



Dialog Borsteler Chaussee

Dokumentation

Online- und Vor-Ort-Beteiligung

steg Hamburg mbH, März 2026

Einleitung

Die Umgestaltung der Borsteler Chaussee ist eines der zentralen Projekte im Rahmen des Programms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE). Ziel ist es, das Zentrum von Groß Borstel aufzuwerten, die Aufenthaltsqualität entlang der Chaussee zu erhöhen und die Infrastruktur für den Radverkehr deutlich zu verbessern. Gleichzeitig soll der charakteristische Chaussee-Charakter erhalten, der Grünanteil gestärkt und die Querbarkeit des Straßenraums verbessert werden. Einschränkungen für den ruhenden Verkehr sollen möglichst gering ausfallen bzw. durch geeignete Alternativen kompensiert werden.

Die Planungen zur Umgestaltung der Borsteler Chaussee wurden durch einen umfassenden Beteiligungsprozess begleitet, um lokale Kenntnisse und Perspektiven in den Planungsprozess einzubeziehen. Zentrales Element war eine Dialogveranstaltung am 26. November 2025 in den Elbe-Werkstätten (Klotzenmoorstieg 2), an der rund 70 Personen teilnahmen. Im Rahmen der Veranstaltung brachten die Teilnehmenden ihre Ortskenntnisse, Anregungen und Ideen zur zukünftigen Ausgestaltung der Borsteler Chaussee ein.

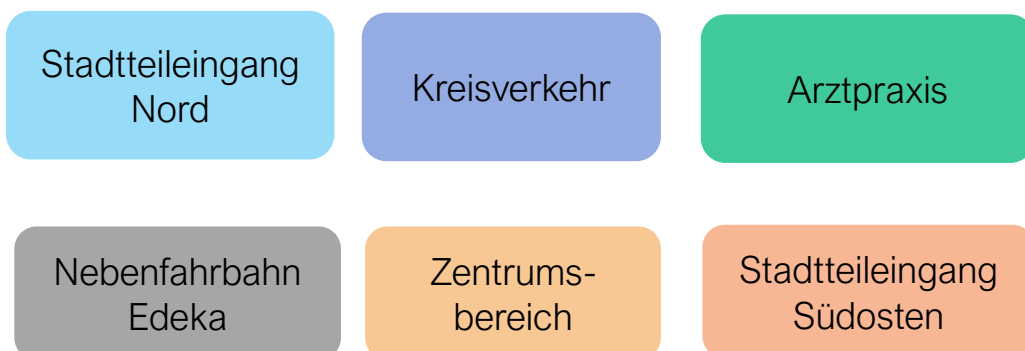
Ergänzend zur Präsenzveranstaltung wurde im Zeitraum vom 26. November bis 16. Dezember 2025 eine digitale Beteiligung durchgeführt, weitere Anmerkungen wurden im Pop-Up-Büro vor Ort aufgenommen. Über dieses Format konnten weitere Hinweise, Bewertungen und Anregungen zur Umgestaltung eingereicht werden. Insgesamt wurden 130 Beiträge sowie rund 115 Kommentare erfasst.

Im Rahmen der Beteiligung hatten die Teilnehmenden zudem die Möglichkeit anzugeben, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die Auswertung zeigt, dass jeweils 34 % der Beitragenden mit dem Fahrrad, 34% zu Fuß unterwegs sind, während 29 % angaben, hauptsächlich das Auto zu nutzen.

