beteiligten Grundeigentümer* verpflichtet, eine Abgabe zu entrichten. Im Gegenzug können die privaten Akteure* den Platz in Eigenverantwortung gestalten.

Ein Referenzbeispiel hierfür stellt der Gänsemarkt in Hamburg dar, der seit 2015 umgestaltet wird (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2017, o. S.).

7.4 KONZEPTBAUSTEIN BEGEGNUNGSRÄUME

7.4.1 THEORETISCHER HINTERGRUND

Ziel ist, im Sinne der „putting people first“ - Strategie von Jan Gehl, einen Raum zu schaffen, in dem alle Verkehrsteilnehmer* gleichermaßen, ohne Hierarchien, nebeneinander existieren können. Zusätzlich zur Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll auch die Verkehrssicherheit verbessert und der Straßenraum für alle zurückerobert werden (vgl. Gehl 2015b).

„Fahrwege dürfen von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und zum Viehtreiben [...] benutzt werden“ (Gesetzsammlungsamt Berlin 1810-1906, S. 682). Dies ist ein Auszug aus der Wegeordnung der Provinz Westpreußen aus dem Jahre 1905. Aus heutiger Sicht klingt dies fast wie eine Leitlinie moderner Verkehrskonzepte, wenn man vielleicht das Reiten und Viehtreiben außer Acht lässt. Dass der Fahrweg ein öffentlicher Raum ist, den sich alle Verkehrsteilnehmer* teilen, ging jedoch Anfang des 20. Jahrhunderts verloren.

Mit dem Aufkommen des Automobils setzte die Eroberung der Straße durch das Kraftfahrzeug ein. Eine starke Hierarchisierung begann und der Fußgänger* wurde immer stärker an den Rand der Fahrbahn gedrängt. Zusätzlich sorgte die Einführung von Verkehrsschildern und Ampeln für einen fremdgesteuerten Verkehr. Dies bedeutete ein Ende der informellen Regeln und sozialen Interaktionen im öffentlichen Straßenraum. Formelle Normen und Gesetze wurden definiert und ersetzten alte Regelungen. Leidtragende waren die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*. In den folgenden Jahrzehnten setzte sich das Auto

so stark durch, dass Fußgänger* komplett von der Straße verschwanden.

Städtebauliche Leitbilder, wie die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“ der 1950er Jahre und die „autogerechte Stadt“ der 1960er Jahre, welche maßgeblich aus der „Charta von Athen“ (1933) hervorgingen, sahen die räumliche Trennung der Nutzungen und Funktionen vor und trugen ihren erheblichen Anteil zur weiteren Isolierung der Verkehrsteilnehmer* bei. „Woonerf“, zu Deutsch „Wohnhof“, ein aus den Niederlanden stammendes Konzept aus dem Jahre 1972, gilt als Pilotprojekt zur Verkehrsberuhigung in urbanen Wohn- und Mischgebieten. In den darauffolgenden Jahren wurde das Konzept weiterentwickelt und erstmals 1985 von dem Verkehrsingenieur Hans Monderman im niederländischen Oudehaske umgesetzt. Gekennzeichnet war die Umsetzung durch Entfernung von Fahrbahnmarkierungen, Bordsteinkanten und Verkehrszeichen, um ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer* zu generieren und die Geschwindigkeit zwischen Auto und Fußgänger* / Radfahrer* wieder zu verringern. Das Projekt hatte Erfolg und Ableger wurden realisiert. Weitere Konzepte wurden erstellt und fokussieren die Rückgewinnung des Stadtraumes mit gleichberechtigter Teilhabe. Das „Berner Modell“ der 1990er Jahre zielt auf die verkehrstechnischen Grundsätze von Vermeidung von Verkehr, Verlagerung von Verkehr auf den öffentlichen Nahverkehr und die verträgliche Abwicklung zwischen den Teilnehmern* ab. Das 2002 realisierte Projekt in der niederländischen Kleinstadt Haren wurde

erstmals als „Shared Space“ betitelt. Seitdem gilt der Begriff als die gebräuchliche Bezeichnung für gemeinsam genutzten öffentlichen Straßenraum (vgl. bad architects group 2012). Aktuell streben immer mehr Städte nach Modellen, die den „Shared Space“-Gedanken und die einhergehende Zielsetzung integrieren. Ziel ist die Rückeroberung des öffentlichen Raumes, die Eindämmung der Dominanz des Autos und die Förderung eines gleichberechtigten Miteinanders auf Augen-

höhe. Man stellt sich der Herausforderung, den Autofahrern* klarzumachen, dass Fußgänger* und Fahrradfahrer* in diesen Konzepten gleichberechtigt und hierarchisch auf einer Ebene stehen. Die Begrifflichkeit „Shared Space“ wird in dem vorliegenden Konzeptbaustein als „Begegnungsraum“ definiert. Ein wesentliches Merkmal eines „Begegnungsraums“ sind kooperative Beteiligungsverfahren im jeweils notwendigen Umfang.

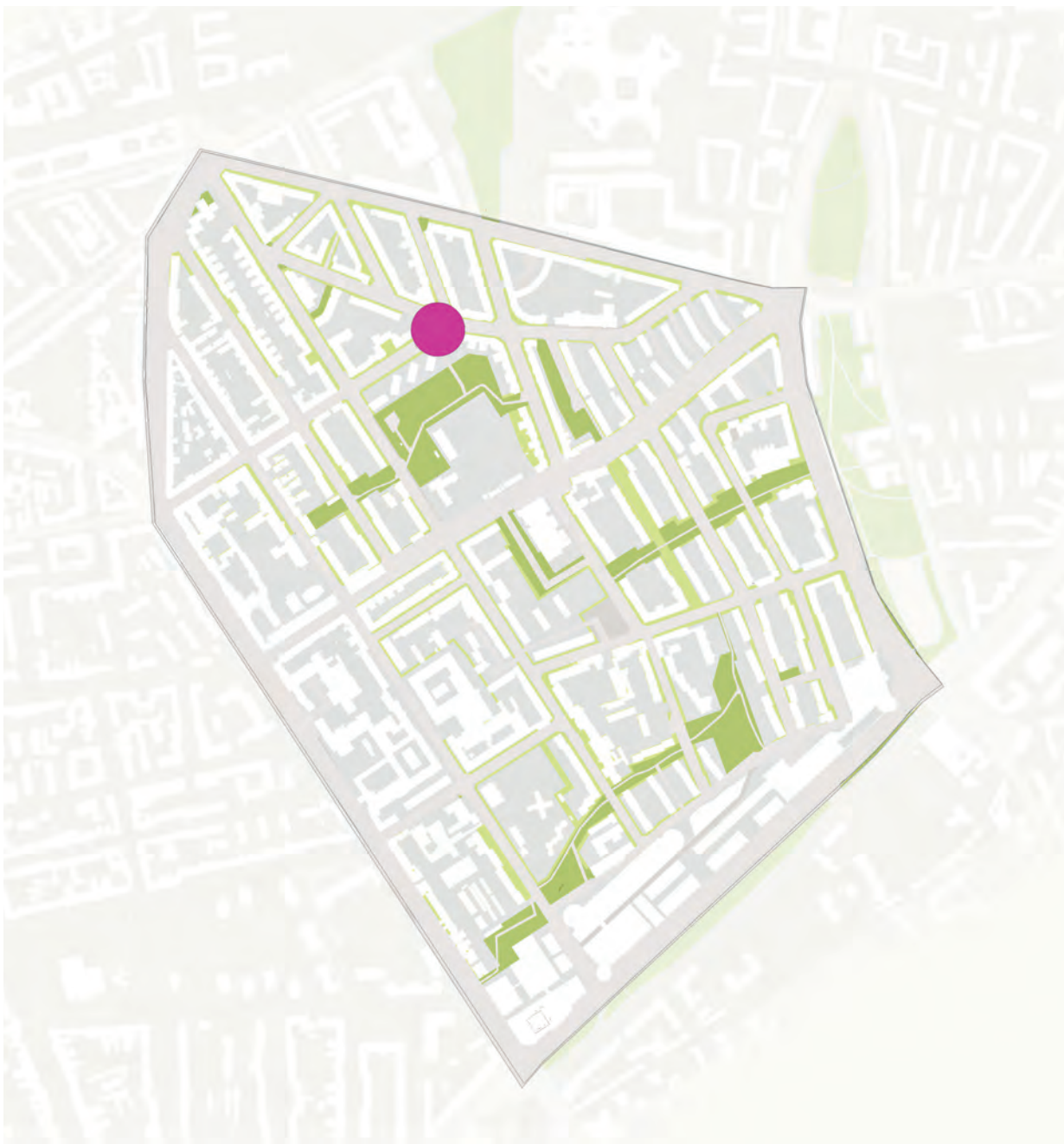


Abb. 7.18: Gesamtkonzept Begegnungsräume

7.4.2 BEGEGNUNGSRaum IM KOMPONISTENVIERTEL

Der ausgewählte Begegnungsraum befindet sich im Norden des Komponistenviertels an der Kreuzung Imstedt/Von-Axen-Straße. Von Norden aus trifft die Weidestraße auf die Kreuzung. Von Süden wird die Kreuzung durch die Straße Imstedt begrenzt. Zentraler Aufenthalts- und Treffpunkt für viele Bewohner* ist das Café an der Kreuzung. Da es im Komponistenviertel keinen zentralen Platz gibt, wird diese Kreuzung als potentieller Treffpunkt gesehen und genutzt. Außerdem befindet sich an der schräg gegenüberliegenden Straßenseite ein Kindergarten.

Durch die geparkten Autos ist die Sicht beim Überqueren der Straße eingeschränkt und erzeugt somit ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Verkehrsteilnehmer*. Ein neuer Begegnungsraum muss an dieser Kreuzung frei von parkenden Fahrzeugen sein, um die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer* gewährleisten zu können.

Trotz der großen Fläche der gesamten Kreuzung (rund 980 m²) ist sie dennoch unübersichtlich. Der Raum erscheint nicht einladend und wird durch die vielen parkenden Autos und abgestellten Fahrräder nicht als ein attraktiver Ort zum Verweilen angesehen. Der Kreuzungsbereich ist zudem nicht barrierefrei. Der Bereich weist allerdings aufgrund seiner Lage und durch die große Fläche viel Potential für einen Begegnungsraum auf (s. Abb. 7.1.9).

Nach dem „Shared-Space“-Prinzip des Berner Modells der Begegnungszone wird eine Checkliste mit Anwendungs-, wie auch Ausschlusskriterien erstellt, um die Voraussetzungen für einen potentiellen Begegnungsraum zu identifizieren (vgl. BSU 2009, S. 30f).

Ein einschränkendes, beziehungsweise ausschließendes Kriterium ist gegeben, wenn der Straßenraum der Kreuzung maßgeblich vom

Kfz-Verkehr dominiert wird. Hiergegen ließe sich jedoch durch die Einrichtung einer Begegnungszone Tempo 20 oder einer Mischzone Tempo 30 steuern.

Ferner ist als einschränkendes Kriterium der hohe Parkdruck zu nennen, der dazu führt, dass die Kreuzung durch den ruhenden Verkehr stark beeinflusst wird. Auf die parkenden Autos könnte man durch die Ausweisung von Halteverbots- oder Parkverbotszonen und ein einheitliches, barrierefreies Flächenniveau ohne Bordsteine reagieren.

Als Eignungskriterium ist anzuführen, dass die Kreuzung sich innerorts befindet. Zudem zeichnet sich die Kreuzung durch eine relativ hohe Verkehrsfrequenz von Fußgängern*, Fahrrädern* und Autofahrern* aus. Direkt an der Kreuzung befindet sich zudem ein Café, welches einen zentralen Anlaufpunkt für die Bewohner* des Quartiers darstellt. Dies wird durch die Befragung der Anwohner* im Rahmen des Ideenworkshops bestätigt.

Die örtliche Buslinie fährt nicht über die Kreuzung, sondern auf der parallel verlaufenden Bachstraße, sodass der Ort zwar durch den ÖPNV erschlossen, aber hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

Die Kreuzung weist eine hohe Nutzungsdurchmischung aufgrund der Nutzung durch Fußgänger*, Fahrradfahrer* und Autos auf. Es besteht ein Querungsbedarf, wenn auch nur punktuell, aufgrund des Cafés auf der einen Seite und einem Kindergarten schräg gegenüber in der Flotowsstraße.

Anhand der genannten Kriterien und Merkmale kann man folglich schließen, dass die Kreuzung Imstedt/Von-Axen-Straße als potentieller Begegnungsraum geeignet ist und ein „Frequenzmagnet“ im Komponistenviertel ist.

7.1.3 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen des Begegnungsraums orientieren sich am Schweizer Modell der „Begegnungszone“, welches zusätzlich ein Vortrittsrecht für Fußgänger und, anders als in der deutschen StVO, eine Zone mit der Höchstgeschwindigkeit 20 km/h vorsieht.

1 Einheitliches Flächenniveau und einheitliche Gestaltung

Die räumliche Gestaltung ist von zentraler Bedeutung für die Qualität und den Erfolg des Begegnungsraumes Imstedt/Von-Axen-Straße. Bei der Anwendung der Prinzipien und Maßnahmen, die zu einem einheitlichen Flächenniveau und zu einer einheitlichen Gestaltung führen, wird die Reaktion von Fußgängern*, Fahrradfahrern* und Autofahrern* beeinflusst.

Niveauunterschiede spielen in einem gängigen Straßenquerschnitt eine bestimmende Rolle. Durch das Anheben einzelner Funktionen auf unterschiedliche Ebenen und Höhen der Straße wird die Funktionstrennung deutlich und zeigt die starke Differenzierung der einzelnen Flächen. Dagegen unterstützt ein einheitliches Flächenniveau die Barrierefreiheit und die Erreichbarkeit aller Flächen des Raumes. Zudem verstärkt die Niveaugleichheit die Großzügigkeit und Gleichberechtigung aller Flächen des Raumes. Dort, wo die Autofahrer* in dem Straßenkreuzungsbereich Imstedt/Von-Axen-Straße nicht erwünscht sind, wird ein leichter Niveauunterschied von max. 5 cm durch sogenannte niedrige „Schrägboards“ etabliert und so ist der barrierefreie Straßenraum für Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad immer noch gegeben.

Mit dem einheitlichen Flächenniveau geht die einheitliche Gestaltung einher. Einheitliche Materialien und Farben differenzieren den Raum und grenzen ihn dadurch deutlich von den umlie-

genden Straßenelementen ab. Der Begegnungsraum wird so auch zu einem für jedermann* gut erkennbaren, eigenständigen und zusammenhängenden Raum.

