

TOP 4 Borsteler Chaussee: Ergebnisse erste Beteiligung / Vorstellung Pläne



A NÖRDLICHER STADTEILEINGANG

B GRÜNE MITTE

C LEBENDIGES ZENTRUM

D SÜDLICHER STADTEILEINGANG



WOHER KOMMEN WIR?

- Bundesprogrammme Städtebauförderung → HH: Rahmenprogramm Integrierte Stadtentwicklung

Senats + BV-Beschluss

→ RISE Gebiete → GB seit 2021

- Analyse + **Beteiligung** → Festlegung von **Leitzielen**, Handlungsfeldern und Projekten

*Die **Borsteler Chaussee** wird ihrer Funktion als **lebendige Stadtteilmitte** gerecht und ist ein zentraler und zukunftsfähiger Standort für **Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie**. Die **Borsteler Chaussee** verfügt über hohe **Aufenthaltsqualität** und wird nicht mehr als trennende Barriere wahrgenommen.*

Borsteler Chaussee und Zentrum sind RISE Schlüsselprojekte
mit strategischer Bedeutung für den gesamten Entwicklungsprozess.

- *Borsteler Chaussee*
- *Zentrum Groß Borstel*
- ...
- 29

Rahmenbedingungen: Start der Projekte

Borsteler Chaussee

- Barrierewirkung aufheben
- Reduktion Verkehrsbelastung
- sichere Fahrradwege herstellen
- Aufenthaltsqualität (v.a. im Zentrum)
- Baumerhalt

- ✓ Machbarkeitsstudie ARGUS 2022 mit Beteiligung
- ✓ Vertiefungsstudie ARGUS und Bruun & Möllers 2024

erneute Beteiligung 2025 + 2026

Übernahme durch LSBG

Entwicklung einer Stadtteilmitte

Finanzierung: BVM + RISE

Zentrumsentwicklung

- Stadtteilmitte
- Marktplatz
- Aufenthaltsqualität
- Einzelhandelsstandort
- Städtebauliche Qualität

- Zentrumsstudie/Wettbewerb ✓
- Kürung bester Ideen ✓
- Funktionsplan ✓
- Eigentümergegespräche ✓

B-Plan GB 32 ✗

Weiterverfolgung der Ziele

Aktueller Entwurf von ARGUS ist eine Überarbeitung, mit dem sowohl die neuen Vorgaben (Parkplatzmoratorium, Koalitionsvertrag Bezirk) sowie die RISE-Ziele zu erreichen sind.

Zentrumsentwicklung – aktuelle Planung



Planung Borsteler Chaussee

Stand Nov. 2025 – vor 1. Beteiligungsveranstaltung

Maßnahmen

- Erweiterung Aufenthaltsflächen im Zentrum
- Tempo 30 im Bereich Schule bleibt bestehen
- Fahrbahnbreite 6,50 m
- weitestgehend Rückbau Nebenfahrbahn vor Edeka
- insgesamt vier Zebrastreifen zur besseren Querung für Fußgänger (drei neue Übergänge)
- Baumerhalt
 - Bestand 76 Bäume auf 1,3 km
 - 4 Baumfällungen, 14 Neupflanzungen
- sichere und komfortable Radwege
 - 1. Prio Protected Bike Lane,
 - 2. Prio Kopenhagener Radweg,
 - 3. Prio Hochbordradweg
- Pkw-Stellplatzterhalt wo möglich entlang 1,3 km
 - Bestand: 172 Pkw-Stellplätze
 - Wegfall von 114 Pkw-Stellplätzen, anstatt 137 nach Planung 2022
 - *(nach Beteiligung: Entfall 111 Pkw-Stellplätze)*
- Prüfung Quartiersgarage für Dauer- und Langzeitparker
 - aktuell Gespräche mit Betreibern



Beteiligung



BETEILIGUNG GESTALTUNG FREIRÄUME

BORSTELER CHAUSSEE

Mitdenken. Mitreden. Mitgestalten.

• 01. Juli 2026, 18:30 Uhr (Einlass 18 Uhr) Elbe-Werkstätten,
Klotzenmoorstieg 2, 22453 Hamburg

Weitere Informationen und Anmeldung: www.lebendigesgrossborstel.de



- Machbarkeitsstudie ARGUS in 2022
- erste Beteiligung im Rahmen von RISE 2022 AG mit rd. 60 Teilnehmer/-innen
- **Dialog vor Ort, 26. Nov. 2025 (rd. 70 Teilnehmer/-innen)**
- **DIPAS ab dem 26. Nov. bis zum 16. Dez. 2025**
 - 130 Beiträge und 115 Kommentare
 - Hauptverkehrsmittel der Teilnehmer: 34 % Fahrrad, 34% zu Fuß, 29 % Auto

- **Pop-Up Stadtteilbüro Groß Borstel** (FYTT Location, Borsteler Chaussee 102)

Information und Beteiligung:

- reguläre Sprechzeiten montags (14 -17 Uhr)
- zusätzlich donnerstags am 27.11., 04.12. und 11.12. (14 - 17 Uhr).



- **zwei weitere Veranstaltungen in 2026 geplant**

- **Beiratssitzung:** Ergebnisse der Beteiligung
- Beteiligung zur Gestaltung der Freiräume am **01. Juli 2026**
(inkl. Landschaftsplanungsbüro Bruun & Möllers)

- **Vorlage/Vorstellung der Ergebnisse bei der Bezirkspolitik/im Beirat**

- **Übergabe/Abstimmungen der Planungen an den LSBG/BVM für 2026 vorgesehen**

Beteiligungsergebnisse



Grundsätzlich

- große Zustimmung für die Planungen
- **Positiv** hervorgehoben wurden insbesondere:
 - die klare und sichere **Radverkehrsführung**,
 - die **Steigerung der Aufenthaltsqualität** im Zentrum und entlang der Borsteler Chaussee und
 - die Verbesserung der **Querungsmöglichkeiten**.
- **Kritisch** wurde von mehreren Personen der **Wegfall der Pkw-Stellplätze** gesehen.