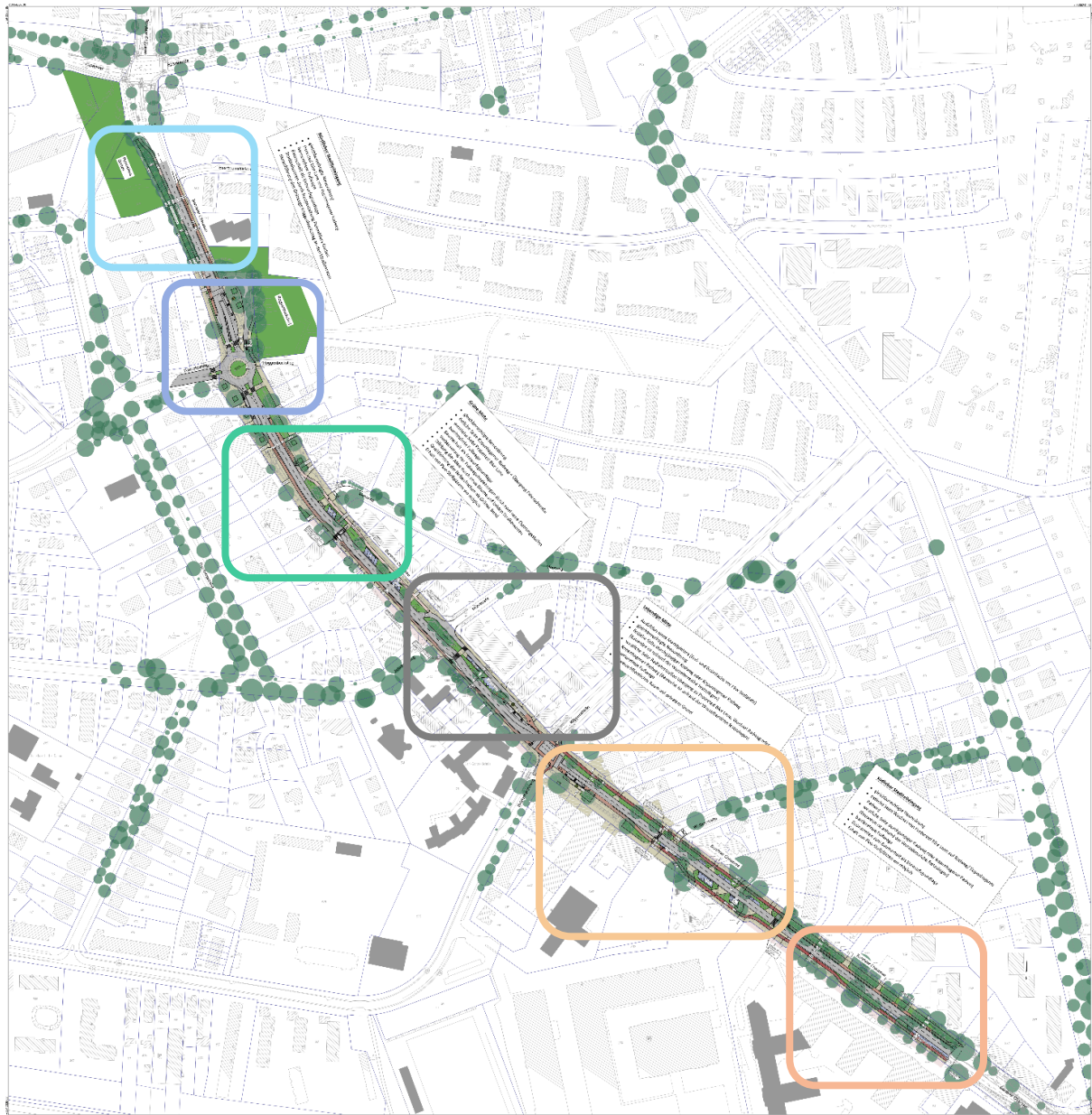
Für die vorliegende Dokumentation wurden die eingegangenen Beiträge räumlich gebündelt und thematisch ausgewertet. Die zentralen Aussagen und Diskussionspunkte wurden kategorisiert und jeweils mit den in der Beteiligung genannten Pro- und Contra-Argumenten zusammengeführt. Ziel ist es, die wesentlichen Themen, Konfliktlinien und Hinweise aus der Beteiligung strukturiert darzustellen und als fachliche Grundlage für die weitere Planung und Abwägung nutzbar zu machen.

Hinweis: Die Kreuzungsbereiche Papenreye/Borsteler Chaussee und Alsterkrugchaussee/Deelböge/Borsteler Chaussee können im Rahmen der RISE-Fördergebietskulisse nicht in den Planungsraum der Maßnahme aufgenommen bzw. berücksichtigt werden, da die Kreuzungen mit dem gesamtstädtischen Verkehrskonzept verknüpft sind und sich nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Hamburg-Nord befinden. Sämtliche Hinweise zu diesen beiden Bereichen werden daher im Abschnitt 1 „Übergeordnete Themen“ angeführt.