Die sorgsame und kluge Gestaltung und Vereinheitlichung des Flächenniveaus sorgt zudem dafür, dass der Raum selbsterklärend funktioniert. So wird weitestgehend auf eine Beschilderung verzichtet und durch Blickkontakt und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer* ersetzt. Dies ermöglicht langsames Fortbewegen und ist explizit gewünscht. Ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer* wird erzeugt und das flächige Queren ermöglicht.



Abb. 7.19: Straßenkreuzung vorher



Abb. 7.20: Straßenkreuzung nachher

2 Permanente Aufenthaltsqualität

Neben der verkehrsrelevanten Funktionalität schafft der Begegnungsraum Imstedt/Von-Axen-Straße auch eine stetige Aufenthaltsqualität. Dies

wirkt sich städtebaulich auf den geschaffenen Raum, aber auch auf die angrenzenden Straßen und das gesamte nördliche Komponistenviertel aus und stärkt den Charakter des Gesamtkonzeptes "Freie Fahrt von Fuß und Rad!". Durch die Gestaltung und die damit einhergehende Aufwertung des Raumes bekommt dieser eine besondere Atmosphäre und hebt sich vom übrigen Straßennetz ab. Dadurch, dass optisch die Verkehrsflächen verkleinert werden, bekommen die neuen Aufenthaltsflächen mehr Platz. Spielbereiche, neues Straßengrün und Sitzmöglichkeiten geben somit auf der Kreuzungsfläche Imstedt/Von-Axen-Straße die Möglichkeit für permanente Aufenthalte.

3 Temporäre Aktivitätsflächen

Die neugewonnenen Aufenthaltsflächen des Begegnungsraumes bieten zudem die Möglichkeit, zeitweise zu Aktivitätsflächen umgewandelt zu werden. Solche Aktivitäten formen den Charakter des „Raumes der Begegnung“ weiter und können zum Beispiel die Nutzung der gesamten Fläche für Nachbarschaftsfeste, Marktstände und für Aktionen von ansässigem Einzelhandel oder Gewerbe sein. In den Zeiten der temporären Aktivitäten ist der Begegnungsraum für den normalen Verkehr gesperrt. Dadurch wird nochmals deutlich, wie wichtig der öffentliche Raum für weitere Nutzungen als nur den Verkehr ist und die Hierarchisierung des Straßenraumes im Komponistenviertel getreu der Vision "Freie Fahrt für Fuß und Rad" aufgebrochen wird.

Zusammenfassend sind folgende Prinzipien und Maßnahmen zur Entstehung des Begegnungsraumes Imstedt/Von-Axen-Straße zu beachten: Die Gestaltung des Begegnungsraumes muss den lokalen Charakter des Viertels berücksichtigen.

Ein einheitliches Flächenniveau ermöglicht die gemeinsame, hierarchiefreie Nutzung.

Die Gestaltung durch Materialien und Farben verschafft Orientierung im Raum und zeigt die Nutzungsansprüche.

Eine reduzierte Beschilderung ermöglicht ein rücksichtsvolles Miteinander.

Flächen für den Verkehr werden verkleinert, um mehr Platz zum Aufenthalt zu schaffen.



Abb. 7.21: Platzsituation vorher



Abb. 7.22: Platzsituation nachher

7.4.4 REALITY CHECK

Grundsätzlich wird das Prinzip der „Berner Begegnungszone“, hier in Form des Begegnungsraumes, nicht allein als ein Gestaltungs- und Verkehrsplanungskonzept verstanden, sondern vielmehr als eine „Haltung“ und ein „Prozess“ charakterisiert. Soziale, kulturelle und demokratische Aspekte eines Quartiers werden ebenfalls integriert. Der hier dargestellte Teil des

Begegnungsraumes Imstedt/Von-Axen-Straße berücksichtigt demgegenüber zunächst nur straßenbauliche, verkehrliche und städtebauliche Belange. Für die rechtliche Beurteilung der Maßnahmen ist es wichtig zu nennen, dass die Rechtsform des „Begegnungsraumes“ noch nicht existent ist und die geplanten Maßnahmen demnach im Rahmen bereits vorhandener Richtlinien interpretiert werden.

Durch § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB können im Bebauungsplan „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ festgesetzt und damit eine formelle, planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden. Diese Festsetzung kann mit straßenverkehrsrechtlichen Mitteln umgesetzt werden. Allerdings kann der Aufwand unverhältnismäßig sein, wenn es nur um die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums in einem Wohngebiet geht.

Sofern keine rechtliche Regelung vorhanden ist, es aber dennoch eine enorme Relevanz für eine Planung gibt, können informell entstandene Konzepte als Planungsinstrument genutzt werden. Die Umsetzung der Planung eines Begegnungsraumes muss rechtliche Vorgaben aus bestehenden Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen einhalten. Zudem gelten weitere gesetzliche, technische Regelwerke wie unter anderem für das Straßenwesen.

Die StVO gilt in jeglichem öffentlichen Verkehrsraum. Demnach gilt für die Beschilderung eines Begegnungsraumes § 1 der StVO (allgemeines Rücksichtnahmegebot), § 2 Absatz 2 der StVO (Rechtsfahrgebot) und § 3 Absatz 1 der StVO (allgemeine, verkehrszeichenunabhängige Geschwindigkeitsregel). Zudem gelten § 39 und § 45 der StVO: Zusätzliche Vorschriften für den fließenden Verkehr dürfen nur noch dann angeordnet werden, wenn die Gefahrenlage „das allgemeine Risiko [...] erheblich übersteigt“ (StVO) so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.

Die Wahrnehmung darf nicht durch die Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden. Dieser möglichst zurückgenommenen Beschilderung würde der Begegnungsraum nachkommen. Mögliche Varianten der Festsetzung eines Begegnungsraums sind:

Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325): Fußgänger* dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen nur innerhalb extra dafür gekennzeichneten Flächen zulässig. Eine Beschilderung mit Zeichen 325 StVO setzt Schrittgeschwindigkeit voraus.

Tempo 20- oder Tempo-10-Zone: in der StVO bisher nur in „zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche)“ vorgesehen (§ 45 Abs. 1d StVO).

Tempo-30-Zone: Kinder dürfen nicht auf der Straße spielen, Fußgänger* haben dort keinen Vorrang. Diese Regelung würde für das Komponistenviertel nicht in Frage kommen.

So kommt zunächst die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs nach Zeichen 325 StVO in Frage. Für die einheitliche Flächengestaltung gilt § 7 (2) HmbGGbM: „Sonstige bauliche oder andere Anlagen der Träger öffentlicher Gewalt und öffentliche Wege sind nach der Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten“ (§ 7 StVO). Dies unterstützt die Gestaltung eines einheitlichen Flächenniveaus im Sinne der Barrierefreiheit unterstützt. Die Planung hat jedoch auch sicherzustellen, dass im Verkehrsraum immer eine Orientierung nach dem 2-Sinne-Prinzip gewährleistet ist. Dass bedeutet eine Orientierung mit mindestens zwei von den drei im Straßenraum gebräuchlichen Sinnen (Sehen, Hören und Fühlen). Blinde und sehingeschränkte Personen benötigen gut strukturierte Oberflächen und taktile Führung zur Orientierung.

Die Strategie von Begegnungsräumen heißt „befähigen, statt lösen“. Das Konzept beinhaltet, dass eine Grundüberzeugung dafür vorhanden ist, dass Bürger* dazu imstande sind, selbst Lösungen in möglichen Konflikt- oder Problemsituationen zu finden. Für die temporäre Flächennutzung des Begegnungsraumes ist zu beachten, dass diese durch Initiative und Aneignung der Bürger* passiert und kaum planbar ist. Zudem kam während des Beteiligungsprozesses die Frage nach einem spontan nutzbaren Ort auf, der wenig administrativen Aufwand bedarf. Demnach wäre es zunächst nicht sinnvoll, Richtlinien für die temporäre Nutzung der Fläche festzulegen.

Zuständig für den Begegnungsort und die Umbaumaßnahmen ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation in Hamburg. Welche verkehrsrechtlichen Anordnungen im Einzelnen vor Ort getroffen werden, müssen die unteren Straßenverkehrsbehörden allein nach den §§ 44 ff StVO und nach der VwV-StVO entscheiden. Im Wesentlichen sind alle Entscheidungen nach Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit zu treffen, bestimmt § 45 StVO. Für die bedarfsgerechte Planung des Begegnungsraumes ist die enge Einbindung von privaten Akteuren* nach dem Bottom-Up-Prinzip wichtig. Zur Umsetzung der Planung ist ein politischer Beschluss der Bezirksversammlung nötig. Eine mögliche Form der Festsetzung für Begegnungsräume ist das besondere Städtebaurecht. Dabei könnte der Begegnungsraum Imstedt/Von-Axen-Straße als Modellquartier in Hamburg wirken. Für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg (2009) der Ingenieurgesellschaft stolz mbh im Auftrag der FHH, braucht es ein vorangegangenes Konzept.

Die Ausweisung der Straße als Begegnungsraum erzeugt nur durch administrativen Aufwand Kosten, alle weiteren Kosten sind mit einem Umbau (z.B. für ein einheitliches Flächenniveau) verbunden.

Die Ernennung von Begegnungsräumen kann jedoch besonderes Konfliktpotential bergen. Ein Kritikpunkt könnte der Verstoß gegen die vielzitierte Flüssigkeit des Verkehrs nach VwV I.2. zu den §§ 39 bis 43 StVO sein. Diese Regelung meint allerdings keineswegs nur die Flüssigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. Es ist die Flüssigkeit des gesamten Verkehrs gemeint. Die Flüssigkeit des nichtmotorisierten Verkehrs gewinnt indessen mit der Einrichtung eines Begegnungsraumes an Qualität. Vielmehr wird anders als bisher nicht mehr nur die Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gefördert. Weiter in der Abwägung zu beachten, ist die Notwendigkeit eines Begegnungsraumes gegenüber der Möglichkeit klassischer Formen der Verkehrsberuhigung (verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo 30 Zonen). Zudem ist der ruhende Verkehr zu berücksichtigen, da im Quartier eine hohe Nachfrage an Plätzen für diesen existiert. Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um ein alternatives Parkraumangebot zu schaffen. Der ruhende Verkehr stellt im Begegnungsraum ein besonderes Problem im Bereich Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) und Aufenthaltsqualität dar. Die erfolgreiche Umsetzung ist demnach stark von der Lösung der Parkraumfrage und dem rechtlichen Umgang mit illegalem Parkverhalten abhängig. Wichtig sind zudem die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen in Bezug auf subjektive Sicherheit im Straßenverkehr, zum Beispiel Blinde und Sehbehinderte, Gehbehinderte, Hörgeschädigte, Kinder, ältere Menschen, Personen mit Gepäck oder Kinderwagen, wobei hier die verbesserten Sichtverhältnisse und niedrige Geschwindigkeit im Begegnungsraum positiv wirken. Zudem sind

Belange der Außengastronomie und öffentlicher Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch (z.B. Schule, Altenheim, Freizeiteinrichtungen) zu beachten. Nicht zu beachten sind an dieser Kreuzung Liefer-, LKW-, oder Busverkehr. Auch öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch (z.B. Feuerwehr, Krankenhaus, Polizei) sind nicht ansässig.

Das Konzept des Begegnungsraums Imstedt/Von-Axen-Straße kann funktionieren, wenn eine ausreichende Begründung der Notwendigkeit der Straßenraumumgestaltung dargelegt werden kann und die nötigen rechtlichen Grundlagen bereits vorhanden sind. Zudem gilt das Gebot der Abwägung, da es sich um einen extremen und teuren Eingriff in den Straßenraum handelt. Hierfür wäre es sinnvoll, das besagte Szenario des Begegnungsraumes zunächst durch eine temporäre Absperrung oder Temporegulierung zu erproben. Dies entspricht dem Ansatz des Tactical Urbanism. Angemessen wäre eine Begleitung und Evaluierung der Erprobung durch eine wissenschaftliche Vor-/ Nachuntersuchung. Der Untersuchungsgegenstand darf sich nicht nur auf die Erfassung rein verkehrlicher Daten und Wirkungen beschränken, sondern muss auch Verhaltensänderungen im Straßenraum und die Auswirkungen auf die städtebaulichen Nutzungen erfassen.

7.5 KONZEPTBEURTEILUNG DURCH EXPERTEN*

Um den Reality Check abzurunden wurden verschiedene Fachexperten für eine kritische Einschätzung bzw. Beurteilung der einzelnen Konzeptbausteine mit den jeweiligen Handlungsempfehlungen interviewt.

7.5.1 VERKEHRSPLANERISCHE ANFORDERUNGEN

Für eine fachliche Beurteilung der Handlungsempfehlungen, die sich auf den Verkehr beziehen, hat sich die Projektgruppe die Meinung der Verkehrsplanerin Philine Gaffron eingeholt. Gaffron ist promovierte Verkehrsplanerin und seit 2005 Oberingenieurin am Institut W8 (Verkehrsplanung und Logistik) an der TU Hamburg-Harburg.

Zum Konzeptbaustein der Fahrradwege konnte Gaffron anregen, dass es generell wichtig sei, die Notwendigkeit für Handlungsempfehlungen durch konkrete Zahlen zu verdeutlichen. So sei zum Beispiel für die Realisierung einer Fahrradstraße erforderlich, dass zunächst die potentielle Nutzung nachgewiesen werde. Es müsste gezielt untersucht werden, von wem und von wie vielen die geplante Fahrradstraße genutzt werden würde.

Es sei von zentraler Bedeutung, die Handlungsempfehlungen nicht einzeln herauszugreifen, sondern sie in ein Gesamtkonzept zu überführen, welches übergeordnet alle relevanten Faktoren einbeziehe. Um eine Straße in eine Fahrradstraße umzuwandeln, sei es beispielsweise notwendig, die Zubringerfunktion der ausgewählten Straße zu überprüfen und mögliche Nutzungskonflikte mit dem ÖPNV zu beachten. Da der Fahrradverkehr in einer Fahrradstraße stets Vorrang habe, könnte es zu eventuellen Beeinträchtigungen des ÖPNV und somit zu zeitlichen Verzögerungen kommen.

Grundsätzlich rät Gaffron jedoch sogar komplett von der Umsetzung einer Fahrradstraße ab und spricht sich für Alternativen wie Fahrradstreifen, Fahrradspuren und Straßenverengungen aus, um Nutzungskonflikte zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Fahrradverkehr zu dezimieren. Eine Fahrradstraße sei eine äußerst drastische Maßnahme, die für viel Widerspruch unter den Anwohnern* und der Politik sorgen könne.

