

MASTERPLAN

MAGISTRALLEN

2040+

Impressum

www.hamburg.de/magistralen
magistralen@bsw.hamburg.de

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
André Stark

Bestellungen über:
publikationen@bsw.hamburg.de

Auftraggeberin

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg

Auftragnehmerinnen & Auftragnehmer

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH
Maria-Hilf-Straße 15
50677 Köln

urban catalyst GmbH
Glogauer Straße 5
10999 Berlin

berchtoldkrass space&options
Schützenstraße 8 A
76137 Karlsruhe

ARGUS Stadt und Verkehr
Pinnaßberg 45
20359 Hamburg

bloomimages GmbH
Große Elbstraße 49
22767 Hamburg

Masterplan Magistralen 2040+

*Die Lebensadern
der Stadt gestalten!*

Vorwort

Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher

Die Freie und Hansestadt Hamburg zählt zu den dynamischsten Metropolen Europas. Sie ist der Lebensmittelpunkt von fast zwei Millionen Menschen und ein Zentrum für Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur. Ihr Wachstum und ihre wirtschaftliche Kraft verbindet die Hansestadt mit dem Anspruch, den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu werden und allen Bürgerinnen und Bürgern eine hohe Lebensqualität zu bieten.

Seit 2011 wurden über 100.000 neue Wohnungen gebaut, darunter viele öffentlich geförderte Wohnungen mit günstigen Mieten. Rund 400.000 Menschen erhalten mit der neuen U-Bahn-Linie U5 und der geplanten S-Bahn-Linie S4 einen direkten Anschluss an das Schnellbahnnetz. Die HafenCity, der neue Stadtteil Grasbrook und die künftige „Science City Bahrenfeld“ setzen international Maßstäbe für zukunftsfähige, innovative Quartiere. Zugleich stärkt Hamburg seinen Charakter als grüne Stadt an Alster, Bille und Elbe. Rund 10 Prozent der Landesfläche stehen unter Naturschutz, so viel wie in keinem anderen Bundesland.

Ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung des Senats in den kommenden Jahrzehnten sind Hamburgs Magistralen. Zwölf Hauptverkehrsachsen verbinden die Innere Stadt mit den äußeren Quartieren und der angrenzenden Metropolregion. Sie bieten eine gute Verkehrsinfrastruktur, Wohnraum, Gewerbeflächen und vielfältig nutzbare öffentliche Räume, die neu strukturiert und für die weitere Modernisierung Hamburgs genutzt werden sollen.

Die Magistralen sollen in Zukunft über ihre verkehrliche Bedeutung hinaus zu attraktiven urbanen Räumen weiterentwickelt werden. Der Masterplan zeigt ihre Potenziale, beschreibt Zukunftsbilder und benennt konkrete Maßnahmen, um diese zu erreichen. Er verfolgt damit die Strategie, Hamburgs historisch gewachsene Struktur zu erhalten, die Infrastruktur aber effizienter zu nutzen und neue Flächen für Wohnen, Gewerbe und das öffentliche Leben zu gewinnen.



Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg
Dr. Peter Tschentscher



Senatorin
Karen Pein



Oberbaudirektor
Franz-Josef Höing

Senatorin Karen Pein und Oberbaudirektor Franz-Josef Höing

Wer das Wachstum dieser Stadt gestalten will, kommt an den Magistralen nicht vorbei. Die großen Ein- und Ausfallstraßen sind die Lebensadern unserer Stadt und mehr als nur Durchgangsräume – hier leben und arbeiten Hunderttausende Menschen. Die Magistralen stellen eines der wichtigsten Entwicklungspotenziale für die zukünftige Stadtentwicklung Hamburgs dar. In den kommenden Jahren gilt es, diese Achsen behutsam, aber entschlossen zu verändern.

Mit dem „Internationalen Bauforum“ haben wir 2019 einen großen Fundus an Ideen für die Zukunft der Magistralen bekommen – etwa, dass neben den Magistralen auch die zweite und dritte Reihe dahinter für die Entwicklung interessant sind. Aus diesen Ansätzen sowie aus unseren vorhandenen städtischen Strategien haben wir Ziele entwickelt, die dem vorliegenden Masterplan zugrunde liegen: Wir wollen die Magistralen in den kommenden Jahren zu lebendigen und vielfältigen Räumen, zu Schwerpunkträumen der Innenentwicklung („mehr Stadt“), zu zukunftsfähigen Räumen der Mobilität und zu klimaangepassten Räumen entwickeln. Es sind die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung, die sich an den Magistralen bündeln. Dabei ist jede der zwölf im Masterplan behandelten Magistralen anders und wir müssen – gemeinsam mit den Bezirken und den Fachbehörden – jeweils ortsspezifische Lösungen finden.