Bereiche



Lageplan Borsteler Chaussee



1. Übergeordnete Themen

Von den Teilnehmenden wurden übergeordnete Anmerkungen zu Themen wie Verkehrsberuhigung, Parkraum, Radinfrastruktur sowie Grünflächen und Stadtklima gemacht. Dabei standen Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung positiven Erwartungen gegenüber, während mögliche Verkehrsverlagerungen, steigender Parkdruck, Nutzungskonflikte und fehlende integrierte Lösungen kritisch angemerkt wurden.

Verkehrsberuhigung

Aus der Sicht einiger Teilnehmenden könnte eine Verkehrsberuhigung und Tempo 30 die Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Wohnfunktion stärken sowie Lärm und Emissionen reduzieren. Diskutiert wurden jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen, Engpässe, Akzeptanzprobleme und Zweifel an der Wirksamkeit isolierter Maßnahmen ohne integrierte, quartiersweite Lösungen.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit und Barrierefreiheit, insbesondere für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen durch Verkehrsberuhigung und Tempo 30
- Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Wohnfunktion und Schulwegsicherheit.
- Reduzierung von Lärm- und Emissionsbelastungen.
- Klare Hierarchisierung des Straßennetzes.
- Ampelsteuerungen, Fahrbahnverswenkungen, Verengungen sowie Kreisverkehre beruhigen den Verkehrsfluss und reduzieren den „Rennstrecken-Effekt“.
- Maßnahmen zur Vermeidung von Stauumfahrungen über Nebenstraßen notwendig.
- Einbeziehung angrenzender Straßen und südlicher Abschnitte in eine Gesamtplanung.
- Feste Blitzer und sichtbare Markierungen erhöhen die Einhaltung von Temporegelungen.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Fehlende integrierte und flankierende Maßnahmen im gesamten Quartier.
- Ursache der Verkehrsbelastung wird teilweise im unzureichenden Ausbau übergeordneter Straßen gesehen.
- Verkehrsverlagerungen können neue Engpässe und Belastungen in Nebenstraßen erzeugen.
- Durchgangsverkehr wird nicht grundsätzlich verhindert.
- Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr werden nicht von allen als notwendig betrachtet.
- Akzeptanzprobleme ohne konsequente Kontrolle.
- Reine Kontrollmaßnahmen lösen keine strukturellen Verkehrsprobleme.
- Zusätzliche Maßnahmen könnten den Verkehrsfluss weiter belasten.

Parkraum

Die Teilnehmenden sind der Meinung, dass die Reduzierung von Parkraum Flächen für sichere Mobilität und höhere Aufenthaltsqualität schaffen und durch integriertes Parkraummanagement sozial ausgewogen gesteuert werden soll. Kritisch bewertet werden der mögliche steigende Parkdruck, Belastungen für Anwohnende und Gewerbe sowie Verlagerungseffekte in umliegende Straßen.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Reduzierung von Stellplätzen schafft Raum für sicheren Rad- und Fußverkehr und reduziert Nutzungskonflikte.
- Reduzierter Parkraum kann Anreiz zur Verkehrsmittelverlagerung sein.
- Integriertes Parkraummanagement kann unterschiedliche Nutzergruppen besser berücksichtigen.
- Nutzung bestehender Parkgaragen kann Entlastung schaffen, Tiefgaragenstellplätze für Anwohner:innen werden begrüßt (z. B. im Alpha-Park).
- Klare Parkregelungen und Kontrolle ermöglichen effizientere Nutzung.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Deutlicher Verlust wohnortnaher Stellplätze für Anwohnende.
- Bereits angespannte Parksituation verschärft sich.
- Erhöhter Stress, Umpark- und Parksuchverkehr führt auch zu mehr Emissionen.
- Verlagerung des Parkdrucks in benachbarte Wohnstraßen.
- Gewerbe, Arztpraxen, Pflege- und Lieferdienste sind auf Stellplätze angewiesen.
- Unterschiedliche Wahrnehmung des Kurzzeitparkens erschwert klare Lösungen.
- Ohne Kontrolle bleibt die Wirkung begrenzt.
- Wachsender Stadtteil erhöht Pkw-Bestand und Parkdruck.