Im Bezug auf den Fußverkehr weist Gaffron darauf hin, dass die Notwendigkeit von Maßnahmen wie Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen auch mit Daten zur Belastung der Querungspunkte nachgewiesen werden müsse. Zudem müssten die jeweiligen Straßen hinsichtlich ihrer Querschnittsbelastung geprüft werden, da sich Zebrastreifen ab einer bestimmten Belastung nicht mehr in das Verkehrssystem integrieren lassen würden. Es bestehe weiter die Gefahr, dass der Verkehrsfluss der gesamten Umgebung behindert werden könne. Lichtsignalanlagen seien nach Gaffron prinzipiell eine sehr kostspielige Maßnahme, da diese nicht nur in der Anschaffung kostenintensiv seien, sondern aufwendig in das bestehende System von Lichtsignalanlagen integriert werden müssten. Alternativen seien Querungshilfen und Sprunginseln, da diese den Verkehrsfluss nicht sonderlich behindern, aber den Überweg für Fußgänger* dennoch erleichterten. Auf der elektronischen Unfallsteckkarte Hamburgs könne zudem recherchiert werden, wie hoch die Unfallstatistik an den betrachteten Querungen ist, um die Maßnahmen legitimieren zu können und ihre Dringlichkeit zu verdeutlichen. Außerdem seien komplexere Verkehrszählungen notwendig.

Im Hinblick auf den Begegnungsraum hebt Gaffron hervor, dass es keine allgemeingültigen Regelungen gebe. Es müsse jedoch darauf geachtet werden, dass es bei „Shared Spaces“ kei-

nen Parkraum für den MIV geben dürfe, da sonst zwangsläufig eine Aufteilung der Fläche nach Nutzungen entstehe. Um einen Begegnungsraum barrierefrei zu gestalten müsse auf Nutzer* mit Sehbeeinträchtigungen geachtet werden, indem man beispielsweise taktile Streifen integriere. Temporäre Sperrungen für den MIV seien laut Gaffron möglich, jedoch müsse diese ausreichend belegt werden können. Die Straßen, die von dem Shared Space betroffen seien, müssten genauestens geprüft werden und dürften keine Durchgangs- oder Zubringerfunktionen erfüllen, da die umliegenden Straßen sonst mit einer Doppelbelastung konfrontiert wären und damit eine neue Verkehrsproblematik entstehe.

Für eine weitere fachliche Expertise zu verkehrsplannerischen Anforderungen, insbesondere zu den Handlungsempfehlungen des Konzeptbausteins Fahrradwege, wurde ein Interview mit Reinhard Bartsch vom Bezirksamt-Nord des Fachbereichs Tiefbau durchgeführt. Herr Bartsch bewertet die Maßnahme aus der Schumannstraße eine Fahrradstraße zu machen als unproblematisch, solange keine Parkplätze vernichtet würden. Eine Parkplatzvernichtung hingegen produziere Gegenwehr und Überzeugungsarbeit sei benötigt. Die Beethovenstraße zu einem Teil der Veloroute zu machen sei eher problematisch, da in dieser Straße trotz bereits angelegter Fahrradwege ein hohes Verkehrsaufkommen bestehe. So könne die Beethovenstraße nicht verbreitert werden und biete als Veloroute nicht genügend Raum für notwendige unterstützende Radverkehrsanlagen.

Der vollständige Umbau der Bachstraße und der Humboldtstraße zu Einbahnstraßen sei grundsätzlich kein Problem, man müsse jedoch beachten, dass jede Einbahnstraße auch einen Mehrverkehr erzeuge, da Autofahrer* durch andere Straßen fahren müssten, um in die richtige Richtung zu fahren. Da die geplanten Einbahnstraßen

parallel zueinander in verschiedene Richtungen verliefen, müsse man darauf achten, ob die Knotenpunkte die Mehrbelastung aufnehmen könnten. Anhaltspunkte dafür würden beispielsweise Verkehrsknotenpunktberechnungen oder die Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RILSA) liefern.

7.5.2 ANSPRÜCHE AN GRÜNRÄUME

Für eine Beurteilung der Handlungsempfehlungen für den Konzeptbaustein Grünräume hat die Projektgruppe ein Interview mit Herrn Werner Steinke vom „Management öffentlicher Raum“ Hamburg Nord, geführt. Positive Rückmeldung gab es vor allem zu den Handlungsempfehlungen, die auf dem Engagement und der Beteiligung der Bürger* und Nutzer* des Quartiers basieren. Generell habe sich in der Stadtplanung in den vergangenen Jahrzehnten ein großer Wandel vollzogen. Setzte man vor wenigen Jahren städtebauliche Planungen noch nach dem „top down“-Prinzip um, ohne die Bürger* zu beteiligen und ihre Wünsche zu berücksichtigen, so stünde heute der „bottom up“-Prozess mit Bürgerbeteiligung und Kooperation im Mittelpunkt. Bei Projekten wie beispielsweise Beetpatenschaften sei zudem wichtig, dass sich Anwohner* freiwillig bereit erklären würden, Verantwortung zu übernehmen. Die Bürger* ließen sich jedoch nicht vorschreiben, für eine Grünfläche verantwortlich sein zu müssen. Zudem würden die Bürger* keinem Vertrag zustimmen, der sie rechtsverbindlich in die Pflicht nehme und bei einem Rechtsbruch Sanktionen vorsehe. Freiwilligkeit sei somit essentiell für Kooperation.

Jörn Walter, Oberbaudirektor von Hamburg von 1999-2017 formulierte einst, dass die Stadt Hamburg generell pleite sei. Die Handlungsempfehlungen würden teilweise hohe materielle Investitionen implizieren. Für die Realisierung von Trimm-Dich-Pfaden, Beschilderungen von Pflanzen oder Sitzgelegenheiten seien jedoch

keine Gelder übrig. So gibt die Stadt Hamburg im Durchschnitt nur etwa 59 Cent pro Quadratmeter für die Pflege von Grünflächen aus. Seines Erachtens nach würde die Stadt Hamburg solchen Handlungsempfehlungen nur nach guter Überzeugungsarbeit und bei gut durchdachten Konzepten zustimmen.

Die vorgeschlagene Errichtung eines Business Improvement Districts im Südwesten des Komponistenviertels unter Einbeziehung des Einkaufszentrums Hamburger Meile stelle zusätzliches Kapital zur Verfügung, um beispielsweise die Parkanlagen aufzuwerten und weiter zu entwickeln. Hierfür sei es jedoch notwendig, gute Argumente zu finden, um den Grundeigentümer der Hamburger Meile von den Vorteilen eines solchen BID's zu überzeugen. Ohne einen eigenen Nutzen darin zu sehen, stelle der Grundeigentümer wohl nicht freiwillig damit verbundene finanzielle Mittel bereit.

7.6 ZUSAMMENFASSUNG DES GESAMTKONZEPTE

Die vier Konzeptbausteine Fußwege, Fahrradwege, Grünräume und Begegnungsräume und deren jeweiligen Handlungsempfehlungen ergeben das Gesamtkonzept "Freie Fahrt für Fuß und Rad! Eine Vision für das Komponistenviertel". Ziel ist eine win-win Situation.

Die einzelnen Handlungsempfehlungen der Konzeptbausteine greifen ineinander. So ergänzt sich der neu geschaffene Begegnungsraum Imstedt/Von-Axen-Straße mit den sanierten Gehwegen im Imstedt. Auch die beiden neuen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen geschaffenen Eingänge in das Quartier am Übergang zum Johannes-Prassek Park und an der Adolph-Schönfelder-Straße unterstützen die Funktion des Begegnungsraumes. Der angrenzende Grünzug hinter dem Sportverein SV Uhlenhorst-Adler, der Bachpark, steht auch in Verbindung mit dem neu

geschaffenen Begegnungsraum. Durch eine Aufwertung dieses Parks erhöht sich die Aufenthaltsqualität. Auch die neuen und sicheren Fußwege stehen in enger Verbindung zu den Grünräumen. Eine Aufwertung und einheitliche Gestaltung der Wege und eine bessere Gestaltung der Zugänge bereits vorhandener Grünflächen ermöglicht neue Bespielungen durch die lokalen Akteure*. Durch die Schaffung eines Grundgerüsts aus Bänken, Beleuchtung, Maßnahmen wie ein Trimm-Dich-Pfad und quartiersübergreifende Barrierefreiheit ergeben sich für die Bewohner* mit unterschiedlichem Interesse verschiedenste Nutzungsmöglichkeiten.

Um Konflikte zwischen den Nutzern* des motorisierten Verkehrs und den Fußgängern* und Fahrradfahrern* zu vermeiden, wurde im Konzept bewusst darauf geachtet, die verschiedenen Räume den Nutzergruppen klar zuzuordnen. In einzelnen Räumen wird den Fahrradfahrern* und Fußgängern* erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt und damit das Paradigma der autogerechten Stadt aufgebrochen. Im Gesamtkonzept erhalten alle Verkehrsteilnehmer* jedoch ein gleichwertiges Nutzungsrecht und keine Nutzergruppe ist der anderen hierarchisch unter- oder überlegen. So entstehen neue Qualitäten öffentlicher und privater Freiräume und das Komponistenviertel entwickelt sich nach und nach immer mehr zu einem Ort für die Menschen angelehnt an die Vision des Stadtplaners Jan Gehl.

Die Vision für das Komponistenviertel "Freie Fahrt für Fuß und Rad!" steht in Zusammenhang mit den qualitativen Anforderungen, die Jan Gehl für eine "Stadt auf Augenhöhe" formuliert. Die Qualitätskriterien Schutz, Komfort und Beglückendes werden aufgegriffen und in den Handlungsempfehlungen der Konzeptbausteine beachtet.

Freiräume müssen ein Gefühl von Sicherheit geben und vor Verbrechen schützen. Um dies sicher zu stellen braucht es belebte öffentliche Räume,

überlappende Funktionen von verschiedenen Räumen zwischen Tag und Nacht und eine gute Beleuchtung. Zudem muss das Ziel der Schutz vor Verkehrsunfällen sein.

Die Handlungsempfehlungen des Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzepts für das Komponistenviertel knüpfen hier an. Die Aufwertung mittels neuer Gestaltungselemente und die Installation neuer Beleuchtungssysteme der Straßen- und Grünräume dient beispielsweise dazu, die Räume neu zu beleben und Sicherheit sowohl tagsüber als auch in der Nacht zu gewährleisten. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wie Einbahnstraßen geben insbesondere den Fußgängern und Fahrradfahrern ein neues Gefühl von Sicherheit und dienen der Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Ein weiteres wichtiges Qualitätskriterium ist der Komfort. Städte für Menschen bieten den Bewohnern* zahlreiche Möglichkeiten, sich im Freiraum wohlfühlen und zu interagieren. Es werden neue Aufenthaltsmöglichkeiten, Orte der Interaktion und Kommunikation und Orte für Spiel und Spaß geschaffen. Das Fuß-, Fahrrad und Gesamtkonzept zielt darauf ab die Bewohner* durch kreative Aktivitäten wie Urban Gardening zu aktivieren. Die Handlungsempfehlungen des Konzeptbausteins Begegnungsräume beinhalten die Integration attraktiver Sitzbereiche, Ruhebänke und attraktiver Wartezonen.

Positive Sinneseindrücke führen dazu, dass Menschen in einer Stadt und in den dazugehörigen Freiräumen glücklich sind und sich wohlfühlen. Das Design, die Wahl von guten Materialien, wie auch Bäume und Grünanlagen verstärken das beglückende Gefühl. Diese zentralen Erkenntnisse von Jan Gehl wurden in allen Konzeptbausteinen und den dazugehörigen Handlungsempfehlungen des Gesamtkonzepts berücksichtigt. Es braucht eine Stadt auf Augenhöhe.

7.7 REALISIERBARKEIT DES GESAMTKONZEPTE

Der Anspruch war, ein Konzept für das Komponistenviertel zu entwickeln, dass sich im Rahmen der rechtlichen und politischen Handlungsspielräume realisieren lässt. Stadtplanerische Interventionen setzen grundsätzlich einen politischen Beschluss und Rückhalt voraus. Um die Handlungsempfehlungen realisieren zu können wird ein planerisches und rechtliches Instrument auf regionaler Ebene benötigt.

Eine Möglichkeit wäre das Gesamtkonzept in ein „Integriertes Entwicklungskonzept“ (INEK) bzw. in ein „Integriertes Freiraumentwicklungskonzept“ (INFEK) zu überführen. Solche Entwicklungskonzepte können im Rahmen eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts oder als eigenständiges Fachkonzept aufgestellt werden. Ziel eines INFEKs ist eine verträgliche bauliche Dichte und Stadtentwicklung zu definieren und gleichzeitig urbane Freiräume zu sichern und zu entwickeln. INFEKs sind für Stadtteile und Quartiere mit besonderem Handlungsbedarf gedacht:

1. Gebiete mit Defiziten an wohnungsnahen öffentlichen und privaten Freiräumen (Freiraumbedarfsanalyse)
2. Gebiete mit besonderem Veränderungsdruck durch Verdichtungsmaßnahmen, Konversion, Umbau von Verkehrsräumen oder anderen städtebaulichen Transformationen
3. Gebiete mit städtebaulichen, funktionalen und /oder sozialen Defiziten (Programmgebiete Soziale Stadt)

Die Träger eines INFEKs sind Grün- und Stadtentwicklungsämter auf Bezirksebene. Bislang sind INFEKs lediglich im Rahmen der Städtebauförderung und des Besonderen Städtebaurechts rechtlich verankert. Auch der § 171 b BauGB umfasst Städtebauliche Entwicklungskonzepte. Dabei sind Belange der Freiraumsicherung und -entwicklung jedoch nur ein Belangen unter vie-

len und es fehlt eine genauere Beschreibung von Richtwerte wie „pro 500 m muss jedem Einwohner 6 m² Freiraum im Grünen zur Verfügung stehen“. Ein anderes Instrument sind Grünordnungspläne (GOP), welche sich auf den engeren Geltungsbereich des Bebauungsplans beschränken. Im Idealfall können sich INFEK und GOP ergänzen (vgl. BBSR 2017, S.16 f.). Ein INFEK könnte zudem in einem Städtebaulichen Vertrag § 11 BauGB rechtlich verankert werden. Die Vorteile eines Städtebaulichen Vertrages sind die vielseitig möglichen Festsetzungen und eine ortsbezogene Detailplanung. Zudem können lokale Interessensgruppen adressiert und zur Pflege und Mitgestaltung der Freiräume verpflichtet werden. Beispiel für ein INFEK ist das Freiraumkonzept „Spot ON Hamm Horn“, welches eine Grundlage für die zukünftige Rückgewinnung und Erhaltung urbaner Frei- und Grünräume in den Hamburger Stadtteilen Hamm und Horn erarbeitet hat. Es handelt sich um ein Pilotvorhaben der „Qualitätsoffensive Freiraum“, welches im Rahmen des Leitprojektes „Innenentwicklung von der Metropolregion Hamburg“ gefördert wird. „Wesentliche Bestandteile des Pilotvorhabens sind die Erstellung eines Integrierten Freiraumkonzepts in Verbindung mit einer prozessbegleitenden Bürgermitwirkung und der Einsatz eines Freiraummanagers. Das Freiraumkonzept wird von zwei Planungsbüros bearbeitet und von der Behörde für Umwelt und Energie in Zusammenarbeit, sowie dem Bezirksamt Hamburg-Mitte begleitet“ (Behörde für Umwelt und Energie 2017).