Der Masterplan enthält neben den Zielen räumlich-strategische Aussagen, gestalterische Zielbilder sowie Vorschläge zur Umsetzung: Wo gibt es Entwicklungspotenziale und wie sollen die Magistralenräume zukünftig und in verschiedenen räumlichen Situationen aussehen? Insbesondere die schon heute lebendigen Zentren und Bereiche der Inneren Stadt wollen wir durch vielfältige Erdgeschosszonen,

attraktive grüne Räume und mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr stärken. In den durch das Schnellbahnnetz gut erschlossenen äußeren Lagen sollen die Magistralen durch zusätzliches Wohnen und Gewerbe sowie die Entwicklung gemischter Quartiere lebendiger werden, ohne ihren grünen Charakter zu verlieren. Dort, wo es möglich ist, wollen wir die Magistralen zugunsten des Bahn- und Busnetzes sowie des Rad- und Fußverkehrs umgestalten. Dieser Umbau soll auch für eine klimagerechte Gestaltung der Magistralen genutzt werden, z.B. durch zusätzliche Bäume und Grünräume, die Regenwasser speichern und versickern lassen.

Mit dem Masterplan gehen wir nicht Grundstück für Grundstück vor, sondern haben die ganze Stadt im Blick. Er bildet die Grundlage für vertiefende Fachkonzepte und bezirkliche Planungen, die sich zu einem stimmigen Gesamtbild fügen sollen. So wird der bevorstehende Umbau des Verkehrsknotens Berliner Tor Entwicklungen im Umfeld der Magistrale freisetzen, die schon im Anfang 2024 beschlossenen „Rahmenplan Berliner Tor“ vorgezeichnet wurden.

Gemeinsam mit den Bezirksämtern und Fachbehörden arbeiten wir schon jetzt an konkreten Ideen für die Umsetzung der Magistralenziele: darunter das sich an der Wandsbeker Chaussee und rund um den Wandsbeker Markt erstreckende Wandsbeker Zentrum oder die Grindelallee, wo sich mit dem Bau der U-Bahn-Linie 5 Möglichkeiten zur Neugestaltung eines lebendigen Straßenraums eröffnen.

Die Entwicklung der Magistralen erfordert neben der Stadt als steuernder Instanz auch das Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger und der Privatwirtschaft. Auf dieses gemeinsame Anpacken zugunsten attraktiver Magistralenräume zum Wohnen und Arbeiten und neuer grüner öffentlicher Räume freuen wir uns! Wir stellen uns damit einer großen Verantwortung, denn die Entwicklung der Magistralen ist ein Generationenprojekt, für das es einen langen Atem braucht.

Inhalt

1 Einführung	8
Magistralen im Fokus	11
Hamburgs Magistralensystem	16
Transformationsraum Magistrale	20
Ein Masterplan für die Magistralen	24
2 Strategie Gesamtstadt	30
Gesamtstädtische Perspektive	33
Ziele und Gesamtplan	34
Strategiekarten	41

3 Konzept Raumtypen	58
Vielfalt der Magistralenräume	61
Raumtypen an den Magistralen	64
Übersetzungsbeispiele	94
4 Umsetzung	114
Zwölf Magistralen	117
Zehn Modellräume	158
Instrumente & Organisation	165
5 Ausblick	176
6 Verzeichnis	182

1

Magistralen im Fokus
Hamburgs Magistralensystem
Transformationsraum Magistrale
Ein Masterplan für die Magistralen

Einführung



Magistralen sind Hauptverkehrsstraßen und zugleich Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben. Durch vielseitige Flächenansprüche sind sie enormen Veränderungsdynamiken ausgesetzt. Mit einem gesamtstädtischen Masterplan setzt sich die Stadt Hamburg als erste Metropole mit der zukünftigen Rolle ihrer Magistralen auseinander.

Magistralen im Fokus

Zwölf Magistralen – Straßenzüge und deren Stadträume mit einer Gesamtlänge von ca. 160 Kilometern quer durch alle Lagen und Themen der Stadt: An den großen Ein- und Ausfallstraßen, wo aktuell vor allem der schnelle Transport von Menschen und Waren im Mittelpunkt steht, eröffnen sich mittel- bis langfristig vielfältige Potenziale für die Stadtentwicklung. Das bestätigten 2019 die Ergebnisse aus dem Internationalen Bauforum zu den Magistralen, der größten Planungswerkstatt in der Geschichte Hamburgs. 100 Jahre nachdem bereits Hamburgs prägender Oberbaudirektor Fritz Schumacher in seinem Federplan (1919) eine Vision für Hamburgs Stadtentwicklung entwarf und die Magistralen damit dauerhaft zum bedeutenden Element im Ordnungssystem der Stadt machte, wurden diese Räume damit erneut in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt.