Verkehrssicherheit und Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich Papenreye (außerhalb des Plangebiets)

Die Teilnehmenden sehen erhebliche Mängel in der Verkehrssicherheit am Knoten, besonders für Radfahrende. Konfliktträchtige Führungen, gefährliche Abbiegesituationen und schlechte Sicht durch große Werbeanlagen führen zu kritischen Situationen. Zudem wird die Planung an der Papenreye/Borsteler Chaussee als widersprüchlich kritisiert, da frühere Maßnahmen (z. B. Kreisverkehr) nicht umgesetzt wurden. ***Der Kreuzungsbereich kann nicht im Rahmen von RISE beplant werden, da dieser mit dem gesamtstädtischen Verkehrskonzept verknüpft ist und sich nicht in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Hamburg-Nord befindet.***

Verkehrssicherheit und Verkehrsorganisation im Kreuzungsbereich Alsterkrugchaussee/Deelböge (außerhalb des Plangebiets)

Mehrere Beiträge führen deutliche Defizite in Verkehrsführung und Sicherheit im Bereich der Kreuzung Alsterkrugchaussee/Deelböge und Rosenbrook an. Analog zum nördlichen Stadtteileingang wird die stark belastete Straße, als unsicher und für den Wohnraum unangemessen bewertet. ***Der Kreuzungsbereich kann nicht im Rahmen von RISE beplant werden, da dieser mit dem gesamtstädtischen Verkehrskonzept verknüpft ist und sich nicht in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Hamburg-Nord befindet.***

Radinfrastruktur

Der Ausbau sicherer, durchgängiger und klar geführter Radinfrastruktur wird von den Teilnehmenden als zentral für Verkehrssicherheit und Mobilitätswende bewertet. Kritische Beiträge thematisieren Fahrbahnführungen, fehlende Kontinuität, Nutzungskonflikte sowie der Wegfall von Parkplätzen und Zweifel am tatsächlichen Bedarf einzelner Maßnahmen.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Ausbau sicherer Radinfrastruktur als zentraler Baustein zukunftsfähiger Mobilität.
- Entflechtung von Fuß- und Radverkehr reduziert Konflikte.
- Protected Bike Lanes verhindern Zuparken.
- Attraktiver Radverkehr reduziert Autonutzung.
- Internationale Beispiele zeigen hohe Sicherheit bei guter Planung.
- Durchgängige, widerspruchsfreie und intuitive Radwegeführung wird gewünscht.
- Aufhebung widersprüchlicher Benutzungspflichten.
- Fahrradabstellanlagen sollen vertieft geprüft werden.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Radwege auf der Fahrbahn werden als gefährlich empfunden und klare Trennung und Führung von Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr gefordert.
- Wahrnehmung steigender Unfallzahlen bei Fahrbahnführung.
- Fehlende Kontinuität und unklare Übergänge.
- Radwege werden regelmäßig zugeparkt.
- Wegfall von Parkplätzen zugunsten überdimensionierter Radwege wird kritisch bewertet.
- Bei geringem Radverkehr wird Verbreiterung teilweise als nicht notwendig gesehen.
- Hamburg wird im Vergleich als „Schlusslicht“ wahrgenommen.

Grünflächen und Stadtklima

Neue Grünflächen werden von den Teilnehmenden als Beitrag zu Klimaanpassung, Entsiegelung, Biodiversität und Aufenthaltsqualität bewertet. Kritische Beiträge thematisieren Pflegeaufwand, Nutzungskonflikte mit Parken, Verschmutzung sowie einen möglicherweise begrenzten Mehrwert der neuen Grünflächen an einzelnen Standorten.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Entsiegelung von Grünflächen trägt zu Klimaanpassung, Resilienz, Regenwasserrückhalt (Schwammstadt-Prinzip) und Verbesserung des Stadtklimas bei.
- Erhöhung der Artenvielfalt.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Unzureichende Pflege bestehender Grünflächen.
- Laub und Verschmutzung der Verkehrsflächen.
- Geringer Mehrwert an bestimmten Standorten.
- Nutzungskonflikte mit Parken.