„Ziel des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) der Stadt Hamburg ist es, die Lebensqualität in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf durch städtebauliche Maßnahmen zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken“ (Freie und Hansestadt Hamburg o.J.). Die Stadt Hamburg hat ihre Entwicklungsziele in unterschiedlichen Förderpro-

grammen festgesetzt: Städtebauliche Sanierung, Stadtumbau West, Soziale Stadt, Aktive Stadt und Ortsteilzentren, Städtebaulicher Denkmalschutz und Landesförderung. Die Fördermittel können unter anderem Investitionen in die städtische Infrastruktur wie öffentliche Plätze und Grünflächen unterstützen. Zusätzlich hat Hamburg als erste deutsche Großstadt eine umfassende Gründachstrategie entwickelt und die Behörde für Umwelt und Energie (BUE) stellt bis 2019 für ein Förderprogramm zur Dachbegrünung 3 Millionen Euro zur Verfügung (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (BUE) o. J.). Förderprogramme bieten also die Möglichkeit gezielt Entwicklungen in Teilräumen innerhalb der Stadt zu finanzieren.

Für die Realisierbarkeit der Handlungsempfehlungen des Fuß-, Fahrrad- und Freiraumkonzepts für das Komponistenviertel könnte daher angestrebt werden, das Komponistenviertel zu einem Fördergebiet eines Programms zu erklären, welches beispielsweise auf mehr Grün in der Stadt oder eine fußgängerfreundlichere Stadt abzielt. Die Städtebauförderung beginnt meist mit der Erstellung eines Quartierskonzepts. Da mit diesem Studienprojekt bereits ein Entwicklungskonzept erarbeitet wurde wäre dieser zeitintensive Arbeitsschritt nicht mehr nötig, wodurch sich ein Mehrwert ergeben würde das Komponistenviertel zu einem Fördergebiet zu erklären.



Abb. 7.23: Das Gesamtkonzept im Überblick

8

FAZIT UND REFLEXION

Die Forschungsarbeit im Rahmen des Studienprojekts ist nun abgeschlossen. Es folgt die Präsentation der Ergebnisse im Stadtteilrat und im Regionalausschuss im September 2017 und die damit einhergehende Übergabe der Handlungsempfehlungen an die lokale Politik.

Bei der Durchführung des Reality Checks erwies sich die Umsetzung der Handlungsempfehlungen teilweise als sehr schwierig, da das Know-How über die vielen gesetzlichen Richtlinien und das Expertenwissen zu beispielsweise verkehrssplanerischen Anforderungen während des Bachelorstudiengangs bisher nur teilweise vermittelt wurde. So werden die Studierenden in den Experteninterviews darauf hingewiesen, dass es beispielsweise spezielle Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST) gibt. Viele der formulierten Handlungsempfehlungen beruhen zudem primär auf dem Engagement der Anwohner*, zum Beispiel Beetpatenschaften. Das Verantwortungsbewusstsein kann zwar mit einem „Letter of Intent“ über die Pflege der öffentlichen Freiräume gestärkt werden, dieser hat jedoch keine Rechtswirksamkeit. Die Stärkung bürgerschaftlichen Engagements stellt daher eine zusätzliche Herausforderung dar, kann nicht vorausgesetzt und auch nicht mit stadtplanerischen Interventionen hergestellt werden. Die Bestandsaufnahme machte jedoch deutlich, dass teilweise schon eine Form der Aneignung und autonomen Gestaltung von Freiräumen im Komponistenviertel stattfindet, weshalb die grundsätzliche Bereitschaft für bürgerschaftliches Engagement angenommen wurde.

Zusätzlich wäre es sinnvoll, die Handlungsempfehlungen zunächst temporär zu erproben und erst dann baulich umzusetzen. Wichtig könnte auch sein, nach kurzfristigen und langfristigen Handlungsempfehlungen zu differenzieren.

Um die Notwendigkeit einzelner Handlungsempfehlungen deutlich machen zu können, wären

zudem weitere sehr detaillierte Untersuchungen notwendig. Dies wäre jedoch über den Rahmen dieses Studienprojekts zu weit hinausgegangen, weshalb sich beispielsweise damit zufrieden gegeben werden musste, keine umfassenden Kostenrechnungen aufstellen zu können.

Das Konzept hat keinen ganzheitlichen Anspruch und führt damit lediglich so weit, wie es im Rahmen der personellen und zeitlichen Ressourcen eines Studienprojekts möglich war.

Die intensive Zusammenarbeit mit den Stadtteilpolitikern macht noch einmal deutlich, wie stark regionale, kleinräumige stadtplanerische Entscheidungen von den politischen Zielsetzungen innerhalb einer Legislaturperiode geprägt und abhängig sind. Insbesondere die Verkehrsproblematik stellt eine politisch höchst aufgeladene Debatte dar, zu der ein möglichst neutraler, planerischer Zugang gefunden werden musste, was teilweise eine ziemliche Herausforderung darstellte.

LITERATUR- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

LITERATURVERZEICHNIS:

Akademie für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein (1999): Moderation von Planungs- und Entwicklungsprozessen. Neumünster, Akademie für Natur und Umwelt.

Albers, Olaf (2001): Gekonnt moderieren: Zukunftswerkstatt und Szenariotechnik. Regensburg, Berlin, Walhalla Fachverlag.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (o. J.): Radfahrstreifen und Velorouten - Tipps und Regeln zu den neuen Markierungen auf Hamburgs Straßen. http://hamburg.adfc.de/fileadmin/redaktion/Verkehr/Velorouten/2017/20170600adfc_Radfahrstreifen_Velorouten.pdf (Aufruf: 08.08.2017).

Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen (AGEB) (2017): Energieflussbild 2016 für die Bundesrepublik Deutschland. Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen. <http://www.ag-energiebilanzen.de/9-0-energieflussbilder.html> (Aufruf: 08.08.2017).

bad architects group (2012): Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland, Salzburger Institut für Raumordnung & Wohnen (SIR).

Big-Städtebau GmbH (o. J.): Das Barmbeker Baumpatenschaftsprogramm. <http://barmbek-baut.de/baumpatenschaft/> (Aufruf: 07.08.2017).

Bibliographisches Institut GmbH (2017): Duden | Freiraum | Rechtschreibung, Bedeutung, Definition. <http://www.duden.de/rechtschreibung/Freiraum> (Aufruf: am 10.06.2017).

Bischoff, Ariane; Selle, Klaus; Sinning, Heidi (2005) [1995]: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Dortmund, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Bräuer, Dirk; Draeger, Werner; Frieze, Harald; Cleve, Heinz; Klöckner Dorothee; Lebuser Stephanie (2001): Fußverkehr - Eine Planungshilfe für die Praxis. Dortmund. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS).

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2016): Freiraum-Fibel: Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt. Bonn, BBSR.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2017): Gartenstadt 21 Grün-Urban-Vernetzt. Band 2: Ein Modell der nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung. Ein neues Leitbild für die Stadtentwicklung in verdichteten Ballungsräumen – Vision oder Utopie? <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/gartenstadt-21-band-2-dl.pdf> (Aufruf: 07.08.2017).

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2002): Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen. <https://www.gesetze-im-internet.de/bgg/BJNR146800002.html> (Aufruf: 10.08.2017).

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2001): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil. http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Aufruf: 10.08.2017).

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2013): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (Aufruf: 10.08.2017).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): Grün in der Stadt - Für eine lebenswerte Zukunft, Grünbuch Stadtgrün, Hamburg. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/gruenbuch_stadtgruen_broschuere_bf.pdf (Aufruf: 08.08.2017).

Bundeszentrale für politische Bildung (2016): Saysches Theorem. <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/lexikon-der-wirtschaft/20539/saysches-theorem> (Aufruf: 18.07.2017).

Bundeszentrale für politische Bildung (2017): Verstädterung. Stadt- und Landbevölkerung in absoluten Zahlen und in Prozent der Weltbevölkerung, 1950, 2015 und 2050. <http://www.bpb.de/wissen/6ODQKG,0,Verst%4dterung.html> (Aufruf: 18.07.2017).

Debord, Guy (1958): Theorie des Umherschweifens. In: Gallissaires, Pierre; Mittelstädt, Hanna; Ohrt, Roberto (Hg.,1995): Der Beginn einer Epoche - Texte der Situationisten. Hamburg, Edition Nautilus. S. 64-67.

Deutsches Institut für Menschenrechte (2006): Behindertenrechtskonvention (CRPD). <http://www.institut-fuer-menschenrechte.de/?id=467> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg (1997): Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm, Gemeinsamer Erläuterungsbericht. <http://www.hamburg.de/contentblob/3910982/683bde68e81d5fc0cc-08c7e5fb8ee4ab/data/erlaeuterungsbericht-landschaftsprogramm.pdf;jsessionid=463012D446DBBFD4E-8572D05A6C0355F.liveWorker2> (Aufruf: 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg (2017): BID Quartier Gänsemarkt - hamburg.de. <http://www.hamburg.de/bid-projekte/4353720/bid-projekt-quartier-gaensemarkt/> (Aufruf 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2009): Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg. Neuss, IGS.

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007): Radverkehrsstrategie für Hamburg. <http://www.hamburg.de/contentblob/129682/9d37bbb142c189e8a3ddad3d4566d896/data/radverkehrsstrategie-fuer-hamburg.pdf> (Aufruf: 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2012): Freiraumbedarfsanalyse 2012. Hamburg

<http://www.hamburg.de/contentblob/4145766/4570d9d74ccc2d8cc751768f6b79c2bd/data/d-freiraumbedarfsanalyse.pdf> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013a): Mehr Stadt in der Stadt: Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg. <http://www.hamburg.de/contentblob/4146538/0c18b8b8f-729dedf0101cbad97e3b07f/data/d-qualitaetsoffensive-freiraum.pdf> (Aufruf: 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013b): Hamburg gemeinsam gestalten. Stadt Hamburg. <http://www.hamburg.de/contentblob/4126596/bf525e93e4ff197547a5fd2962934777/data/broschuere-buergerbeteiligung.pdf> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (2016): Natur-Cent im Wohnungsbau vereinbart. <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/6152642/2016-05-23-bue-natur-cent/> (Aufruf: 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (o. J. a): Auf die Dächer - fertig - grün!
<http://www.hamburg.de/gruendach/4364756/gruendachfoerderung/> (Aufruf: 09.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie (o. J. b): Spot ON Hamm Horn - Hintergrund.
<http://www.hamburg.de/spot-on-hamm-horn/hintergrund/> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2013): Fahrradstraßen in Hamburg - Sicher und komfortabel Rad fahren. <http://www.hamburg.de/contentblob/3901488/7f-2019578b38d37e34eac300e1d95395/data/fahrradstrassen-faltblatt.pdf> (Aufruf: 08.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2015): Radverkehrsstrategie für Hamburg - Fortschrittsbericht 2015. <http://www.hamburg.de/contentblob/4538022/f80b2806d74a33d-ba4f404dd319d10ce/data/fortschrittsbericht-2015.pdf> (Aufruf: 07.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (o. J. c): Fahrradhäuschen in Hamburg - hamburg.de. <http://www.hamburg.de/radverkehr/2940772/fahrradhaeuschen/> (Aufruf: 08.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (o.J. a): Mit Plan zum Ziel - hamburg.de. <http://www.hamburg.de/hamburg-auf-dem-weg-zur-fahrradstadt/2995602/radverkehrsstrategie-ziele/> (Aufruf: 08.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (o. J. b): Interesse an einem Abstellplatz in einem Fahrradhäuschen? - hamburg.de. <http://www.hamburg.de/radverkehr/3236210/fahrrad-fahrradhaeuschen-interesse/> (Aufruf: 08.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord (2016): Fahrradstraße Leinpfad fertig gestellt. <http://www.hamburg.de/hamburg-nord/planen-bauen-wohnen/6872360/fahrradstrasse-leinpfad/> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord (o. J.): Bezirksamt Hamburg-Nord – Planen, Bauen & Wohnen – Radverkehr – FHH – hamburg.de. <http://www.hamburg.de/hamburg-nord/planen-bauen-wohnen/6872360/fahrradstrasse-leinpfad/> (Aufruf: 08.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg, Finanzbehörde (o. J.): Der Erschließungsbeitrag. <http://www.hamburg.de/contentblob/3688698/7fc42cbcdcbf97e963fc1327f93b522a/data/broschuere-der-erschliessungsbeitrag.pdf> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg; Teerling, Imke (2016): Vom Arbeiterviertel zum attraktiven Wohnquartier. <http://www.hamburg.de/sehenswertes-barmbek-sued/> (Aufruf: 10.08.2017).

Freie und Hansestadt Hamburg (o. J.): Ziele des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung. <http://www.hamburg.de/rise/> (Aufruf: 10.08.2017).

Gehl, Jan (2012): Leben zwischen Häusern. Berlin, Jovis.

Gehl, Jan (2015a): Leben zwischen Häusern. 2. Auflage. Berlin, Jovis.

Gehl, Jan (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis.

Gesetzsammlungsamt (1810-1906): Wegeordnung für die Provinz Westpreußen vom 27. September 1905. In:

Gesetz-Sammlung für die Königlich-Preußischen Staaten, Bd VII, 1900-1906) S. 682.

Gomez, José (2004): Moderations- und Präsentationssituationen gestalten.

In: Euler, Dieter; Metzger, Christoph (Hg.): Sozialkompetenzen in Theorie und Praxis. St. Gallen, Institut für Wirtschaftspädagogik an der Universität St. Gallen. S. 10-36.