Die Magistralen sind Stadteingang, erste Adresse, Quartierszentrum und zugleich Zäsur, Barrieren und Transitraum. Mit ihren heterogenen architektonischen, städtebaulichen, verkehrlichen, freiräumlichen und sozialen Strukturen prägen sie das Gesicht der Metropole. Entlang der großen Straßenzüge, die an vielen Stellen unterdimensioniert und lückenhaft bebaut sind, steht längerfristig ein erhebliches Potenzial für verschiedenste städtische Nutzungen und Funktionen zur Verfügung. Allerdings treffen an den Magistralen auch unterschiedliche Ansprüche aufeinander: Sie sind einerseits Räume von gesamtstädtischer Bedeutung, denn sie sammeln und verteilen vor allem den motorisierten Verkehr, entlasten damit die Quartiere und sind für die Versorgung der Stadt essenziell. Andererseits wohnen hier bereits knapp 550.000 Hamburgerinnen und Hamburger und sie sind Arbeitsort für viele weitere Menschen.

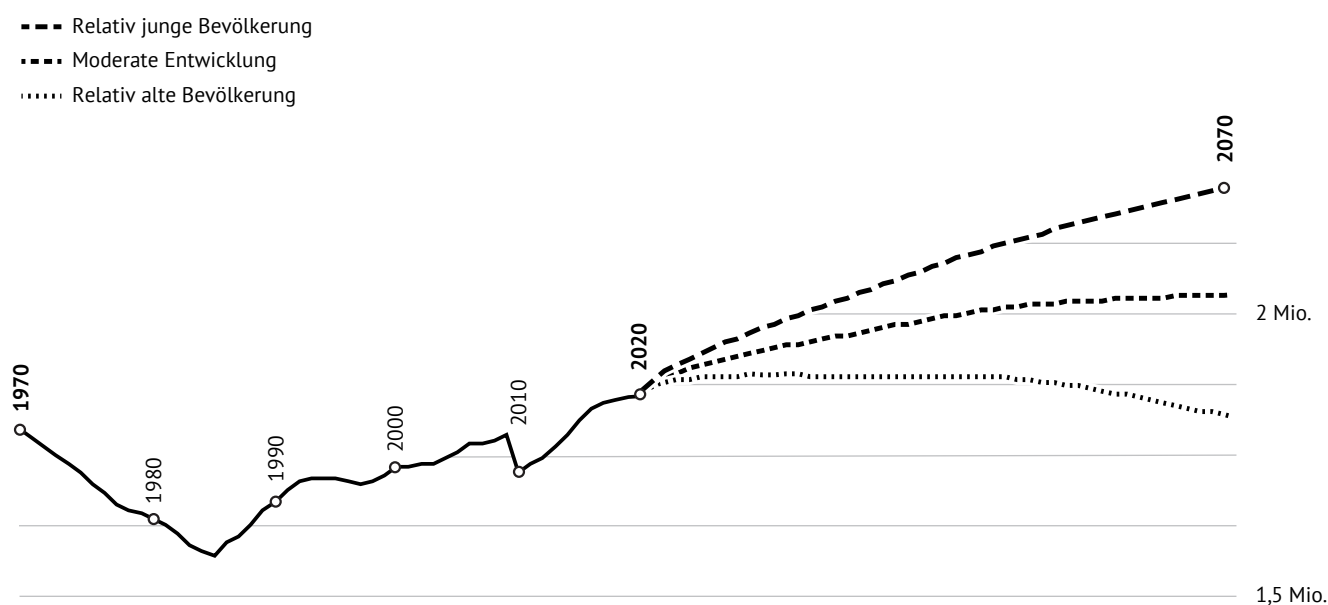
Der Masterplan Magistralen betrachtet diese Räume integriert und ganzheitlich aus gesamtstädtischer Perspektive, bezieht alle Aspekte von Stadtentwicklung ein und stimmt diese miteinander ab. Mit dem Zeithorizont 2040+ formuliert der Masterplan Ziele, enthält räumlich-strategische Aussagen (Wo gibt es Entwicklungspotenzial für verschiedene Funktionen?), qualitativ-gestalterische Zielbilder (Wie sollen die Magistralenräume in verschiedenen räumlichen Situationen zukünftig aussehen?) und Instrumente zur Umsetzung.

In einem kooperativen Prozess mit Fachleuten ist eine übergeordnete räumliche Strategie als Orientierungsrahmen für alle zukünftigen Planungen und Projekte an Magistralen entstanden.

Dynamiken der Hamburger Stadtentwicklung

Wie die meisten europäischen Metropolen ist auch die Freie und Hansestadt Hamburg seit etwa 25 Jahren von einer anhaltenden Entwicklungsdynamik geprägt. 2022 wohnten in Hamburg 1,9 Millionen Menschen¹ und bis 2040 wird ein weiteres Bevölkerungswachstum prognostiziert; bis 2030 könnte die Grenze von zwei Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern überschritten werden. In der Metropolregion Hamburg leben ca. 5 Millionen Menschen und die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort Hamburg steigt ebenfalls stetig an.