2. Stadtteileingang Nord– (Papenreye / Borsteler Chaussee / Spreenende)

Stadtteileingang Nord

Die Rückmeldungen zum nördlichen Bereich der Borsteler Chaussee machen einen deutlichen Handlungsbedarf insbesondere in den Bereichen Verkehrssicherheit, Führung des Radverkehrs, Durchgangsverkehr sowie Steuerung des Schwerlastverkehrs sichtbar. Verkehrsberuhigende und bauliche Maßnahmen werden grundsätzlich befürwortet, ihre bisherige

Umsetzung jedoch vielfach als unzureichend wahrgenommen.

Schwerlastverkehr und übergeordnete Verkehrssteuerung

Mehrere Beiträge sehen Schwerlastverkehr als zentrale Belastung und fordern eine 7,5-t-Durchfahrtsbeschränkung, den Ausbau des Nedderfelds sowie konsequente Umsetzung bestehender Beschlüsse.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Lkw-Durchfahrtsverbot reduziert Lärm, Gefahren und Belastungen im Wohngebiet.
- Ausbau des Nedderfelds kann übergeordneten Verkehr aufnehmen und Quartiere entlasten.
- Freihalten der Fahrspuren verbessert die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsnetzes.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Maßnahmen erfordern verkehrsrechtliche Kontrolle und Durchsetzung.
- Gefahr der Verlagerung von Verkehrsproblemen.

3.) Kreisverkehr (Warnckesweg / Borsteler Chaussee / Roggenbuckstiege)

Kreisverkehr

Der Kreisverkehr am Warnckesweg wird von den Teilnehmenden als moderne, leistungsfähige Lösung mit Potenzial für mehr Sicherheit und gleichmäßigen Verkehrsfluss gesehen. Kritische Beiträge befürchten Radverkehrsriskien, Rückstaus, thematisieren den Wegfall von Parkraum.

Kreisverkehr Warnckesweg – Verkehrssicherheit und Alltagstauglichkeit

Unterstützende Argumente für die Planung

- Zebrastreifen, zusätzliche Überwege und alternative Radführungen und klar platzierte Querungen erhöhen Sicherheit, Akzeptanz und Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrende.
- Niedrigere Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Gleichmäßiger Verkehrsfluss reduziert Staus, Lärm und Emissionen.
- Kreisverkehre gelten als übersichtlich und leistungsfähig, insbesondere bei hohem Durchgangsverkehr.
- Bessere Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Schulen, Nahversorgung und Parkplätze wird gefördert.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Mischverkehr und zusätzliche Querungen auf stark belasteten Straßen könnten das Konfliktpotenzial zwischen Kfz und Radverkehr, gerade für Kinder, erhöhen.
- Fehlende Trennung, unklare Radführungen und ungünstige Querungen reduzieren die Sicherheit, Verbesserungsbedarf besteht bei Radquerungen und der Anbindung der Protected Bike Lane.
- Zweifel an Leistungsfähigkeit und Notwendigkeit des Kreisverkehrs, Durchgangsverkehr wird nicht vollständig verhindert.

4. Arztpraxis

Arztpraxis

Mehrere Beiträge bemängeln fehlende Halte- und Parkmöglichkeiten an der Hausarztpraxis und eine unklare Trennung von Parken und Kurzhalten. Die Bedürfnisse älterer Patient:innen sowie von Taxi- und Pflegediensten seien aus der Sicht der Teilnehmenden zu wenig berücksichtigt.

Erforderlichkeit funktionaler Haltezonen für Taxi-, Pflege- und Kurzzeitverkehr

Unterstützende Argumente für die Planung

- Zeitlich begrenzte, klar beschilderte Lade- und Haltezonen ermöglichen flexible Versorgung und sind auch für Taxis nutzbar.
- Die Maßnahme entschärft Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.
- Verkehrsberuhigung und klare Radwege erhöhen die Sicherheit.
- Weniger Dauerparker sorgen für flüssigere Verkehrsabläufe.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Der Wegfall von Parkplätzen erschwert das Bringen und Abholen pflegebedürftiger Personen.
- Halten auf der Fahrbahn kann Rückstaus und Konflikte mit Radfahrern verursachen.
- Schnell vorbeifahrende Fahrräder erhöhen das Unfallrisiko beim Ein- und Aussteigen aus dem Auto.