Hafner, Thomas; Wölfle, Gunther (2007): Die barrierefreie Stadt für eine alternde Gesellschaft. Berlin. Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.

https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/2000_2014/PDF_Dokumente/2007/FW_3_2007_Die_barrierefreie_Stadt_fuer_eine_alternde_Gesellschaft_Hafner_Woelfle.pdf (Aufruf: 10.08.2017).

Hamburg-Stadtpark.de (o. J.): Hamburger Stadtpark: Geschichte.

http://www.hamburg-stadtpark.de/frames/index_geschichte.htm (Aufruf: 09.08.2017).

Hamburger Wochenblatt (2017): Hamburg: Unterwegs ohne Bus, Auto und Rad. <http://www.hamburger-wochenblatt.de/eppendorf/lokales/hamburg-unterwegs-ohne-bus-auto-und-rad-d38310.html> (Aufruf: 07.08.2017).

Hertzsch, Wencke (2010): Wie kann mit Planung den Integrationsanforderungen im öffentlichen Raum begegnet werden? In: Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (Hg.): Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 2/2010: Öffentlicher Raum – Infrastruktur für die Stadtgesellschaft, S. 89-92.

Hiller, Dr. Jens (2016): Studienhandbuch wissenschaftliches Arbeiten und Schreiben. 2. Auflage. Wuppertal.

Hölters, Wolfgang (1996): Handbuch des Unternehmens- und Beteiligungskaufs. 4. Auflage. Köln, Otto Schmidt Verlag.

Hohaupt, Bernhard; Kohaut, Johannes (2015): Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Köln, Verlagshaus Rudolf Müller.

Immowelt AG (2017): Wohnungspreise in Hamburg 2017. <https://www.immowelt.de/immobilienpreise/hamburg/wohnungspreise> (Aufruf: 10.08.2017).

König, Fiedler (2005): God Cities. Zürich. ETH Zürich.

Linder, Wolf; Vatter, Adrian (1996): Kriterien zur Evaluation von Partizipationsverfahren. In: Selle, Klaus (Hg.): Planung und Kommunikation. Wiesbaden, Bauverlag. S. 181-188.

Meuser, Michael; Nagel, Ulrike (1991): ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Bogner, Alexander; Littig, Beate; Menz, Wolfgang (Hg.) (2002): Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 73

Nanz, Patrizia; Fritzsche, Miriam (2012): Handbuch Bürgerbeteiligung - Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. Schriftenreihe, Band 1200. Bonn, Bundeszentrale für politische Bildung.

Pelz, Prof. Dr. Waldemar (2017) [2004]: SWOT-Analyse. Technische Hochschule Mittelhessen. <http://www.wpelz.de/swot-analyse/SWOT-Analyse.pdf> (Aufruf: 14.07.2017).

Perkowski, Julia (2012): Schülerpatenschaft Hohenstein: Neue Schilder für den Park - WZ.de. <http://www.wz.de/lokales/wuppertal/stadtteile/schueler-patenschaft-hohenstein-neue-schilder-fuer-den-park-1.1028556> (Aufruf: 07.08.2017).

Pershing, James (2006): Handbook of Human Performance Technology. San Francisco, Pfeiffer.

Reicher, Christa; Kemme, Thomas (Hg.) (2009): Der öffentliche Raum. Ideen - Konzepte - Projekte. Berlin, Jovis.

Reinert, Adrian (2003): Bürger(innen)beteiligung als Teil der lokalen Demokratie. In: Ley, Astrid; Weitz, Ludwig (Hg.): Praxis Bürgerbeteiligung - Ein Methodenhandbuch. S. 33-40.

Skiba, Isabella; Züger, Rahel (2009): Basics. Barrierefrei Planen. Basel, Birkhäuser.

Stadt Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011): Handbuch zur Partizipation. Berlin, Kulturbuch-Verlag.

Stadt Heilbronn (2012): Fußwegekonzept Heilbronn. Hannover. SHP Ingenieure.

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2016): Stadtteilprofil. Barmbek-Süd. https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/NR18_Statistik-Profil_HH_2016.pdf (Aufruf: 10.08.2017).

Süddeutsche Zeitung (2014): UN: Zwei Drittel der Menschheit lebt 2050 in Städten. <http://www.sueddeutsche.de/news/leben/bevoelkerung-un-zwei-drittel-der-menschheit-lebt-2050-in-staedten-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-140710-99-08796> (Aufruf: 07.08.2017).

Wentz, Martin (2010): Der öffentliche Raum als das Wesentliche der Stadt. In: Havemann, Antje; Selle, Klaus (Hg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel; Analysen, Positionen und Konzepte. Detmold, Rohn (Edition Stadt-Entwicklung), S. 452-470.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1: Forschungsverlauf
eigene Darstellung

Abb. 2.1: Methodische Schritte
eigene Darstellung

Abb. 3.1: Auto vs. Fahrräder
Gehl, Jan (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis. S. 24.

Abb. 3.2: Aktivitäten
Gehl, Jan (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis. S. 35.

Abb. 3.3: Qualitätskriterien nach Jan Gehl
Gehl, Jan (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis. S. 275

Abb. 4.1: Verortung des Komponistenviertels in Hamburg
eigene Darstellung

Abb. 4.2: Zentrale Orte im Komponistenviertel
eigene Darstellung

Abb. 4.3: Maroder Fußweg
eigene Darstellung

Abb. 4.4: Blockierter Fußweg
eigene Darstellung

Abb. 4.5: ÖPNV im Komponistenviertel
eigene Darstellung

Abb. 4.6: Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen
eigene Darstellung

Abb. 4.7: Falschparkende Autos in Park- und Grünanlagen
eigene Darstellung

Abb. 4.8: Zugeparkter Gehweg
eigene Aufnahme

Abb. 4.9: Trampelpfad durch eine Park- und Grünanlage
eigene Aufnahme

Abb. 4.10: Rundgang durch das Komponistenviertel
eigene Aufnahme

Abb. 5.1: Stand beim Mobilen Bürgerdialog
eigene Aufnahme

Abb. 5.2: Gespräch beim Mobilen Bürgerdialog
eigene Aufnahme

Abb. 5.3: SWOT-Analyse
eigene Darstellung

Abb. 6.1: Aufwärmspiel Ideenworkshop
eigene Aufnahme

Abb. 6.2: Arbeit an den Thementischen
eigene Aufnahme

Abb. 6.3: Arbeitsschritte
eigene Darstellung

Abb. 7.1: Das Gesamtkonzept im Überblick
eigene Darstellung

Abb. 7.2: Neue Verkehrswege
eigene Darstellung

Abb. 7.3: Gesamtkonzept Fußwege

Abb. 7.4: Weg im Park vorher
eigene Aufnahme

Abb. 7.5: Weg im Park nachher
eigene Darstellung

Abb. 7.6: Breite Gehwege vorher
eigene Aufnahme

Abb. 7.7: Breite Gehwege nachher
eigene Darstellung

Abb. 7.8: Straßenübergang vorher
eigene Aufnahme

Abb. 7.9: Straßenübergang nachher
eigene Darstellung

Abb. 7.10: Gesamtkonzept Fahrradwege
eigene Darstellung

Abb. 7.11: Referenzbeispiel Fahrradstraße in Darmstadt
<https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/fuss-und-radverkehr/fahrradstrassen-fuer-darmstadt/> (Aufruf 11.8.2017).

Abb. 7.12: Fahrradhäuschen Typ Ottensen
eigene Aufnahme

Abb. 7.13: Gesamtkonzept Grünräume
eigene Darstellung

Abb. 7.14: Referenz Beetpatenschaft
<http://www.ndr.de/nachrichten/netzwelt/Nachbarn-ruecken-dank-Online-Netzwerk-zusammen,nebenan110.html> (Aufruf: 10.06.2017).

Abb. 7.15: Referenz Trimm-dich-Pfad
<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/oberhachingtaufkirchen-klimmzuege-fuer-ei-nen-trimm-dich-pfad-1.2798751> (Aufruf: 11.08.2017).

Abb. 7.16: Skizze Eingangssituation Park
eigene Darstellung

Abb. 7.17: Urban Gardening im Komponistenviertel
eigene Aufnahme

Abb. 7.18: Gesamtkonzept Begegnungsräume
eigene Darstellung

Abb. 7.19: Straßenkreuzung vorher

Abb. 7.20: Straßenkreuzung nachher

Abb. 7.21: Platzsituation vorher

Abb. 7.22: Platzsituation nachher

Barmbek-Süd (West)		Begehung 12.5.15 mit Katja Wolfram, Yvonne Behla, Christoph Reiffert
Nr.	Wo?	Was?
1	Weidestraße x Johannes-Prassek-Park	Keine Möglichkeit für Radler, legal aus dem Park auf die Weidestraße zu fahren
2	Flotowstraße x Imstedt	Schulweg, Kreuzungsbereich zugeparkt
3	Von-Axen-Straße x Imstedt x Mozartstraße	Schulweg, Kreuzungsbereich zugeparkt, Übergänge fehlen
4	Mozartstraße / Zugang zum Park zwischen Nr. 52 und 54	Fußweg zugeparkt
5	Spielplatz/Park zwischen Bachstraße und Flotowstraße	Freilaufende Hunde
6	Schumannstraße x Grünzug	beidseitig, Schulweg, SAGA-Spielplatz, keine Quermöglichkeit, zugeparkt
7	Döcherstraße, Hundewiese	Bank fehlt, Zugang von Imstedt
8	Heitmannstraße x Beethovenstraße	Poller entlang der Einmündung Nordseite, da Pkw dort breiten Gehweg überfahren und parken
9	Heitmannstraße x Beethovenstraße	Absenkung Bordsteine Nordseite Heitmannstraße, alle anderen schon abgesenkt
10	Bartholomäusstraße x Grünzug	Zugang Grünzug West neben Bartholomäusstraße zugeparkt
11	Framheimstraße x Grünzug	Absenkung Bordstein Westen
12	Grünzug zwischen Desenißstraße und Heitmannstraße	1 Papierkorb fehlt
13	Desenißstraße x Grünfläche	Absenkung Bordstein Ostseite
14	Adolph-Schönfelder-Straße x Grünfläche ggü. Nr. 33	Absenkung Bordstein Ostseite
15	Framheimstraße x Beim Alten Schützenhof	Knoten so zugeparkt, dass Straßenquerung gefährlich oder mit Buggy unmöglich
16	Beim Alten Schützenhof x Grünzug an Framheimstraße	Zugang zu Grünanlage nur über private Ausfahrt, da direkter Zugang zugeparkt
17	Hamburger Straße Höhe Wagnerstraße/ U-Bahn	Barrierefreier Zugang zum Bereich nördlich der Hamburger Straße und östlich der Adolph-Schönfelder-Straße. Derzeit ebenerdig nur für Radfahrer_innen, über Rampe/Brücke nur mit Rolltreppe an der Nordseite
18	Humboldtstraße Höhe Nr. 96	Übergang zur Ilse-Löwenstein-Schule, vorhandene Betonringe verschoben, instandsetzen,
19	Humboldtstraße x Grünzug neben Schulgelände	Zugang Grünzug zugeparkt
20	Humboldtstraße x Bostelreihe	Durchfahrverbot Richtung Süden wird missachtet, um zu Tiefgarage neben Hausnr. 9 zu gelangen (über Radweg oder Straße selbst)
allg.	Spielplatzschilder	Kontakt zur Meldung von Schäden und Verschmutzungen fehlt (Bsp.: SAGA)

Vorschläge für Projekte mit Studierenden in Barmbek-Süd

Christoph Reiffert / Dr. Katja Wolframm, 18.7.2016

1. Grüne Fußwegeverbindungen im Komponistenviertel
2. Vorfahrt für die Velorouroute 6 / Fahrradstraße zwischen Quartier Finkenau und Quartier Dehnhaide

1. Grüne Fußwegeverbindungen im Komponistenviertel

Das Quartier

Das Komponistenviertel liegt im Südwesten des Stadtteils Barmbek-Süd. Neben reinen Wohnlagen gibt es gemischte Wohn- und Geschäftsgebiete und kleinere Gewerbebereiche sowie einen Sportplatz. Das Quartier ist relativ dicht besiedelt und von Geschosswohnungsbau mit in der Regel mindestens fünf Etagen geprägt.

Wie in allen innerstädtischen, verdichteten Wohnlagen ist privates Grün äußerst knapp. Den Stadtteil durchziehen aber mehrere, teils miteinander und mit angrenzenden größeren Parks verbundene Grünzüge. Diese werden von den Bewohnern des Quartiers sehr gut genutzt. Sie dienen sowohl der Erholung als auch als grüne Wegeverbindung, zum Beispiel zwischen Wohnung und Schule bzw. zwischen verschiedenen Schulstandorten dienen.

Problemlage

- Ein Grundproblem sind zu viele Privatfahrzeuge für die vorhandenen öffentlichen Parkplätze im Straßenraum, so dass vielerorts regelwidrig geparkt wird. Zugänge zu Grünflächen und Straßenkreuzungen werden so zugeparkt, dass kein adäquater und erst recht kein barrierefreier Zugang mehr besteht.
- An Kreuzungen gibt es Probleme bei der Verkehrssicherheit, da durch regelwidrig parkende Fahrzeuge Sichtbeziehungen gestört werden. Die Straße querende Menschen, insbesondere Kinder, laufen so Gefahr, übersehen zu werden.
- Vereinzelt fehlt es an einer Anbindung zu weiteren Grünanlagen, von denen die Grünzüge durch breite und viel befahrene Straßen getrennt sind.
- Die Grünzüge selbst weisen zudem teilweise Defizite wie mangelnde Barrierefreiheit, fehlende Sitzgelegenheiten und Abfalleimer und eine nicht ausreichende Wegequalität und Beleuchtung auf.
- In einigen Grünzügen gibt es zudem die Problematik, dass Hundehalter*innen ihre Tiere entgegen den Vorschriften frei laufen lassen, so dass besonders spielende Kinder sich nicht sicher fühlen.
- Da es keine Wegweiser oder Lagepläne gibt, sind die schon jetzt vorhandenen, nutzbaren Wegeverbindungen für weniger Ortskundige nur unzureichend zu erkennen.

Nr. 21

24. Mai 2017

Aus dem Stadtteil 5

Neuer Blick auf alte Struktur

Angehende Stadtplaner haben frische Ideen für ein Barmbek-Konzept

Von Ulrich Thiele

BARMBEK Zukunftsplanung mitentwickelt von jenen, denen die Zukunft gehört: In diese Richtung dürften Carmen Möller, Christoph Reiffert und Dr. Katja Wolfram von den Grünen gedacht haben, als sie für ein gemeinsames Projekt Kontakt zur HafenCity Universität (HCU) aufnahmen.