Essentials Beteiligung im Einzelnen

- **Allgemeine Forderungen** nach durchgängig Tempo 30, deutlichere Verschwenkung der Fahrbahn, Reduzierung der Fahrbahnbreite und stärkere Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- *von Seiten des Bezirksamts: keine weiteren Änderungsbedarfe gesehen, in Planung bereits berücksichtigt*

Konkrete Themen für die Überarbeitung:

- **nordwestlicher Stadtteileingang** Papenreye: schwierige Radverkehrsführung, Hinweis Verlängerung des Planungsbereichs
- **Warnckesweg/Frustbergstraße** (außerhalb des Planungsbereichs): Fußgängerüberweg oder zusätzlicher Kreisverkehr gefordert
- **Kreisverkehr** Radverkehrsführung
- Situation vor der **Arztpraxis**/Wegfall der Pkw-Stellplätze
- **Nebenfahrbahn vor Edeka** (Wegfall Stellplätze und Verlegung Fußgängerüberweg)
- Wegfall Stellplätze im **Zentrum Brödermannsweg** inkl. Berücksichtigung Anlieferung der Geschäfte
- Einfahrt GE-**Christiansen**
- **Quartiersgarage**
- Verlängerung Planungsbereich bis **Klotzenmoor**
- Hinweise zu **Anwohner-/Quartiersparken**