Hamburg ist im Laufe der Jahrhunderte zu einem weltweit bedeutenden Handelsplatz und Zentrum für Wissenschaft, Forschung und Innovationen herangewachsen. Gleichzeitig zeichnet sich Hamburg durch eine hohe Lebensqualität sowie lebendige urbane, aber auch grünteprägte Stadtquartiere aus, weshalb die Stadt eine internationale Anziehungskraft erreicht hat. Diesem Wachstum und der anhaltend dynamischen Entwicklung muss die Stadt begegnen, indem sie ausreichenden und vor allem bezahlbaren Wohnraum gemäß dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ schafft und Gewerbeflächen sichert und weiterentwickelt. Gleichzeitig müssen sich Infrastrukturen wie das öffentliche Verkehrsnetz für Personen- und Wirtschaftsverkehr, Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen weiterentwickeln. Auch Grün- und Freiflächen bedürfen einer Weiterentwicklung, um den neuen Bedarfen gerecht zu werden sowie den ökologischen Wert zu erhalten und die Funktion als klimatische Entlastungsräume zu stärken.



Bevölkerungsprognosen
für Hamburg bis 2070

¹ Statistikamt Nord (2023): Bevölkerungsprognose.

Mit dem Masterplan Magistralen soll nun die im Räumlichen Leitbild bereits angelegte Idee einer dreifachen Innenentwicklung im Einklang von städtischem Lebensraum, Mobilität und Grün konsequent weitergeführt werden: Entlang der Magistralen, die fast vollständig durch die gebaute Stadt führen, werden die Stadtstrukturen im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege baulich und funktional weiterentwickelt, die Blau-Grüne Infrastruktur mit ihren Freiraum- und Wassersystemen ergänzt und qualifiziert sowie die Mobilitätsoptionen klimagerecht verbessert.

Konkretisiert wird die Strategie „Mehr Stadt in der Stadt“ durch die „Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Hamburger Maß“.³ Ziel ist es, die begrenzte Ressource Raum effizient zu nutzen und eine nachhaltige und zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Unter Bezugnahme auf die Dichtezonen des Räumlichen Leitbildes geben sich der Senat und die Bezirksämter Leitlinien zur Entwicklung angemessener städtebaulicher Lösungen und formulieren Umsetzungsstrategien zur Schaffung einer verträglichen Dichte und Höhe der Bebauung. Besonderer Fokus wird auf die Zentren gelegt, die bestehenden und künftigen Schnellbahnhaltstationen – sowie die Magistralen. Der Masterplan projiziert die mit dem „Hamburger Maß“ formulierten Leitlinien auf den Raum und stellt dar, wo und wie diese umgesetzt werden sollen.

Seit 2011 gibt es in Hamburg ein Wohnungsbauprogramm, in dessen Mittelpunkt sowohl die Mobilisierung von Bauland für Wohnungsneubau wie auch die Entwicklung im Bestand stehen. Betrachtet man die Magistralen in ihrer gesamten Länge, sind über 80 Prozent von Wohngebäuden gesäumt. In Zukunft sollen die Magistralen zu attraktiveren Wohnlagen werden, wo neuer Wohnraum entsteht und Bestandsquartiere und ihre notwendigen Infrastrukturen gestärkt werden.

Neben dem Wohnungsbau entwickelt der Senat Hamburg als Wirtschaftsmetropole und attraktiven Standort für Unternehmen weiter – nicht nur durch zusätzliche Büroflächen, sondern auch durch neue Gewerbe- und Industrieflächen.⁴ Die Magistralen sind und bleiben wichtige Wirtschaftsstandorte, auch für Handwerk und produzierendes Gewerbe. Die Flächensicherung und -weiterentwicklung, eine zukunftsgerichtete Anpassung und effiziente Nutzung bestehender Gebiete stehen hier im Fokus städtischen Handelns.

Darüber hinaus erfordert der Klimawandel einen Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung. Einerseits werden die Klimawandelfolgen in Hamburg immer stärker spürbar: Seit 1881 ist die durchschnittliche Temperatur um 1,7 °C gestiegen. Die Anzahl der heißen Tage (Höchsttemperatur mindestens 30 °C) pro Jahr in Hamburg stieg in den letzten 30 Jahren im Mittel auf mehr als das Doppelte, die Sommertrockenheit nimmt zu, aber auch die Wahrscheinlichkeit für Starkregenereignisse wächst – um bis zu 100 Prozent.⁵ Hamburg setzt sich mit der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes neue Klimaziele: Bis 2030 will Hamburg die energiebedingten CO₂-Emissionen um 70 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 senken. Bis 2045 strebt die Stadt eine Emissionsminderung von 98 Prozent an, um eine Netto-CO₂-Neutralität zu erreichen.⁶ Als hochversiegelte Stadträume sind die Magistralen besonders von Überhitzungs- und Überschwemmungsereignissen betroffen sowie Entstehungsort von CO₂-Emissionen; das Potenzial für eine Verbesserung des Stadtklimas und eine Erhöhung der Resilienz gegenüber Klimawandelfolgen ist hier besonders groß.