Unter dem Titel „Quartier der kurzen Wege – Konzept für attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen in und um das Komponistenviertel“ beschäftigen sich elf Studenten der HCU bis zu den Sommerferien mit der Analyse der Situation im Viertel und der Erarbeitung eines umsetzbaren Konzepts. Das Projekt findet im Rahmen des Studiengangs „Stadtplanung“ in enger Kooperation mit den Bezirkspolitikern der Grünen statt, die den Studenten als Berater und Kontaktvermittler zur Seite stehen. „Wir sind auf die HCU zugegangen und haben dieses Projekt vorgeschlagen, weil Studenten einen anderen, frischen Blickwinkel haben“, erklärt Christoph Reiffert, Bezirksabgeordneter der Grünen in Hamburg-Nord. Bei den Nachwuchsstadtpla-



Katja Wolfram und Christoph Reiffert (v.l.) mit den Studenten und Betreuern der HCU

nern kommt das Projekt gut an: Es gab vorweg so viele Interessenten, dass am Ende nur ein kleiner Kreis als Teilnehmer berücksichtigt werden konnte. „Uns hat vor allem die Praxisorientiertheit fasziniert“, sagt Marieke Pilop, Studentin der Stadtplanung im 4. Semester. „Viele von uns haben auch einen Bezug zum Viertel, und die Chance, gemeinsam mit den Bürgern etwas entwickeln zu können“, so

die 22-Jährige. Denn auch das ist ein zentraler Aspekt des geplanten Konzepts: Außer den Politikern und dem Stadtrat sollen auch Barmbeker Bürger in das „bottom-up“-Projekt einbezogen werden, ein Workshop zur gemeinsamen Ideenentwicklung ist bereits in Planung. Die Ergebnisse sollen im Stadteirat und im Regionalausschuss präsentiert werden. Am Ende erhoffen sich die

Grünen statt Konzepten für kleine Einzelaspekte eine Art „Vogelperspektive“ auf das Viertel. „Wir wünschen uns, dass die Chancen des Gebiets auf höherer Ebene erfasst werden“, sagt Christoph Reiffert. Beim ersten gemeinsamen Treffen am vergangenen Freitag im „Barmbek-Basch“ mit anschließendem Rundgang durch das Viertel präsentierten die Studenten bereits ihre ersten Beobachtungen und Ideen. So hätten erste Erkundungen der Gegend ihnen enge, teils marode Straßen mit chaotischen Parksituationen offenbart, zudem blieben viele potenzielle Grünflächen ungenutzt. Doch auch an Möglichkeiten mangelte es nicht: Viele Privatwege mit „Durchgang verboten“-Schild würden den Rad- und Fußverkehr erheblich erleichtern, wären sie für die Öffentlichkeit freigegeben, erklärten die Studenten.



Christoph Reiffert im Gespräch mit Studentin Marieke Pilop



Grünen-Politikerin Katja Wolfram im Gespräch mit den Studenten beim gemeinsamen Rundgang durch das Komponistenviertel
Fotos: Thiele

ANZEIGE

Faire Beratung Hausmann Immobilien ausgezeichnet

LANGENHORN Die Neuregelung durch das Bestellerprinzip seit 2015 hat den Markt für Immobilienmakler deutlich verändert. Die Zeitschrift Focus-Money hat erneut untersucht, wer seine Kunden am fairsten behandelt. Das Ergebnis: Hausmann Immobilien Makler und Beratung gehört zu den fairsten Maklern in ganz Deutschland. Thorsten Hausmann: „Sportlich gesehen, für uns der Hat-

trick. In diesem Jahr haben wir uns so gesteigert, dass uns in allen fünf Kategorien ein „Sehr Gut“ attestiert wurde. Wir sind stolz auf dieses Ergebnis und freuen uns, dass unsere Arbeit auf diese besondere Weise wertgeschätzt wird. Ein Riesensob geht an das gesamte Team!“ (wb)
► Hausmann Immobilien, Schmuggelstieg 4, ☎ 529 600 0, www.hausmann-makler.de



Das Team von Hausmann Immobilien freut sich über die Auszeichnung
Foto: Hausmann



In zwölf Monaten legte Anna Magdalena Bössen insgesamt 8.160 Kilometer zurück und trat gegen Kost und Logis in 100 Wohnzimmern auf
Foto: Michael Olbert

Deutschland entdecken

BARMBEK Durch die ganze Republik ist Rezitatorin Anna Magdalena Bössen gereist – wie die alten Geschichtenerzähler trat sie überall auf, wo sie eingeladen wurde. Dafür radelte sie zwölf Monate durch die Republik und schrieb auf, was ihr in ihrer Heimat be-

gegnet. Ihr kleines Literatur-Schauspiel „Deutschland. Ein Wandermärchen“ macht nun in Barmbek Halt. (leu)
► Dienstag, 30. Mai, 20 Uhr, Buchhandlung Ulrich Hoffmann, Fuhsbüttler Straße 106. Eintritt: 8 Euro

Neues aus dem
BÜRGERHAUS BARMBEK

Freiluftkino für die Ohren

Es ist zwar noch etwas hin, aber die Vorhaben für die Sommer-Wochenenden werden sicherlich schon von vielen verplant. Sonnabend und Sonntag, 24. und 25. Juni, findet die 5. „HörSpielWiese“ in Barmbek statt!

Alles rund um das Wendebecken Langenfort wird zur „HörSpielWiese“. Wir bauen Lautsprecher auf und Sonnenschirme. Sonnenstühle werden aufgelegt und bereit gestellt. Jeweils ab 14 Uhr gibt es ein Programm für alle von 1 bis 120 Jahren: Altbekanntes & Neues, Spannendes & Musikalisches, Lustiges & Unheimliches wird sich ereignen im Freiluftkino für die Ohren. Wir freuen uns auf ein buntes Programm: vom Kinderhörspiel bis hin zum Erwachsenenkrimi ist alles dabei. Eingeladen sind alle, die das Hörspiel mögen oder es kennen lernen wollen. Für sie heißt es: herkommen, hinlegen, Augen schließen, zuhören. Ganz wichtig: Decke, Isomatte, Klapstuhl, Picknickkorb sind mitzubringen. Wir sorgen für gutes Wetter. Und wenn es doch regnen sollte: Regenjacke & Gummistiefel nicht vergessen!

► Der Eintritt ist frei. Programme sind ab der 24. Kalenderwoche im Bürgerhaus, der Zinnschmelze und vielen Geschäften in Barmbek zu finden. Organisiert wird die Veranstaltung vom Bürgerhaus Barmbek und der Zinnschmelze

Bürgerhaus Barmbek e.V., Lorchstr. 28 a, Telefon: (040) 630 4000
hallo@buergerhaus-barmbek.de, www.buergerhaus-barmbek.de

JETZT AUCH BEI
FACEBOOK UND TWITTER.



HAMBURGER
Wochenblatt

STARS der Meere

Exklusiv-Konzerte auf Mein Schiff 6

CHRIS DE BURGH, MANFRED MANN'S EARTH BAND, MOTSI MABUSE, HERMES HOUSE BAND UND ROSS ANTONY & PAUL REEVES
und noch viel mehr Unterhaltung

13. bis 17. Juni 2018
Palma - Seetag - Marseilles - Barcelona - Palma
Flug ab/bis Hamburg Pro Person ab € **1.299,-**

Die ausführliche Reisebeschreibung erhalten Sie in unseren Büros:

FIRST REISEBÜRO
REISEBÜRO RAUTHER GMBH
21029 Hamburg-Bergedorf - Sachsenstr. 3 - Tel.: 040/72 41 61-46
22765 Hamburg-Altona, Scheel-Plessen-Str. 19, Tel.: 040 / 39 84 02-0

Bestattungen ab 995,- €
Preise inkl. MwSt. zzgl. amtlicher u. Friedhofsgebühren
ein preiswerter Bestatter hilft

St. Anskar
WEYMAR Besta
zum at

Tag und Nacht · Tel. 220 48 37
Erledigung aller Formalitäten.
Fordern Sie bitte unser Preis-Informationsmaterial an.
Herderstraße 29 · 22085 Hamburg

MOBILER BÜRGERDIALOG

Komponistenviertel Top oder Flop?

*Bürgerbefragung im Rahmen des P2-Studienprojektes
des Bachelor-Studiengangs Stadtplanung (4.Semester)
der Hafencity- Universität*

Ziel des Projekts ist die Erstellung eines Wege- bzw. Freiraumkonzeptes für das Komponistenviertel in Barmbek-Süd, das den Bedürfnissen der Nutzer gerecht wird.

Für eine erfolgreiche Analyse ist zeitnah zusätzlich eine Ideenwerkstatt im „Barmbek Basch“ geplant. Falls Ihrerseits Interesse an der Teilnahme besteht, tragen Sie sich bitte gerne in die E-Mail-Verteilerliste ein, um konkretere Informationen zu bekommen.

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Ergebnisse mobiler Bürgerdialog:

Viertel mit 3 Worten	super, bunt, stadtnah	ruhig, sicher, kaum Kriminalität	Charme, Wiedererkennungswert	offen, tolerant, freundlich	lebendig, friedlich	grün, zugeparkt entspannt		viel Grün, viele Kinder
Wohlbefinden Skala 1 - 10	9	8	10	8	9	8	8	7
Warum?	viel Leben		stetige Veränderung				Nähe Alster	
Was fehlt?	-							
Hauptfortbewegung	Fahrradfahrer	Fahrradfahrer	Autofahrer	Autofahrer	Fußgänger	Fahrrad	Fahrrad/ Auto	
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Wohnen/ Sport	Wohnen	Wohnen	Wohnen/ Spazieren Hund	Wohnen	Wohnen	Wohnen	Wohnen
sonstige Anregungen	Ist Jogger und nutzt die Wege zum Laufen oft als Weg zur Alster oder zum Stadtpark mehr Sicherheit für Radfahrer	Ausweitung der Parkflächen mehr Firmenparkplätze	Beethovenstraße beleben mehr Grünflächen	mehr Nahversorgung im Viertel (Supermarkt, Fitnessstudio)	Weidestraße verkehrsberuhigter gestalten 30er Zone	Umgebung am Kanal/ Mundsburg schöner gestalten Radwege besser verbinden und erschließen Bachstraße als Positivbeispiel	schlechte U-Bahn-Anbindung viel Grün Bus sollte nicht durch kleine Straßen fahren	viele Neubauten führen zum Verlust von Grünflächen z.B. neben Schwimmbad

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Viertel mit 3 Worten	schön, gemütlich	lebendig, mittendrin, ruhig	grün, ruhig, schieß Parplatzsituation	schön, gemütlich, nett	offen, freundlich	schön, grün, vollgeparkt	lebendig, grün, nett
Wohlbefinden Skala 1 - 10	10	7	8	9	9	10	8
Warum?	Verlust der sozialen Netze	ÖPNV-Anbindung zu schlecht	Parkplätze sind Katastrophe	Wunsch nach größerer Wohnfläche			Mieten sind zu hoch
Was fehlt?		Nahverdichtung benötigt auch mehr Freizeitgestaltungsmöglichkeiten und Nahversorgung (hinkt hinterher)	kleinere Geschäfte fehlen z.B. Fleischer	bezahlbarer Friseur und kleinere Nahversorgungsmöglichkeiten	bezahlbare Wohnungen, Cafes, Lebendigkeit	Fußwege, die breit genug sind, um neben seinem Kind gehen zu können	
Hauptfortbewegung	Fahrradfahrer	Autofahrerin	Fahrradfahrer	Fußgänger und Busfahrer	Fußgänger	Fahrradfahrer und Fußgänger	Fahrradfahrer
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Wohnen	Wohnen	Wohnen	Wohnen			
sonstige Anregungen	zu wenig Stellplätze zu viele Autos Weidestraße beruht abgeschlossen zu viel Verdichtung	Idee: Jugendzentrum in der Nähe des Sportplatzes (fehlende Aufenthaltsqualität für junge Menschen)	Herderstraße als Fußgängerzone				

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Viertel mit 3 Worten	ruhig, gemütlich, schön	aufsteigend, gut gemischt, ruhig	ruhig, grün, heterogen, wenig Parkplätze	ruhig, familiär, zentral	bunt, ruhig, grün			
Wohlbefinden Skala 1 - 10	8	8	8	8	9			
Warum?		Heimat						
Was fehlt?	gute Busanbindung vor allem nachts		bezahlbare größere Wohnung mit Balkon, Bars und Cafes, Aufenthaltsorte	Aktivierung der Erdgeschossfläche n: mehr Einzelhandel/Cafes	wenn die Autos nicht wären, Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer			
Hauptfortbewegung	Bahnfaherin, Radfaherin	Fußgänger	Fahrradfahrer	Fahrrad, zu Fuß, Bahn	zu Fuß, Bus, Bahn			
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Wohnen	Wohnen	Wohnen	Wohnen	Wohnen			
sonstige Anregungen	mehr Einkaufsmöglichkeiten	Busse sollten nicht durch Straßen verkehren, die nicht für sie ausgelegt sind		Ausbau der Grünverbindungen (z.B. abgeseinkte Bordsteine beseitigen), Mundsburg Center negativ für das Quartier: "saugt Kraft raus"				

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Viertel mit 3 Worten	bunt, zu Hause	wohnlich, normale Mitbürger, gute Anbindung	nett, zugeparkt, charmant	authentisch, ruhig	praktisch, ruhig zentral	lebenswert, zentral, ruhig		
Wohlbefinden Skala 1 - 10	9,5	8	8	7	8	8		
Warum?		man fühlt sich einfach wohl						
Was fehlt?	Bars, Cafes	Verkehrsberuhigte Straßen	Cafes und Bars, Gastronomie im allgemeinen	Nachbarschaftsaktivitäten	Bus Taktung zu unregelmäßig	Cafes/ Gastronomie		
Hauptfortbewegung	Bus/ Bahn Fahrrad	zu Fuß, Fahrrad	zu Fuß, Rad, Bus, Bahn	Fahrrad, Bus, Bahn	Auto, zu Fuß	Fahrrad		
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Anwohner	Anwohner	Anwohnerin	Anwohnerin	Anwohner zum Arbeiten	Anwohnerin		
Dauer des Aufenthalts								
sonstige Anregungen	Es könnte mehr Nachbarschaftliche Aktionen geben		Weidestraße mehr Verkehrsberuhigen	Straßenfeste organisieren	Gentrifizierung stoppen, Neubauten kann sich keiner mehr leisten	Besseren Übergang von der Weidestraße zum Johannes Prassek Park		