Stadtteileingang Nord

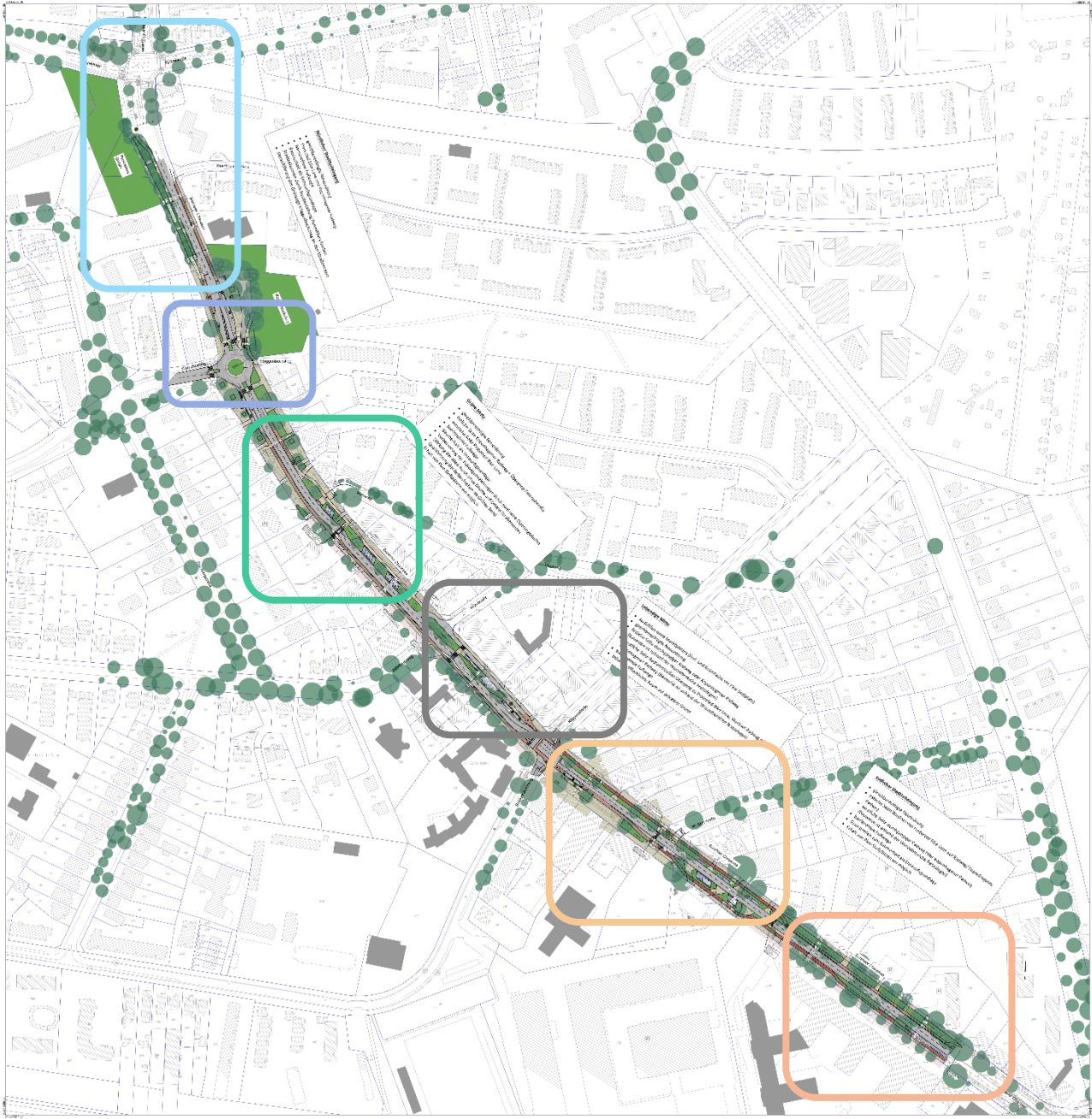
Kreisverkehr

Arztpraxis

Nebenfahrbahn Edeka

Zentrumsbereich

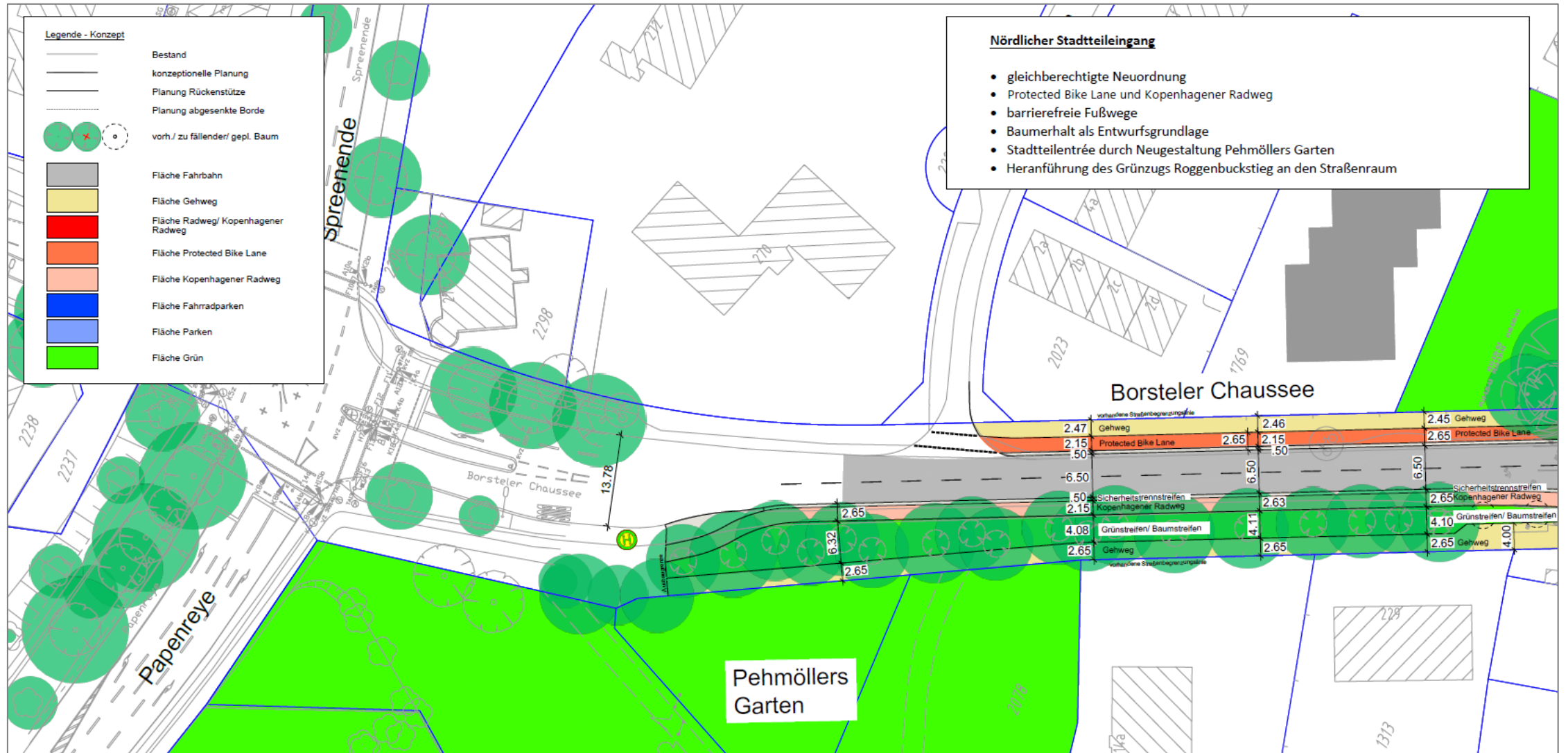
Stadtteileingang Südosten



Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

Stadtteileingänge

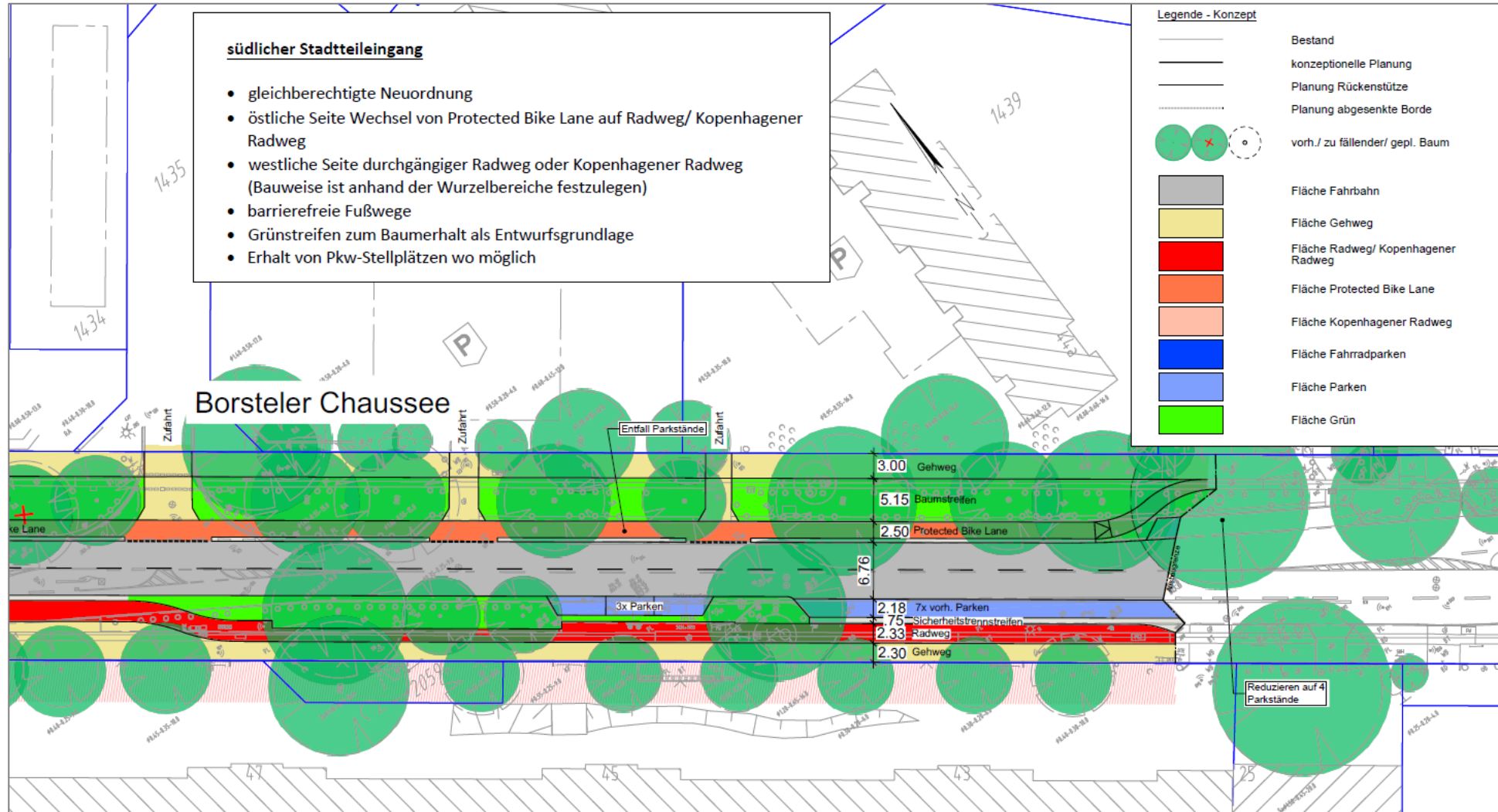
außerhalb
des Planungsbereichs



Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

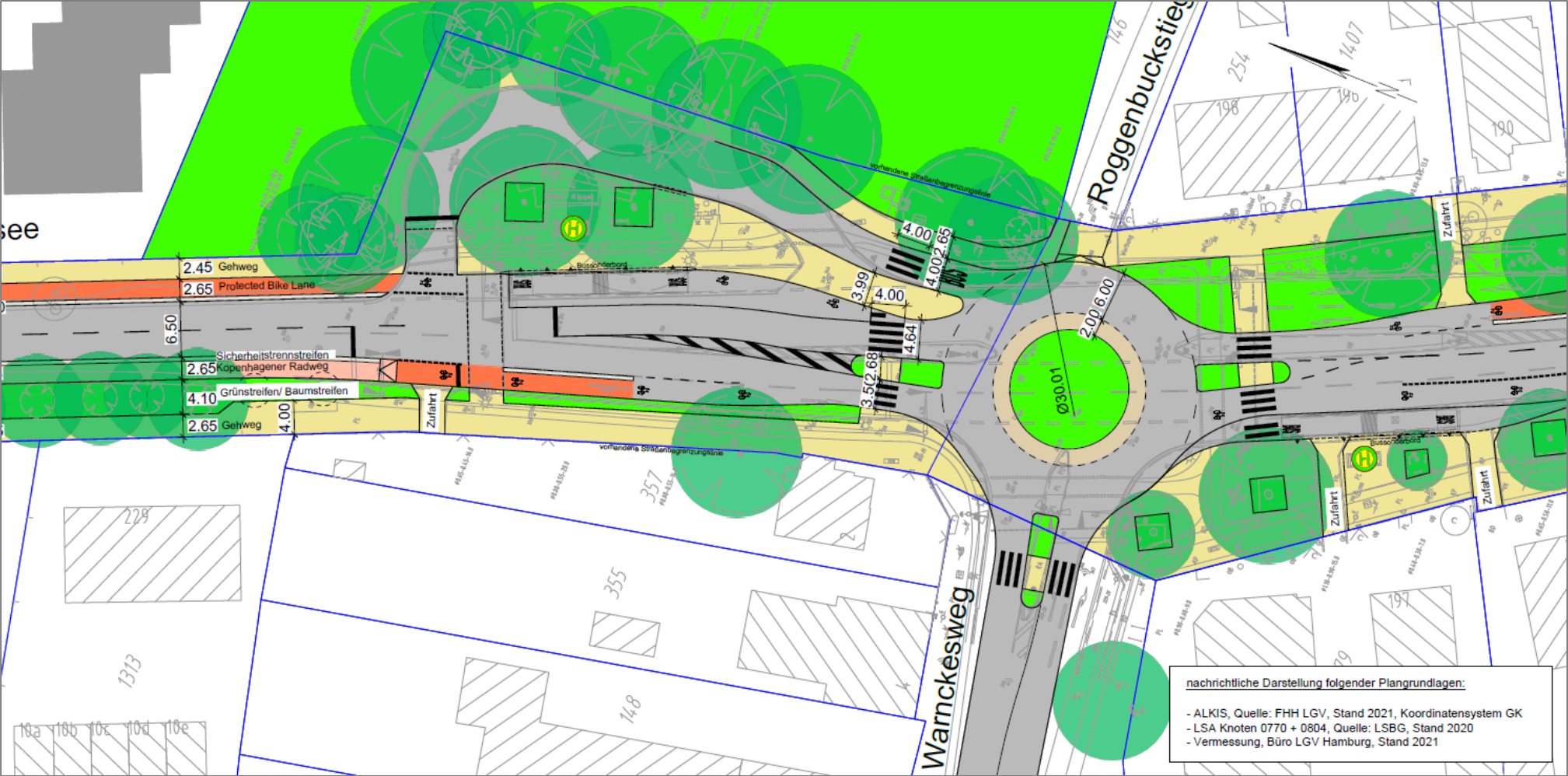
Stadtteileingänge

außerhalb
des Planungsbereichs



Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

Kreisverkehr



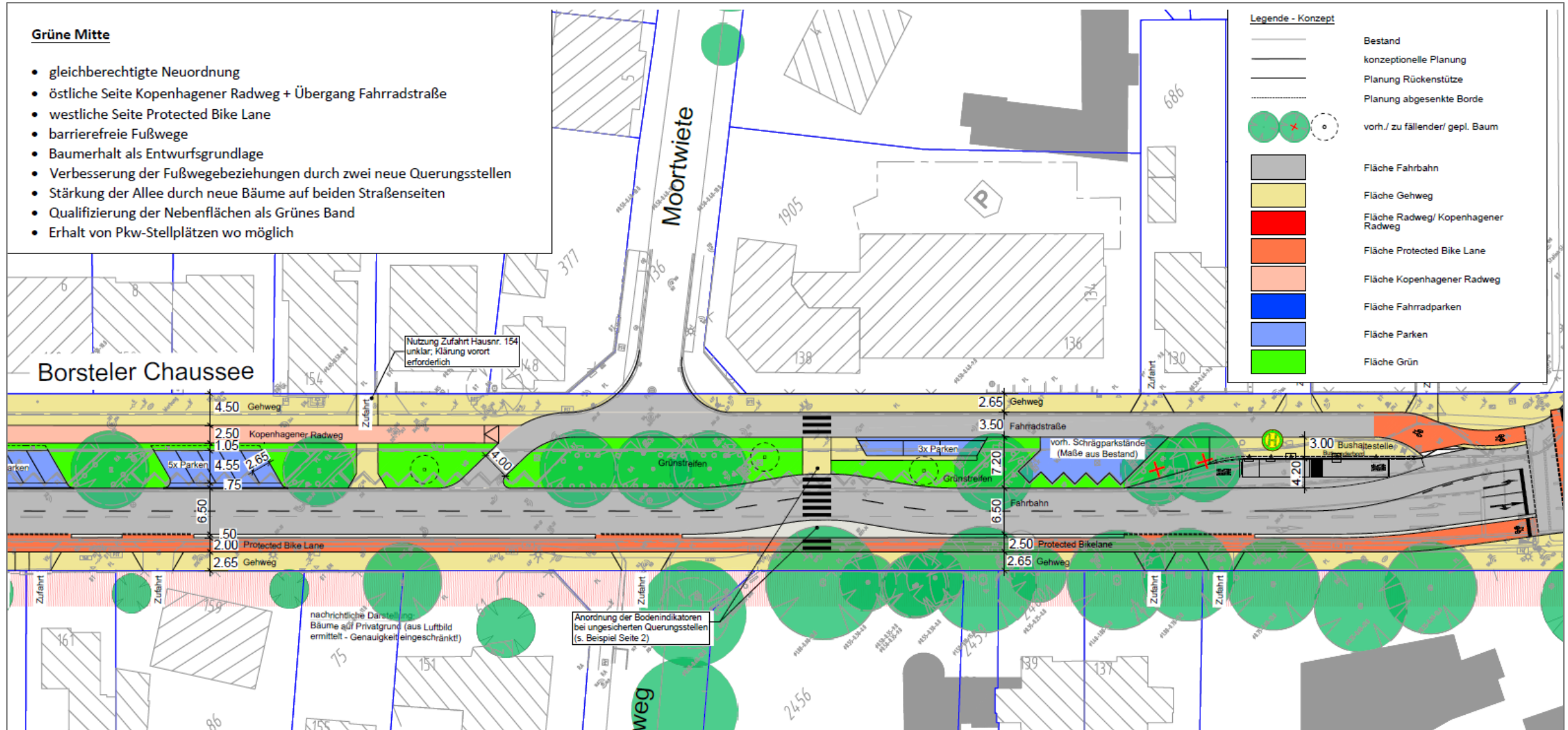
Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

Arztpraxis