Das Grüne Netz, wichtiger Bestandteil des hamburgischen Landschaftsprogramms, spannt sich über die ganze Stadt und wird immer wieder von den Magistralen gekreuzt. Die Schnittstellen setzen grüne Akzente an den Magistralen, die in ihrer Naherholungs- und klimatischen Entlastungsfunktion geschützt und weiter gestärkt werden sollen. So werden die Magistralenräume zu einem Teil der umweltgerechten Stadt.

Als wichtiger Sektor zur Emissionseinsparung (siehe auch Klimaplan) rückt die Mobilitätswende in Hamburg, wie auch in vielen anderen Metropolen, mehr und mehr ins Zentrum stadtentwicklungspolitischer Debatten. Hamburg erweitert sein S- und U-Bahn-Netz um neue Linien und Haltestellen, fährt in Zukunft im sogenannten Hamburg-Takt, baut Radrouten (vormals Velorouten), Radrouten Plus (vormals Radschnellwege), Radstationen (ehemals Bike+Ride-Anlagen) und Sharing-Lösungen aus. Seit dem Jahr 2000 sind die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtstraßennetz rückläufig. In den von der COVID-19-Pandemie geprägten Jahren 2020 und 2021 reduzierte sich der Kfz-Verkehr gegenüber 2019 sehr deutlich. Der Verkehr ist im Jahr 2020 um elf Prozent und im Jahr 2021 um weitere drei Prozent zurückgegangen. Außerdem werden Regelwerke für Verkehrsplanung angepasst, die für die Dimensionierung von Straßenräumen maßgeblich sind, um den künftigen Herausforderungen gerecht zu werden.

Die Magistralen sind historisch durch das „Leitbild der autogerechten Stadt“ geprägt, das sich ab den 1960er-Jahren in vielen deutschen Großstädten als ein Leitmotiv für Stadtentwicklung durchsetzte. Entstanden sind vielerorts breite, stark versiegelte und verkehrlich funktionale Straßenräume, die einer lebenswerten Stadt oft entgegenstehen. Mit der Strategie Mobilitätswende will Hamburg zukünftig eine stadtverträgliche, umweltfreundliche und sichere Mobilität für alle Menschen in Hamburg auf nachhaltige Weise ermöglichen. Magistralen sind für das

Gelingen der Mobilitätswende von entscheidender Bedeutung, da sie wichtige Achsen für den Busverkehr darstellen und gleichzeitig auch für den Radverkehr häufig die direktesten Verbindungen sind. Unterdessen erlebt der Fußverkehr eine Renaissance und Anforderungen an Gehwegbreiten steigen. Die Mobilitätswende bietet die große Chance, insbesondere auch an den Magistralen umweltverträgliche Mobilitätsformen zu stärken, öffentlichen Raum für lebendige und vielfältige Nutzungen zurückzugewinnen und klimangepasst zu gestalten. Dabei bleiben die Magistralen wichtige Verbindungsachsen.

Eine wachsende Stadtbevölkerung, knappes Bauland und Flächenkonkurrenz, die verkehrliche Sammel-funktion, die Mobilitätswende und die gleichzeitig drängenden Fragen nach Lebensqualität und dem Umgang mit dem Klimawandel – an den Magistralen bündeln sich die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung. Angesichts dieser anspruchsvollen Aufgaben haben die Magistralen eine wesentliche Rolle für eine Weiterentwicklung Hamburgs. Sie sind bereits – explizit oder am Rande – Gegenstand verschiedenster vorliegender Fachplanungen oder teilträumlicher Konzepte der Freien und Hansestadt Hamburg. Der Masterplan Magistralen nimmt diese Räume aus gesamtstädtischer Perspektive nun integriert und ganzheitlich in den Blick, bezieht alle Aspekte von Stadtentwicklung ein und stimmt diese miteinander ab. Er knüpft an die bisherigen Stadtentwicklungsstrategien an und setzt dabei neue Impulse für die Hamburger Stadtentwicklung – mit dem Ziel einer kompakten, vielfältigen und resilienten Stadt.

³ Freie und Hansestadt Hamburg (2019a): Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt – Das Hamburger Maß.

⁴ Masterplan Handwerk 2030 (2022) und Masterplan Industrie 2030 (2023).

⁵ Deutscher Wetterdienst (2021): Klimareport Hamburg.

⁶ Freie und Hansestadt Hamburg (2023): Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplans.