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Montag, Bachpark, 22.05.17 von 16-18Uhr

Viertel mit 3 Worten	gut	lebendig, gemischt, schön	schön	familienfreundlich, ruhig, schön	ruhig, sauber, kinderfreundlich	schön, wunderschön	familienfreundlich, sympathisch, gentrifiziert	Kinderfreundlich, sicher, urban
Wohlbefinden Skala 1 - 10	10	10		9	8	7		10
Warum?								
Was fehlt?								
Hauptfortbewegung	Rad				Rad	zufuß		Rad
Gründe für die Nutzung des Quartiers	wohnen	Wohnen			Kita, Spielplatz			Wohnen, Schule
Dauer des Aufenthalts								
sonstige Anregungen	Die Fahrradstraße auf der Weidestraße ist für Fahrradfahrer sehr gefährlich	überall wird gebaut, zugeparkt - schweres durchkommen				Therme ist super!!	im Moment wird viel gebaut - Baulärm, Staub etc.	sehr schön grün, fehlender Übergang Weidestraße - gefährlich für Schüler

[illegible]

Viertel mit 3 Worten	Heimat nette Nachbarn alles vorhanden	Bach/ (Spielplatz) Bus Kindergarten	Nachbarschaft/en g viele Menschen nett	zu Hause Alster		nette Wohngegend sozial ausgeglichen recht grün	kinderfreundlich grün wenig Parkmögl.	gemischt breit gefächert
Wohlbefinden Skala 1 - 10	10	8	8	10		8	10	7
Warum?								
Was fehlt?	-							
Hauptfort- bewegung	Fuß, Auto	Fuß	Fuß, Fahrrad, ÖPNV	Fahrrad, ÖPNV		Fuß, U-Bahn	Fuß, Fahrrad, Auto	Fuß, Fahrrad, Auto
Gründe für die Nutzungsdes Quartiers	Anwohner seit 42 Jahren (ganzes Leben)	Wohnort: Osterbekstraße, aber Nutzung Kita Bachstraße+ Spielplatz	Anwohner seit 5 Jahren	Anwohner seit 10 Jahren	Oma mit Enkelkind	Anwohner seit 5 Jahren	Anwohner mit Kindern	Anwohner seit 20 Jahren
sonstige Anregungen	rot, blau: Desenßstraße, Gefahr, wenn Autos aus Parkhaus rausfahren	rot: Überlastung Bachstraße blau: Kreuzung vor Café May sollte verkehrsberuhigte r sein; gefährlich über Straße zu gehen	nicht viel Grün hier rot: Beethovenstra ße zu viel Verkehr, zu bebaut blau: Winterhuder Weg gern verkehrsberuhigte r	rot: Bustaktung der 172/173 unregelmäßig blau: Winterhuder Weg verkehrsberuhigte r grün: Osterbekkanal gut: Sportmöglichkeiten (Therme, Joggen)	nicht gut: Hundefreilauf im Bachpark; Sauberkeit nicht gut, mehr Mülleimer auf Spielplätzen; Gentrifizierung, zu hohe Mieten	rot: Weidestraße	“Grünräume können einen eigenen Garten teilweise ersetzen” nichts rotes	rot, blau: Humboldtstraße unterhalb zu Industrie/Gewerb elastig; ehemals Rotlichtmilieu)

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Viertel mit 3 Worten	zentral ruhig vielfältig	familienfreundl. grün gemischt	ruhig gemütlich Wohnviertel	urban nachbarschaftlich gemischt	grün bodenständig lebenswert	toll ruhig grün	schön gemütlich
Wohlbefinden Skala 1 - 10	10	10	8	7	8	7,5	10
Warum?					Kinderbetreuung + Park wär schön	wenig Verkehr	
Was fehlt?	-			Parkplätze	Ausgehmöglichkeiten	Gastronomie	
Hauptfortbewegung	Fahrrad	Bus, Bahn	Motorrad, Bus	Auto, Fuß	Fahrrad	Auto, Skateboard	Fuß
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Anwohner seit Kind an (ca. 65 Jahre)			Wohnen und Arbeiten	Kinderbetreuung		
sonstige Anregungen	rot, blau: Weidestraße grün: neuer Park am Osterbekkanal (Johannes-Prassek-Park) negativ: Sportmöglichkeiten, zB Terme nicht kinderfreundlich	Spielplätze einzäunen (Hundeauslauf)	Bus/ Bahn verbessern gut: Stadtrrad	Veränderung/Verdrängung stört; Verkehrssituation schlecht: keine Parkplätze; immer Ärger mit 173 Bus: zu enge Straße; zu wenig Einkaufsmöglichkeiten	rot: Bachstraße: Fahrradweg für Kinder nicht vorhanden; Einkaufsmöglichkeiten besser gestalten; Nutzerkonflikte im Park (Trinker/ Kiffer); U-Bahn wäre super	zu viele Hunde auf den Spielplätzen	

[illegible]

Befragung am 24.05.2017

113

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Gründe für die Nutzung des Quartiers	Spazieren, Einkaufen, Gastro	Anwohner	Anwohner, Arbeiten	Job, Wohnen	Wohnen	Wohnen
Dauer des Aufenthalts						
sonstige Anregungen	Nutzungskonflikte , Marktplatz (Wochenmarkt); öffentliche Toiletten (nur allein bei Spielplätzen); Scherben auf den Boden; schlechte Reinigung, Stadtgrün, Stadtreinigungsapp	-wenig Treffpunkte für Jugendliche; - Vorhandene Grünflächen stärken	es muss gemischt bleiben	Atmosphäre, wird gestört, es wirkt steril,	Radwege fehlen, Autofreie Zonen	Kennzeichnung für Radfahrer, besser-> Straßenschilder

Viertel mit 3 Worten	ruhig, zuviel Zugebaut, Autos verdichtet	muckelig, eng, ruhig,	geill!!	wunderbar		
Wohlbefinden Skala 1 - 10	8 / 6	8	8	5		
Warum?	Ruhe, zentral	Lage, soziales Niveau	Grünflächen	zu viel Baustellen, zu viel Autoflächen		
Was fehlt?	zu viele Autos, zu wenig Radwege,	Parkplätze	bezahlbare Mietwohnungen			

FRAGEBOGEN MOBILER BÜRGERDIALOG

Hauptfortbewegung	Grünflächen	zu Fuß, ÖPNV	zu Fuß	Fahrrad, Bus					
Gründe für die Nutzung des Quartiers	Fahrrad, ÖPNV	Wohnen, KITA; Spielplätze, Gastronomie	gute Kneipen, Sportplatz, spazieren	Arbeit					
Dauer des Aufenthalts									
sonstige Anregungen	Hamburgerstraße -> Tunnel Autos raus! Begrünung der Bebauung, Urban Gardening Pflicht, Parken verbieten, Spielstraßen		sauberkeit, zu wenig Abfalleimer rot: Kreuzung, B5/ Bachstraße	zugeparkt, Baustellen, Angst, sichere Radwege					

EINLADUNG IDEENWORKSHOP



Komponier' Dir Dein Viertel!

Wir möchten Sie einladen, gemeinsam ein Wege- und Freiraumkonzept für das **Komponistenviertel** in Barmbek-Süd zu erarbeiten, das Ihren Bedürfnissen gerecht wird!

Der Workshop findet statt am

Montag, den 12. Juni 2017
um 19:00 Uhr

im Barmbek°Basch, Saal 1.
Wohldorfer Straße 30, 22081 Hamburg

Beteiligungsworkshop im Rahmen eines Studienprojektes des Bachelor-Studiengangs Stadtplanung (4.Semester) der HafenCity Universität.



Kontakt: projekt.komponistenviertel@gmail.com

AUSWERTUNG AMPELSYSTEM

Auswertung der Bürgermeinung nach dem Ampelsystem nächster Arbeitsschritt/Ziel: Auswahl von 2-3 konkreten Maßnahmen aus den vier Kategorien (Kombination aus Bürgerfeedback und eigener fachlicher Expertise)				
grün (klare Unterstützung)	gelb (unklares Meinungsbild)	rot (Ablehnung)	neue Anregungen	
-Ausbau vorhandener Radwege -Fahrradstraße -Einbahnstraßen (shared spaces) -Verkehrssituation der Bachstraße verbessern (erhöhte Sicherheit) -Schaffung von mehr Fahrradbügeln und Fahrradgaragen	-alternative Verlegung der Veloroute (Beethovenstraße positiv, Bachstraße negativ) -Idee breiter Fahrradstreifen positiv, "shared space" problematisch	-Verlegung der Veloroute über Kreuzung Hamburger Straße/Winterhuder Weg	-ungenutztes privates Begleitgrün aktivieren (Straßenraumverschwendung) -Differenzierung nach Spazierfahrer und Pendler -Verlegung der Busrouten -Flotowstraße und Bartholomäusstraßen als Fahrradstraßen	
1-einsehbare Parks- und Grünverbindungen (besonders: südwestlicher Eingang neu gestalten (Beleuchtung, Bepflanzung)) 2-verbindende Elemente als "roter Faden" 2a-Beschilderung für Beete und besondere Pflanzen 3-Beetepatenschaften/Trimm-dich-Pfad an Grünverbindungen 4-undefinierte (Spiel-)Gegenstände (Baumstamm) 5-Bachpark als freie Fläche beibehalten	5- Einzäunung des Spielplatzes	-viele Aktivitäten (hohe Frequenzierung) im Bachpark -Grillplatz auf Grünflächen erzeugt Lärm/Gestank für Anwohner -quartierseigene Beschilderung -Schaffung zusätzlicher Hundewiesen		
-Wegesysteme (Zentral+ Grün); sanziert und barrierefrei mit Überquerungen (1) - Ampel an der Adolph-Schönfeld-str. (2) - Spielstraße Framheim (3)	- Ampel Grovenstraße - Farbe in der Querung	-Beschilderung	-neue Müllsysteme (9) -breite Wege (1) -Bänke (5) - Weg zum Bus 6 Zimmerstraße (8) -beruhigte Kreuzungen (4) -Lärmschutz (6) -öffentliche Toiletten (7)	
-temporäre Flächennutzung -Begegnungszone Standort, Instdt: positiv: Café May -Begegnungszone: einheitliche Gestaltung	-Begegnungszone Mozartstraße positiv: Einzelhandel negativ: Verkehrsüberlastung -Standort Alter Schützenhof positiv: Park und Spielplatz in der Nähe negativ: zu wenig Gastronomie	Umbau zu Begegnungsraum negativ: wirkt wie Kreisverkehr		

Die Fragestellung dahinter ist jeweils "Wie wird die Idee real? bzw. Was muss passieren, damit die Idee umgesetzt wird? Welche Rahmenbedingungen müssen berücksichtigt werden? Welche Akteure brauche ich für die Umsetzung?"

Prüfraster (Differenzierung Gesamtstrategie und Einzelmaßnahmen)

Planungsinstrumente (Festsetzungsmöglichkeiten)

formell (rechtsverbindlich)

1. Möglichkeit der Integration eines neuen Freiraumentwicklungskonzept nur bei Änderung eines B-Plans möglich (B-Plan für private + öffentliche Flächen möglich (z.B. auch Möglichkeit der Festsetzung von Maßnahmen))

(§136 Identifikation städtebaulicher Missstände, §142 Sanierungssatzung: Notwendigkeit für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen)

2. städtebaulicher Vertrag mit jeweils verschiedenen Kapiteln zu verschiedenen Gebieten (öffentliche+private Flächen) z.B. Freiraumkonzept, Verkehrskonzept, Lärmschutz und Erschütterungen (Rechtsnachfolge, Sicherheitsleistungen, Vertragsstrafen), sehr standortabhängig

informell (keine rechtlichen Regelungen vorhanden, aber von enormer Relevanz): unser Konzept

Umsetzungsinstrumente

etwa politischer Beschluss der Bezirksversammlung zum Bau einer neuen Fuß-/Radwegequerung

-Wie würde eine klar formulierte Beschlussvorlage dazu beispielsweise aussehen? (Recherche zum Haushalt notwendig für Zustimmung) „Die Bezirksversammlung nimmt den Bericht der Studenten zur Kenntnis./ „Aufbauend auf das Konzept der Studenten soll ... umgesetzt werden.“

rechtliche Vorgaben bzw. rechtliche Hürden

-Sind Vorschläge vereinbar mit geltendem Planungsrecht, also etwa Festsetzungen aus geltenden Bebauungsplänen, städtebaulichen Verträgen?

-Werden Vorgaben unter gesetzlicher Regelwerke (z.B. PLAST) - <http://www.hamburg.de/bwvi/plast/> - eingehalten? recht umfassender Katalog zu technischen Regelwerken für das Straßenwesen in Deutschland: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_technischen_Regelwerke_f%C3%BCr_das_Stra%C3%9Fenwesen_in_Deutschland

Zuständigkeiten

-Wer muss wann was tun, damit Gesamtkonzept etabliert bzw. die konkrete Maßnahme umgesetzt werden kann?

-Wer entscheidet über was?

-Einbindung von privaten Akteuren: bottom- up Möglichkeiten

Verfahrensablauf

Weg von z.B. Idee bis zum echten Zebrastreifen, inkl. Instandhaltung/Pflege nach dem Bau

Kosten

-Aus welchen Mitteln würde was finanziert werden (Haushaltsplan bzw. jeweilige "Topf"planung)?

-Wie viel Geld ist vorgesehen für Projekte dieser Art?

-Wer entscheidet in welchem Verfahren für was welcher Betrag ausgegeben wird?

-Notwendigkeit der Nutzung zusätzlicher Städtebauförderungsmöglichkeiten: Städtebaurecht

Hürden bei Bürgerwünschen bzw. -willen

-Wo ist ggf. mit Widerstand zu rechnen?

-Was könnte dem Widerstand entgegengehalten werden?

-Wie kann der Widerstand im Konzept berücksichtigt werden?

Hürden Parteienlandschaft

Vereinbarkeit der Forderungen mit aktuellen Mehrheitsverhältnissen/Politikprogrammen

besonderes Städtebaurecht

Vorschlag: Komponistenviertel als Förderungsgebiet im Städteförderungsprogramm „Mehr Grün“ von Hamburg?