5. Nebenfahrbahn Edeka (Moortwiete / Borsteler Chaussee / Köppenstraße)

Nebenfahrbahn Edeka

Die Beiträge zur Nebenfahrbahn Edeka zeigen ein deutliches Spannungsfeld zwischen Verkehrsberuhigung, Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Parkraumbedarf und Nahversorgung. Während das Ziel größerer Sicherheit und Aufenthaltsqualität breite Zustimmung findet, gibt es Bedenken, wenn der Parkraum reduziert wird und die Fahrradstraße gleichzeitig als Zufahrt zu den Pkw-Stellplätzen genutzt wird.

Parkraumverlust, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des Nahversorgungsstandorts

Die Teilnehmenden kritisieren den Wegfall von Parkplätzen vor Edeka, da der Nahversorger auf Kurzzeitstellplätze für ältere Menschen, Familien und mobilitätseingeschränkte Personen angewiesen ist und alternative Parkmöglichkeiten fehlen. (Für allgemeine unterstützende und kritische Argumente siehe S. 4 Parkraum, sowie S. 7 Arztpraxis und S. 8 Zentrumsbereich Borsteler Chaussee)

Umgestaltung der Nebenfahrbahn zur Fahrradstraße und Verkehrsberuhigung

Die geplante Umgestaltung der Nebenfahrbahn vor Edeka zu einer Fahrradstraße wird grundsätzlich positiv bewertet. Viele sehen darin einen wichtigen Schritt zu mehr Übersichtlichkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität, insbesondere für Kinder und Jugendliche. Kritisch diskutiert werden dagegen Sicherheitsrisiken durch Parkstände, Lieferverkehr und fehlende bauliche Maßnahmen. Einigkeit bei den Beiträgen besteht darin, dass die Akzeptanz der Fahrradstraße von einer konsequenten Verkehrsberuhigung und durchdachten Gestaltung abhängt. (Für allgemeine unterstützende Argumente siehe S. 3 Verkehrsberuhigung)

Standortspezifische unterstützende Argumente für die Planung

- Die Fahrradstraße reduziert Durchgangsverkehr und erhöht die Aufenthaltsqualität.
- Klare Verkehrsführung schafft mehr Übersicht und Sicherheit für Radfahrende.

Standortspezifische kritische Argumente gegen die Planung

- Allein die Widmung zur Fahrradstraße reicht nicht aus, um hohe Geschwindigkeiten zu senken.
- Fehlende bauliche Eingriffe könnten dazu führen, dass Regeln häufig missachtet werden.
- Radfahrende auf der Fahrbahn sind stärker Abbiege- und Seitenkollisionen ausgesetzt.
- Konflikte mit Lieferverkehr, Parkplätzen und Bushaltestellen bleiben bestehen.
- Auch die Lage der Bushaltestellen wurde hinterfragt, da diese teilweise in den Radweg hineinragen.

Aufenthaltsqualität und Verbindung zum Stadtteilzentrum

Ein Teil der Beiträge betrachtet die Nebenfahrbahn Edeka im größeren städtebaulichen Kontext im Süden. Gewünscht werden mehr Aufenthaltsqualität, bessere Beleuchtung, kleinteilige Nutzungen wie Kiosk oder Café sowie eine Aufwertung der Bushaltestellen durch u.a. digitale Anzeigen. Die Reduzierung von Parkständen im unmittelbaren Zentrum wird teilweise positiv bewertet, da dadurch neue Aufenthaltsflächen entstehen könnten.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Rückbau von Verkehrsflächen schafft Raum für Aufenthalt und Begegnung.
- Bessere Beleuchtung erhöht subjektive Sicherheit.

Kritische Argumente gegen die Planung

- Fehlende Angebote und Nutzungen können nicht allein durch Verkehrsmaßnahmen ersetzt werden.
- Ohne attraktive Ziele bleibt Aufenthaltsqualität begrenzt.

6. Zentrumsbereich Borsteler Chaussee

Zentrums- bereich

Die Diskussion der Teilnehmenden zum Zentrumsbereich der Borsteler Chaussee drehte sich um den Konflikt zwischen Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit. Viele sehen in einer Reduzierung des Autoverkehrs, besseren Rad- und Fußwegen sowie höherer Aufenthaltsqualität die Chance auf ein lebendiges, nachbarschaftliches Zentrum. Andere befürchten Umsatzverluste, fehlende Kurzzeitparkplätze und Nachteile für ältere Menschen und Gewerbe.