Hamburgs Magistralensystem

Als Magistralen werden im allgemeinen Sprachgebrauch die großen Ein- und Ausfallstraßen einer Stadt bezeichnet. Die Bedeutung des Begriffs Magistrale (lat. magis „groß“) wird als Hauptverkehrsstraße angegeben. Der Masterplan widmet sich zwölf Magistralen, die zusammengenommen ein wichtiges verkehrliches Rückgrat der gesamten Stadt bilden. Zu diesen zwölf Straßenzügen, die stellvertretend stehen für die vielen weiteren Ein- und Ausfallstraßen der Stadt, zählen neben den acht nördlich der Elbe verlaufenden Magistralen auch zwei Magistralen südlich der Elbe in Harburg, die Verbindungsachse über die Elbinseln und der sogenannte Ring 2, der sich um die Innere Stadt legt.

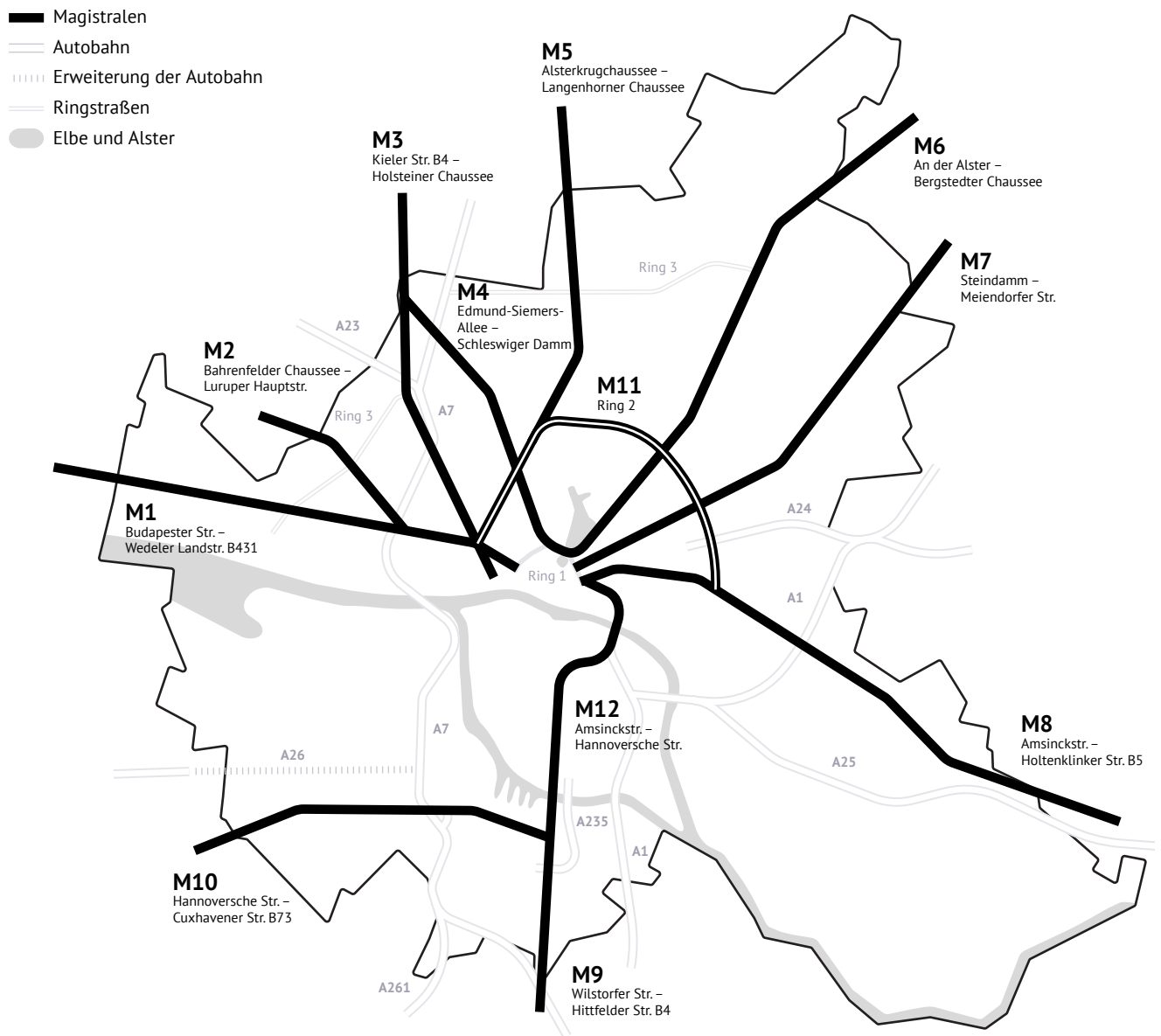
Die Magistralen verbinden das Stadtzentrum mit dem größeren Verflechtungsraum im Hamburger Umland – und damit auch die zahlreichen angrenzenden Quartiere in der Inneren Stadt, der Urbanisierungszone und der Äußeren Stadt. Sie sorgen für eine stadtweite Vernetzung, die Verbindung ins Umland und dienen als wichtige Pendler Routen. Sie sammeln und verteilen die anfallenden Verkehre und sorgen für eine Entlastung der Quartiere. Gleichzeitig bieten sie Wohnraum für rund 550.000 Hamburgerinnen und Hamburger, sind Arbeitsort für eine große Zahl weiterer Menschen und spielen damit eine wichtige Rolle für das städtische Leben in Hamburg.