Einbettung/Zusammenhang/Vereinbarkeit mit offiziellen Politiken/Strategiepapieren/informellen Planungen/Konzepten von Stadt/Land Hamburg, Bezirk und Quartier

wichtige Rolle zur Illustration der Machbarkeit auch übertragbare **Referenzfälle**

EXPERTENINTERVIEWS

Interviewfragen an Frau Pheline Gaffron (Verkehrsplanerin; Oberingenieurin TU HH)

- Welche rechtlichen Voraussetzungen sind notwendig, um Straßen zu Einbahnstraßen umzufunktionieren? Wie kompliziert und schwierig ist dieser Prozess?
- Welche Fahrradverkehrsführung (einseitig oder beidseitig durchfahrbar) ist in Einbahnstraßen in Hamburg gängig?
- Wie lassen sich Fahrradstraßen rechtlich durchsetzen?
- Welche Anforderungen müssen Fahrradstraßen erfüllen (Breite, Fahrbahnmarkierungen, Sicherheits"zaun"/Abgrenzung zur Straße)?
- Wie lässt sich der Bus so führen, dass er für Fahrradfahrer an Haltestellen keine so große Gefahr mehr darstellt und die Wegeführung nicht so stark behindert wird?
- Wie hoch sind die Kosten/groß der Aufwand für Fahrradgaragen bei offizieller Beantragung beim Bezirksamt oder der privaten Aufstellung?
- Wie lässt sich eine Einbahnstraßenführung als "shared space" verkehrssicher für alle Verkehrsteilnehmer gestalten?
- Welche Akteure sind an einem Bau verkehrsberuhigter Maßnahmen (Ampeln, Zebrastreifen) beteiligt? Bzw. Welche Stellen müssen darüber informiert und von welchen eine Erlaubnis eingeholt werden?
- Was könnte gegen den Bau einer Ampel sprechen? (Technische Schwierigkeiten, Rechtliche Einschränkungen?)
- Welche Verkehrsberuhigte Maßnahmen neben Ampeln und Fußgängerüberwegen gibt es? Welche sind wann sinnvoll?
- Bei unserer Recherche haben wir herausgefunden, dass ein Fußgängerüberweg ca. 20.000 - 40.000 € kostet, wie lassen sich diese Kosten aufschlüsseln?

Auswertung Interview Frau Pheline Gaffron am 06.06.17

Zahlen -> wie groß ist der Konflikt

-> Transparenzportale, Unfallsteckkarte, von der Polizei registriert
-> zusätzliche Ampeln sind teuer und sehr umständlich wegen der Integration in das bestehende System der Schaltungen

- > zweite Mittelinsel wäre eine Möglichkeit
- > Zebrastreifen sind bis zu einer bestimmten Belastung einsetzbar
- > Blinkanlagen für Schulkinder
- > keine festen Kosten durch unterschiedliche Gegebenheiten durch Referenzen die Kosten

Belegung des Konflikts zwischen Fußgänger und motorisiertem Verkehr zur Unterstützung vom Nutzen der Quermöglichkeiten (Transparenzportal -> Unfälle; Unfallsteckkarte)

- > Lichtsignalanlagen schwierig:
- > Kostenintensiv
- > müssen in bestehende Ampelschaltung integriert werden

-> Mittelinseln als Alternativen

- > Wegesysteme der Schulen beachten
- > Zebrastreifen denkbar, abhängig von Verkehrsteilnehmerzahl
- > Blinkanlagen / Tempo 30 vor der Schule/ während der Schulzeit> keine Tabellen für Summen für bauliche Verkehrsmaßnahmen
- > immer unterschiedliche Maßnahmen/ keine Pauschalsummen;
- > Recherche über Referenzen / Lokalzeitung

Interviewfragen an Frau Viktoria Wesslowski

1. Teil Bürgerbeteiligung

Methodik einer Werkstatt: Gestaltung, Dauer, Soft Skills für die Moderation
Verhalten der Experten: Wie tritt man dem Bürger gegenüber?

Wie schafft man es die Spannungskurve in einem Workshop zu halten?

Welche Vorteile bietet ihre erarbeitete Methode Ketso für kreative und systematische Beteiligung?

Was ermöglicht Menschen ihrer Meinung nach am ehesten den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad?

Wie schafft man es die Bürger aktiv zu Beteiligung zu motivieren?

Wie gehen Sie mit sogenannten Wutbürgern um?

Wie gehen Sie mit besonderen Personen wie Politikern, Bürgermeister,... um?

Wie geht man mit den gesammelten Informationen um? Was folgt sinnvoll im Anschluss an eine Ideenwerkstatt als nächster Arbeitsschritt?

2. Teil Verkehrskonzepte: Fuß- und Fahrradwege

Wie lassen sich innovative Fuß- und Radwegekonzepte realisieren?

Wie schafft man es die Dominanz der Autos zu reduzieren?

Welchen Stellenwert nimmt das Thema Fuß- und Fahrradwege auf politischer Planungsebene ein?
Gewinnt das Thema immer mehr an Bedeutung?

Woher kam die Initiative für das erste Fußwegekonzept für die Stadt Hamburg?

Welche zivilgesellschaftlichen Praktiken (z.B. urban gardening, Beetpatenschaften,...) erachten sie für sinnvoll, um Gesamtkonzepte zu kreieren und zu fördern?

3. Teil kurze Skizzierung unserer Planung für die Ideenwerkstatt

Feedback, Anregung

Auswertung Interview Frau Viktoria Wesslowsky am 08.06.17

Methoden für die Werkstatt

Workshop sollte maximal 2 Stunden dauern, sonst verliert man die Aufmerksamkeit
Man muss am Anfang Begründen warum man die Elemente, die man intensiv in dem Workshop behandelt, ausgewählt hat

Stets Bescheidenheit zeigen: Studenten sind keine Experten sondern Ansprechpartner -> Bürger sind Experten

Störer als was positives wahrnehmen, Störende Beiträge auch als Konstruktive Beiträge behandeln
Gruppen offen wechseln -> somit entstehen neue Gruppenkonstellationen (Störer sind immer in anderen Gruppen)
Hohen Politikern sollte man Beachtung schenken und diese am Anfang ankündigen
Ausblick auf das weitere Vorgehen aufzeigen / Was geschieht mit den Ergebnissen

Inhaltlich zu Fuß und Radverkehr

Aufzeigen wie viel Fläche, jeder Verkehrsteilnehmer verbraucht
Aufzeigen wenn kein Krankenwagen, Feuerwehrauto durchkommt
Klären was man alles unter Fußverkehr versteht (Rohladtoren, Hunde, Skateboards, Inlineskater etc.)
Shared Space:
funktionieren nur auf kleinen Flächen -> je größer die Flächen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass Autos den Platz als Durchfahrtsstraße nutzen
Führungslinien für Blinde müssen beachtet werden
Eingänge und Ausgänge müssen geregelt sein
Durchgangsverkehr muss umgeleitet werden
Man darf keine vermeintliche Sicherheit vorgaukeln die nicht gewahrt werden kann, sonst entstehen Unfälle

Maßnahmen müssen Nachhaltig gestaltet werden -> Wer ist Wann für Was zuständig?
Was passiert in ein paar Jahren? -> Kontinuität bewahren
Finanzierung und Zuständigkeiten regeln
Helmut Krumm als Zuständiger für den Seniorenbeirat ansprechen

Interviewfragen an Herrn Werner Steinke (Management Öffentlicher Raum, Stadt Hamburg)

Welche Gelder stellt die Stadt zur Verfügung für die Pflege/Gestaltung und Erhaltung von Grünanlagen, Grünflächen? (Stadtreinigung wird sich ja auch bald beteiligen?)

Welchen Raum nimmt das Thema Grünräume (Programm: "Mehr Grün in der Stadt" BMUB) in der heutigen Politik ein?
Zuständigkeiten?
Abteilung Stadtgrün" in den Bezirken
Fachamt Management und öffentlicher Raum
Umweltbehörde: Amt für Stadtgrün

Die Städte haben aufgrund der kommunalen Planungshoheit in bestimmten Fällen die Möglichkeit, die privaten Anlieger als Nutznießer an der Entwicklung neuer Grünflächen finanziell zu beteiligen.

durch Erschließungsbeiträge nach § 127 ff. BauGB: (es wird ein Beitrag erhoben von den Anwohnern)
Ihre Meinung?
durch Städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB, Ihre Meinung?
Oder durch Grünraumpläne, Grünordnungspläne?
Gibt es Möglichkeiten (der Akteure) dagegen zu klagen?

Gibt es öffentliche Gelder für Maßnahmen wie Trimm-Dich-Pfade, Hochbeete, Beschilderung von besonderen Pflanzen? Oder müssen diese privat finanziert werden?
Realistisch?

Finanzielle Hürden? Rechtliche Hürden?

Gibt es öffentliche Gelder für Maßnahmen wie z.B. Mülleimer, Bänke, Beleuchtung etc in Parks?

Zur Pflege und Unterhaltung:

-> Wieviel Geld bedarf die Pflege der Grünflächen, wie viel steht zur Verfügung?

-> Was halten Sie persönlich von Beet-Patenschaften? Kann man die Verantwortung zur Pflege wirklich in die Hände der Bürger geben? Wie sind ihre Erfahrungen?

-> Standortgemeinschaften für das Urbane Grün in den Stadtquartieren bilden („Green Improvement District“) basierend auf Freiwilligkeit? Ihre Meinung!

Fragen zu unseren Maßnahmen:

Spezielle Frage zur Umgestaltung des Süd westlichen Parks (finanzielle Mittel verfügbar? gibt es Möglichkeiten die Hamburger Meile und die Schule mit einzubeziehen? Realistisch?

Auswertung Interview Herrn Werner Steinke am 03.07.17

Hierarchie der Umweltbehörde:

Umweltbehörde; Fachamt Management und öffentlicher Raum (Zuständig für Grünflächen, Grünräume, Friedhöfe) Abteilung „Stadtgrün“ in den verschiedenen Bezirken

Hierarchie der Hamburger Grünräume:

1. Grüner Ring (etwa 120 km²); 2. Grüner Ring (etwa 12 km²)

Landschaftsachsen in Hamburg -> Unterachsen (auch im Komponistenviertel)

1.300 Parkanlagen / 255.000 Straßenbäume

-> Nicht nur Grünflächen - Straßen gelten auch als Teil der Freiräume (werden zunehmend autofreier)

Thema Grünräume in der heutigen Politik:

Programm der Bundesregierung „Mehr Grün in der Stadt“ ist ein übergeordnetes Konzept auf Bundesebene. Die Länder sind eigenständig und haben zusätzlich eigene Konzepte. Hamburg z.B. hat das „Hamburger Landschaftsprogramm (gleiche Ebene wie ein FNP) und das umweltpolitische aktionsprogramm „Grünes Netz Hamburg“ Laut BMUB sind Initiativen aus dem Quartier, die sich mit Grünräumen beschäftigen erwünscht und werden auch unterstützt.

Gelder, (Rahmenzuweisungen) und Ressourcen:

Jörn Walter: „Hamburg ist immer pleite.“ und hat eigentlich kein Geld zur Verfügung. Im Durchschnitt liegen die Ausgaben für Grünflächen bei 59 Cent/Quadratmeter.

Nicht nur Rahmenzuweisungen sind knapp sondern besonders auch das zuständige Personal. So bedarf die Pflege und Aufsicht größerer finanzieller Mittel als die Errichtung bestimmter Maßnahmen. Zusätzlich wurde vor kurzem ein von den "Grünen" vorgeschlagener Naturcent (zur Aufwertung von Parkanlagen und Grünflächen) eingerichtet, aus dessen Budget (ca. 1,5 mio Euro) Maßnahmen auf/in Grünflächen ergriffen werden können wie z.B. Bänke (1000 Euro), Beleuchtung, Bäume (1000 Euro). Generell gibt bei Maßnahmen: Je besser die Idee, desto höher die Chancen, dass es seitens der Verwaltung/Politik Zustimmung und somit Rahmenzuweisungen gibt.

Beet Patenschaften, gemeinschaftliches Gärtnern, BID's, Trimm-Dich:

Es gibt viele Beispiele, wo sich Bewohner mit um öffentliche Flächen kümmern. Es gibt vermehrt den Anspruch, aufgrund des staatlichen Versagens, und das Verlangen selbst zu handeln.

So gibt es schon jetzt zahlreiche Initiativen, die die Pflege von Grünflächen ergreifen. Wichtig dabei ist die Kommunikation, Offenheit und Kommunikation zwischen den Beteiligten. Außerdem ist es erforderlich, dass die Teilnahme an solchen Programmen FREIWILLIG geschieht.

Der Bürger möchte nicht gezwungen werden etwas tun zu müssen. Wenn er sich auf die Pflege eines Beetes einlässt, so tut er das nur, solange es keine Sanktion bei nicht einhalten der Absprache gibt.

Er wird somit KEINEM offiziellem Vertrag unterschreiben, der bei Vertragsbruch Sanktionen vorsieht. Stattdessen ist es klug in einem sogenannten "Letter of Intent" alle Absichten aller Protagonisten festzuhalten. Der Vorteil eines solchen Briefes ist die rechtUNwirksamkeit. Zudem muss einigkeit zwischen den Akteuren herrschen und Verantwortung muss übernommen werden. Beteiligung (Menschen vor Ort, Politik, Behörden und Planer) ist dabei entscheidend. Bei der Einbindung von Schulen ist es wichtig die Schulbehörde zu beteiligen sowie der direkte Kontakt zur Schule.

Für Trimm-Dich-Pfade ist es zwingend notwendig die Sportbehörde mit einzubeziehen.

Ein BID käme eventuell für die Hamburger Meile (angrenzender attraktiver Park) in Frage.

Die Frage ist nur, wie schafft man es die Hamburger Meile (als Grundeigentümer) zu Überzeugen, dass auch sie einen Nutzen aus einer Aufwertung des Parks zieht. Dazu braucht es von unser Seite ein gutes Marketing und Beteiligung. Es ist wichtig Akzeptanz zu schaffen. Generell braucht es für die Errichtung eines BID's eine zustimmungs- Mehrheit von der beteiligten Grundeigentümer.

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Hiermit erklären wir an Eides Statt, dass wir die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Zuhilfenahme der ausgewiesenen Hilfsmittel angefertigt haben.

Sämtliche Stellen der Arbeit, die im Wortlaut oder dem Sinn nach anderen gedruckten oder im Internet verfügbaren Werken entnommen sind, haben wir durch genaue Quellenangaben kenntlich gemacht.

ORT, DATUM

Behn, Celina

Breese, Iver

Bröske, Jan

Cohrs, Alena

Domke, Paulina

Frase, Annika-Laura

Gataiantu, Jasmin

Gergs, Antonia

Nowack, Maren

Prilop, Marieke

Thümer, Leon