Ruhender Verkehr

Parken ist besonders konfliktträchtig, der Wegfall von Stellplätzen wird einerseits für mehr Lebensqualität befürwortet, andererseits für Gewerbe, Anwohnende und mobilitätseingeschränkte Personen problematisch gesehen. Gefordert werden differenzierte Lösungen statt pauschalem Abbau. (Für allgemeine unterstützende Argumente siehe S. 4 Parkraum)

Standortspezifische unterstützende Argumente für die Planung

- Kurzzeitparken ermöglicht spontane Einkäufe.
- Überdimensionierte Autos beanspruchen unverhältnismäßig viel Fläche
- Autoverkehr macht Zentrum unattraktiv
- befürchtete Umsatzrückgänge bei Gewerbetreibenden durch Parkplatzabbau sind empirisch nicht belegt (als Antwort zu kritischem Argument, siehe unten)
- Kundschaft kommt überwiegend aus dem Stadtteil
- Attraktive Fuß- und Radwege kompensieren Wegfall
- Durchgangsverkehr bringt wenig Kaufkraft
- Stadtzentren funktionieren auch ohne Parken (Beispiel Jungfernstieg)
- Forderung nach alternativen Park- oder Haltemöglichkeiten im Zentrumsbereich
- Sicherstellung, dass parkende Autos/Wohnmobile nicht die Sicht an der Tankstellenausfahrt verstellen
- Moderne Schule: fehlende Stellplätze im Zentrum → alternative Bring-/Hol-Lösung (z. B. temporäre Öffnung des Tors am Brödermannsweg)

Standortspezifische kritische Argumente gegen die Planung

- Gewerbe ist auf Auto-Kundschaft angewiesen
- Umsatzverluste und Leerstände werden befürchtet
- Ältere Menschen können nicht alles mit dem Rad erledigen
- Lieferverkehr braucht klare Park- und Ladezonen. Weniger Stellplätze führen dazu, dass Lieferverkehre häufiger auf der Fahrbahn halten
- Marktstände benötigen größere Stellflächen

Radverkehr

Der Ausbau sicherer Radinfrastruktur wird mehrheitlich begrüßt und als zentraler Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität gesehen. (Für allgemeine unterstützende Argumente siehe S. 4 Radverkehr)

Standortspezifische kritische Argumente gegen die Planung

- Fehlende Kontinuität (Radwege enden abrupt): Prüfung der Radwegeanbindung aus Richtung Brödermannsweg: Wie erfolgt das Abbiegen? Wie ist die Markierung? Aufgrund der Nähe zur Carl-Götze-Schule Wunsch nach Umgestaltung des Brödermannswegs für den Radverkehr.
- Radwegeführung an der Bushaltestelle vor Bäcker Junge: mögliche Konflikte zwischen Bus und Radverkehr
- Radwegeführung vor der Tankstelle: Prüfung einer Protected Bike Lane

Fußgänger:innen und Aufenthaltsqualität

Viele Beiträge fordern mehr Aufenthaltsqualität für Fußgänger durch breitere Gehwege, sichere Querungen und mehr Raum zum Verweilen. Kritisch wird angemerkt, dass allein Sicherheit und Platz keine Nutzung garantieren, die Angebote und Einzelhandel sind entscheidend.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Breitere Gehwege erhöhen Sicherheit und Komfort
- Sichere Querungen erleichtern Alltagswege
- Aufenthaltsqualität stärkt soziale Begegnung
- Mehr Platz für Marktstände und Außennutzung
- Reduktion von Lärm und Stress

Kritische Argumente gegen die Planung

- Aufenthaltsflächen werden bisher wenig genutzt
- Spazierverhalten im Quartier begrenzt
- Fehlende Nutzungsanreize
- Kritik an sehr starker Gehwegverbreiterung dort, wo zuvor eine Nebenstraße war
- Grünphase an der Fußgängerampel Köppenstraße sollte verlängert werden
- Auf Höhe Brödermannsweg fehlt eine durchgehende Aufpflasterung zur besseren Querbarkeit
- Straßenführung im Bereich der Tankstellen- und Gewerbeparkausfahrten näher an die Tankstelle heranführen, um Orientierung zu verbessern