Über viele Jahrhunderte hinweg entwickelte sich Hamburg vor allem nördlich der Elbe. Die halbkreisförmige Wallanlage, die damals die Stadt umschloss, ist auch heute noch im Straßenverlauf erkennbar (Ring 1). Von diesem Ring reichen die radial und fächerförmig angeordneten Magistralen vom Zentrum bis ins Umland. Der konzentrisch angeordnete Ring 2 stellt dabei eine wichtige Querverbindung zwischen den Achsen dar.

Die Kaufmannsstadt Hamburg hat historisch eine andere Stadtstruktur als Residenzstädte wie Berlin oder München mit ihren Schlössern und darauf zulaufenden, als Prachtboulevards angelegten breiten Straßen. Breiter angelegt wurden die Magistralen an vielen Stellen nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Wiederaufbau in den 1950er- und 1960er-Jahren nach dem Ideal der autogerechten und funktional getrennten Stadt erfolgte. Heute ist die Geschichte der Hamburger Stadtentwicklung an den Magistralen noch besonders gut ablesbar: ihre Brüche, ihre Paradigmenwechsel und die daraus resultierende Vielgestaltigkeit.

Das Magistralennetz ist wichtiger Teil des übergeordneten Verkehrssystems von Hamburg, das alle Verkehrsarten einschließt. Es steht in Bezug zum wachsenden Radverkehrsnetz, den weiteren Hauptverkehrsstraßen, den Bundesautobahnen und dem U- und S-Bahn-Netz. Die Magistralen sind zudem wichtige Routen für den Busverkehr, der vor allem in Bereichen, die nicht im engeren Einzugsbereich einer Schnellbahntrasse liegen, das Rückgrat des ÖPNV ist. Außerdem sind die Magistralen wichtige Routen für den Wirtschaftsverkehr. Diese Querbezüge und funktionalen Zusammenhänge zeigen die bedeutende Funktion der Magistralen für die Mobilität, die Weiterentwicklung des Umweltverbundes und die angestrebte Mobilitätswende in Hamburg.

Neben ihrer Verkehrsfunktion sind Magistralen Orte verschiedenster Nutzungen, städtebaulicher Strukturen und anliegender Quartiere. Im Fokus der angestrebten Entwicklung steht dabei die Magistrale als erweiterter, öffentlicher Lebens-, Arbeits- und Bewegungsraum, als Ort, an dem Hamburg „Mehr Stadt in der Stadt“ gestalten kann. Vor dem Hintergrund steigender Einwohnerzahlen und sich ändernder Mobilitätsbedürfnisse bieten diese Räume ein Potenzial für eine flächensparsame Entwicklung durch neue städtebauliche Lösungen.



Die zwölf Magistralen des Hamburger Magistralensystems





Impressionen unterschiedlicher Magistralen



Transformationsraum Magistrale

Magistralen haben eine transformative Kraft

Das Internationale Bauforum 2019 hat die Hamburger Magistralen als Raum entdeckt, in dem sich die Stadt neu erfinden und nachhaltig entwickeln kann. Anders als in Schumachers Federplan sind die Magistralen heute keine Wegbereiter einer Stadtentwicklung auf unbebautem Terrain mehr. Die Chance liegt im Umbau des Bestehenden. Ein wesentlicher Antrieb für die Zukunftsentwicklung der Magistralen ist die Überzeugung, dass hier mehr Lebensqualität mitten in der Stadt entstehen kann. Angesichts der anstehenden Entwicklungen werden die Magistralen in den kommenden Jahren zur Arena für Zukunftsthemen – sei es als Reallabor der Mobilitätswende, als Handlungsfeld für Klimaanpassung und Klimaschutz oder als Potenzialraum für neue Formen städtischer Produktion. Sie sind ein wichtiger Baustein für eine weitere nachhaltige Entwicklung Hamburgs.