Borsteler Chaussee 175



Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

Nebenfahrbahn
Edeka



Abwägungsergebnisse nach der Beteiligung

Zentrums-
bereich

Verkehrsberuhigung, Parken und Gewerbe



lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Policy Papers 5
März 2025

Uta Bauer, Michaela Christ, Levke Sönksen,
Louis Gabriel Pfitzinger

Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut

Zusammenfassung

Ganz gleich, ob in Großstädten Parkplätze reduziert oder in Klein- oder Mittelstädten Straßenraum zugunsten von Rad- und Fußwegen umverteilt wird. Fast überall gehören Einzelhändler*innen zu denjenigen, die gegen Umgestaltungspläne opponieren. Sie fürchten, solche Maßnahmen könnten ihre Kund*innen abschrecken und sich negativ auf Einnahmen und Umsätze auswirken. Ohne Zweifel steht der Einzelhandel massiv unter Druck, allem voran durch den wachsenden Online-Handel, aber auch durch die Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“ oder die Schwierigkeiten, Nachfolger für inhabergeführte Geschäfte zu finden. Die oft kritische Haltung von Einzelhändler*innen gegenüber weiteren Veränderungen ist durchaus nachvollziehbar.

Aber sind der wegfallende Parkplatz vor dem Geschäft oder die Umgestaltung des Straßenraumes zugunsten von Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen tatsächlich eine Bedrohung für den Einzelhandel?

Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen nicht belegbar. Eine bessere Aufenthaltsqualität und höhere Kundenfrequenzen führen in fast allen untersuchten Studien zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Umsätze. Die Erklärung ist einfach: Dort, wo sich Menschen gern aufhalten, wo sie sich wohlfühlen, wo sie länger vor einem Geschäft verweilen, nutzt dies am Ende auch dem Einzelhandel. Zu den Fakten gehört aber auch, dass nicht alle Branchen gleichermaßen profitieren. Entscheidend ist, wie die Umgestaltung vorgenommen wird. Unter dem Strich bleibt die Feststellung, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Krise des Einzelhandels nicht kompensieren können, aber durchaus abmildern und keinesfalls verantwortlich für das „Geschäftsterben“ sind.

Zu all diesen Aspekten liefert das vorliegende lifu Policy Paper fundierte Argumente, valide Fakten und konkrete Praxisbeispiele. Die Zusammenfassung zeigt auch, welche Leerstellen und Wissenslücken es gibt. Ein wesentliches Defizit der Studien und Praxisberichte (nicht nur) in Deutschland ist die geringe Varianz der Raumtypen. Es fehlen noch wie vor Daten und Studien, die die Situation von kleineren und mittleren Kommunen analysieren und abbilden.

Zusammenfassung der Studie (März 2025)

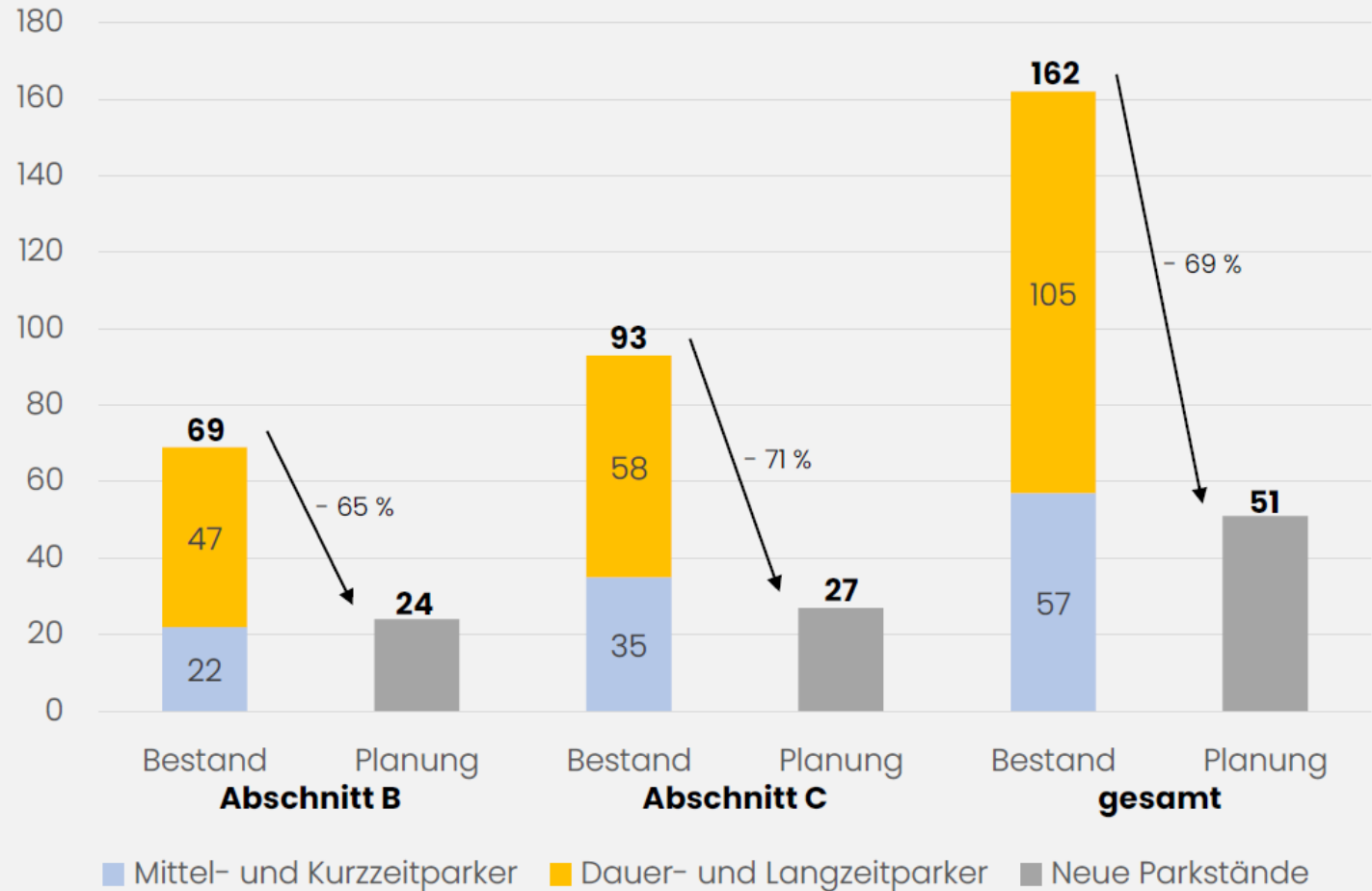
Metastudie zu Vorhaben in USA/Kanada, GB, Spanien, Österreich (Wien), Deutschland (Frankfurt/Hamburg, München)