Zentrumsfunktion

Die Zukunft des Ortskerns ist ein zentrales Leitmotiv. Während viele die Umgestaltung als Chance sehen, ein lebendiges, identitätsstiftendes Zentrum zu schaffen, warnen andere vor Gewerberückgang und Funktionsverlust. Kontrovers ist die Rolle des Durchgangsverkehrs: für die einen wirtschaftliche Grundlage, für die anderen ein Standortnachteil. Einigkeit besteht darin, dass der Status quo kein attraktives Zentrum darstellt.

Unterstützende Argumente für die Planung

- Ortskern gewinnt durch Verweilen statt Durchfahren
- Lokale Kaufkraft ist ausreichend
- Neue Gewerbeformen könnten entstehen
- Zentrum wird sozialer Treffpunkt
- Weniger Autoverkehr erhöht Aufenthaltsqualität
- Langfristige Attraktivität steigt
- Der Zentrumsbereich soll gestalterisch stärker hervorgehoben werden
- Vorschlag einer anderen Pflasterung, um das Zentrum auch optisch sichtbar zu machen

Kritische Argumente gegen die Planung

- Existenzsorgen kleiner Läden u.a. aufgrund fehlender Parkplätze
- Abwanderung der Kundschaft zu Einkaufszentren
- Übergangsphase wirtschaftlich riskant
- Abhol- und Servicegewerbe auf Auto angewiesen
- Ältere Menschen verlieren spontane Einkaufsmöglichkeiten

7. Stadtteileingang im Südosten – (Alsterkrugchaussee und Rosenbrook)

Stadtteileingang Südosten

Der südöstliche Abschnitt der Borsteler Chaussee wird von den Teilnehmenden als stark belastet und unübersichtlich wahrgenommen. An der Kreuzung Alsterkrugchaussee/Deelböge/Rosenbrook werden Verkehrsorganisationsmängel und Konflikte zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr gesehen. Hohe Geschwindigkeiten mindern die Aufenthaltsqualität.

Verkehrssicherheit und Führung des Radverkehrs

In dem südöstlichen Abschnitt wird insbesondere der benutzungspflichtige Radweg auf dem Klotzenmoor kurz vor der Kreuzung Borsteler Chaussee als unklar, widersprüchlich und nicht verkehrssicher wahrgenommen. Es gibt viel Lob für die angedachte Planung und Erneuerung der Fahrradwege. (Für allgemeine unterstützende Argumente siehe S. 4 Radverkehr)

Standortspezifische unterstützende Argumente für die Planung

- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht am Klotzenmoor (Rückbau der blauen Verkehrszeichen)
- Verzicht auf das Abdrängen des Radverkehrs ca. 100 m vor der Kreuzung Borsteler Chaussee

Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und ruhendem Verkehr

Rund um die Bushaltestellen und Gewerbeflächen entstehen durch Enterprise-Leasingfahrzeuge Nutzungskonflikte: Gehwege und Radwege sind oft zugeparkt, Verkehrsfluss und Aufenthaltsqualität werden einschränkt. Besonders mobilitätseingeschränkte Personen sind stark betroffen. (Für allgemeine unterstützende Argumente siehe S. 4 Parkraum)

Standortspezifische kritische Argumente gegen die Planung

- Die Parallelstraße wirkt verkehrsberuhigend, da parkende Fahrzeuge den Verkehr nicht stören. Querparken nutzt den Raum effizient. Zur Sicherheit werden gut sichtbare Schilder vorgeschlagen, die auf den beidseitigen Radverkehr hinweisen.

Ausblick

Die nächsten Schritte umfassen die Überarbeitung der Planungen durch ARGUS und eine zweite Informationsveranstaltung im zweiten Quartal 2026, gefolgt von einer Beteiligung zur konkreten Gestaltung der Frei- und Grünflächen. Nach Abschluss der Beteiligungsverfahren werden die Ergebnisse in den politischen Gremien des Bezirks beraten, um die Umsetzung auf den Weg zu bringen. Verantwortlich für die Realisierung sind die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) / Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).