- **keine kausale Zusammenhänge** zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels [...] belegbar.
- **bessere Aufenthaltsqualität** und höhere Kundenfrequenzen führen in fast allen untersuchten Studien zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Umsätze.
- Erklärung: Dort, **wo sich Menschen gern aufhalten**, wo sie sich wohlfühlen, wo sie länger vor einem Geschäft verweilen, nutzt dies am Ende auch dem Einzelhandel. **Zu den Fakten gehört aber auch, dass nicht alle Branchen gleichermaßen profitieren. Entscheidend ist, wie die Umgestaltung vorgenommen wird.**
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können die Krise des Einzelhandels nicht kompensieren, aber durchaus abmildern und keinesfalls verantwortlich für das „Geschäftsterben“ sind.
- **Empfehlungen u. a.: Pkw-Stellflächen bewirtschaften, Parkhäuser nutzen**
- *Bestätigung durch Rückmeldungen von Budni und Edeka vor Ort*
- *Einzugsbereiche i. d. R. nicht über den Stadtteil hinausgehend (Studie zur Qualifizierten Nahversorgung)*

Wegfall von Parkständen

Im Zuge der Umbaumaßnahmen an der Borsteler Chaussee entfallen insgesamt 111 Parkstände (rd. 70 %) im öffentlichen Raum. Dies erfolgt zugunsten der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

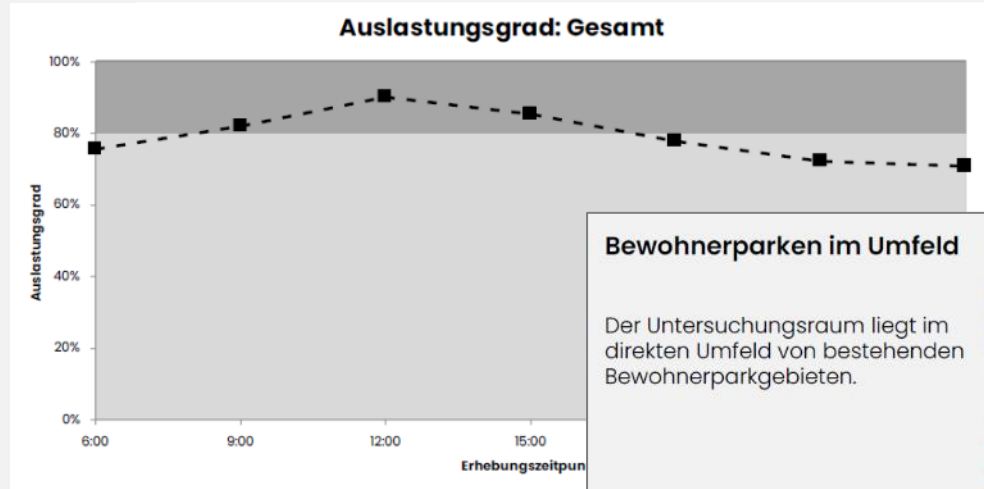
- **Planung: 51 bewirtschaftete Pkw-Stellplätze**
- **Wegfall Pkw-Stellplätze: 111** (137 aus Planung in 2022)
- **OPTION Quartiersgarage:** Gespräche und aktuelle Entwicklungen



Erhebungsergebnisse – Gesamtauswertung

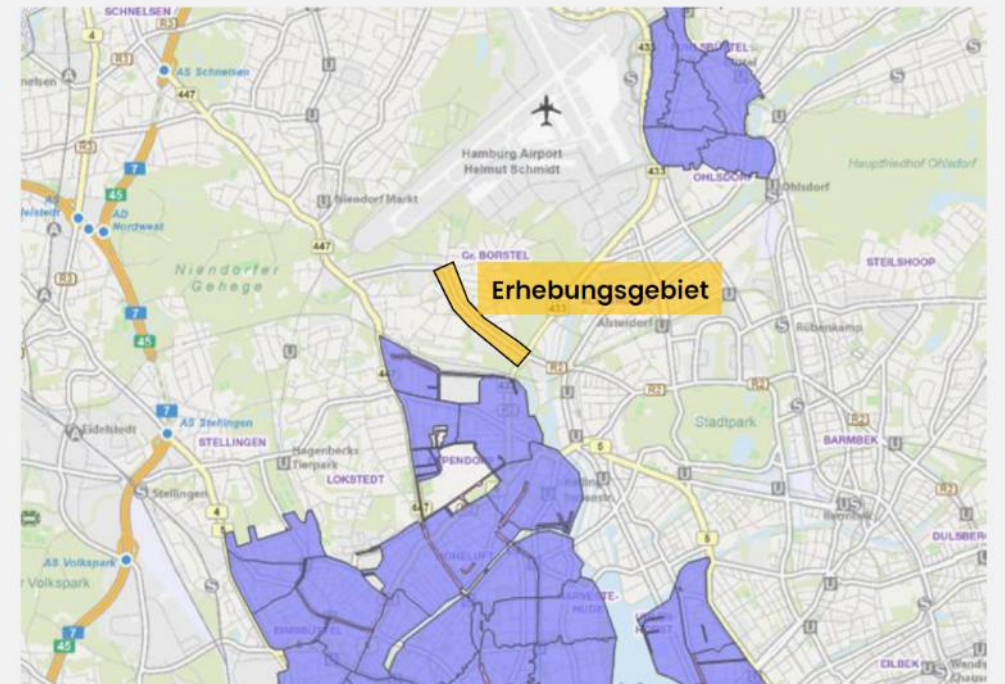
Der Auslastungsgrad liegt über Mittag und Nachmittag bei 80-90 % Auslastungsgrenze.

Damit besteht gemäß Definition der EVE ein hoher Parkdruck.



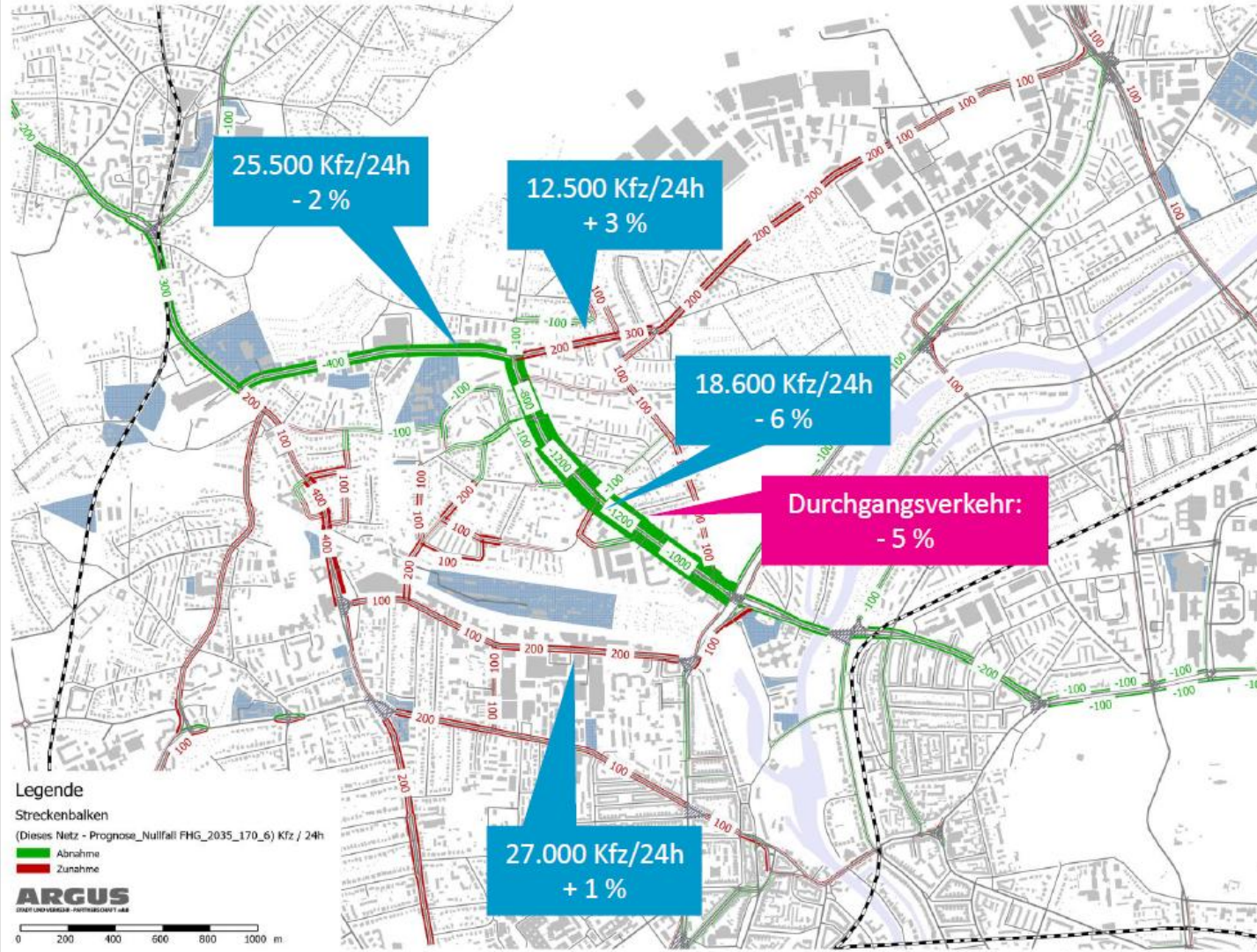
Bewohnerparken im Umfeld

Der Untersuchungsraum liegt im direkten Umfeld von bestehenden Bewohnerparkgebieten.



Prognose-Planfall 2035 FHG P05 – T30 lokal (neu)

Ergebnis: Differenz zum Prognose-Nullfall



Ergebnisse

- Reduktion Verkehrsbelastung Borsteler Chaussee um 800 bis 1.200 Kfz/24h (rd. -5 %)
- Verkehrsverlagerungen:
Spreenende: 200-300 Kfz/24h
Klotzenmoor: 100 Kfz/24h
Nedderfeld: 100-200 Kfz/24h
Osterfeldstraße: 100-200 Kfz/24h
Lokstedter Steindamm: 200 Kfz/24h
- Zusätzliche Verlagerung kleinräumiger Quell-/Zielverkehre von der Borsteler Chaussee zur Kollaustraße: 400 Kfz/24h

Rückmeldung zum Ausbau Nedderfeld:

In der ARGUS-Studie werden 100-200 zusätzliche Kfz im Nedderfeld prognostiziert (S.10). Das ist eine Größe, die der täglichen Schwankung unterliegt und in der Gesamtbelastung untergehen würde.

- Insgesamt ist die **Kfz-Verkehrsentwicklung im Nedderfeld grundsätzlich** rückläufig. In der Verkehrsentwicklungsplanung wird **keine Erfordernis zum flächenhaften Ausbau (Vierstreifigkeit)** gesehen.
- **Mögliche LSA-Anpassungen** werden aktuell im Rahmen der Magistralenentwicklung zum Projektraum Deelböge diskutiert.
- Der **Masterplan Magistralen soll** voraussichtlich **im Sommer 2026** veröffentlicht werden.

RISE Projekt Borsteler Chaussee

- Vorstellung der finalen Straßenplanung im **Stadtteilbeirat (4. Juni)**
- Vorabstimmung mit BVM zur Übergabe an LSBG in 2026, Vorbereitung Planungsbeschreibungen
- **Workshop zur Gestaltung der Freiräume am 01. Juli 2026**
- Vorstellung der Gesamtplanung bei Bezirkspolitik, **FOLAG vermutlich am 24.08**
- Vorstellung der Gesamtplanung im **Stadtteilbeirat vermutlich am 10.09**
- **Übergabe/Abstimmungen der Planungen an den LSBG/BVM für 2026 vsl. nach den Sommerferien/Ende des Jahres**