Stadt bauen an Magistralen

Dem Stadtwachstum soll in Hamburg vor allem dort, wo der bestehende Stadtraum mehr Dichte verträgt, Raum gegeben werden. Die Magistralen bieten ein zusätzliches Potenzial der Innenentwicklung, auch als Vorreiterin einer höheren Dichte in der Äußeren Stadt. Von hier aus werden Impulse in die Quartiere gesetzt. Die Magistralenentwicklung kann einen wesentlichen Beitrag zur Mobilisierung von Wohnungsbaupotenzialen und zur Gewerbeentwicklung leisten. Zugleich werden die zusätzlichen Potenziale an strategisch wichtigen Orten entlang der Magistralen häufig von Baumärkten, Discountern, Tankstellen, Restaurantketten, Parkplätzen etc. oder flächeneffizienter Produktion genutzt. Durch flächeneffizientes Bauen, eine verstärkte bauliche Fassung und das Schaffen von städtebaulichen Qualitäten für besondere Orte sollen die Magistralen zu „Visitenkarten“ der Stadt werden.

Dabei ist jeder Magistralenabschnitt Teil eines Quartiers und verfügt über eigene städtebauliche und freiräumliche Logiken, die unter Rücksichtnahme auf den Charakter des Quartiers weiterzuentwickeln sind. „Stadt bauen an Magistralen“ ist angesichts der

unterschiedlichen Anforderungen und Interessen anspruchsvoll. Erforderlich ist ein gemeinsam getragener Paradigmenwechsel für übergeordnete Straßenräume in der Stadt und ein neues Verständnis für deren Charakter.

Mobilitätswende schafft Möglichkeiten

Magistralen sind häufig Zäsuren und Barrieren im Stadtraum – funktional, mental und sozial. Durch die Automatisierung und die zunehmenden Geschwindigkeiten im Laufe des 20. Jahrhunderts hat der Verkehr immer mehr Platz eingenommen und das öffentliche Leben aus diesem Raum an vielen Orten zurückgedrängt. Die Magistralen bleiben auch in Zukunft die Hauptschlagadern der Stadt für den Personen- und Wirtschaftsverkehr. Sie müssen vielfältige Anforderungen erfüllen und weiterentwickelt werden im Sinne der Mobilitätswende. Dort, wo es die Möglichkeit gibt, kann eine Re-Organisation des Straßenraums für einen Zugewinn an Aufenthaltsqualität und mehr Fläche für eine verbesserte Fuß-, Rad- und ÖPNV-Infrastruktur sorgen. Die Quartiere werden in der Folge wieder besser miteinander vernetzt, die Lebensqualität an Magistralen steigt, Standorte für Dienstleistungen und Einzelhandel werden aufgewertet.

Die Strategie Mobilitätswende ist die Richtschnur der Verkehrsplanung in Hamburg bis zum Jahr 2030 und soll eine stadtverträgliche, umweltfreundliche und sichere Mobilität für alle Menschen in Hamburg auf nachhaltige Weise ermöglichen. Von zentraler Bedeutung ist dabei der „Modal Shift“ – die Verlagerung von Wegen, die bisher im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, On-Demand- und Sharing-Angebote). Ziel ist es, den Anteil der Wege, die im Umweltverbund zurückgelegt werden, bis 2030 auf 80 Prozent zu steigern. Der Angebotsausbau für den Umweltverbund ist dabei ein maßgeblicher Hebel zum Erreichen dieses Ziels. Gleichzeitig soll die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs erhalten bleiben. Dabei werden grundsätzlich die verkehrlichen Rahmenbedingungen vor Ort und im Umfeld sowie die Funktion im Gesamtnetz betrachtet.

Der Masterplan Magistralen hat seinerseits zum Ziel, die Magistralenräume und angrenzenden Bereiche zu qualifizieren. Dies trägt maßgeblich zum positiven Raumerlebnis der Menschen und zur Förderung der aktiven Mobilität bei. Der Masterplan unterstützt dabei die stadträumlichen Handlungsziele sowie die sozialen, gesundheitsbezogenen, ökonomischen und ökologischen Ziele der Strategie Mobilitätswende.

Auf diese Weise werden die Impulse aus der Strategie Mobilitätswende für das Magistralennetz fortgesetzt. Dabei wird durch den Masterplan der Zeitraum bis zum Jahr 2040 und darüber hinaus in den Fokus genommen. Aufgrund des längeren zeitlichen Vorlaufs des Masterplans Magistralen im Vergleich zur Strategie Mobilitätswende kann ein breiterer Fächer an Instrumenten eingesetzt werden. Somit entstehen größere Handlungsspielräume für eine langfristige, zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung der Magistralenräume.

Gemeinsam unterstützen sich Strategie Mobilitätswende und Masterplan Magistralen durch zahlreiche Wechselwirkungen gegenseitig. Eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie Mobilitätswende ist eine Voraussetzung für eine Stärkung des öffentlichen Raums, die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Schaffung durchgängiger, sicherer und komfortabler Angebote für den Fuß- und Radverkehr. Ein Planrecht, das auf Basis des Masterplans im Sinne einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erarbeitet wird, bietet wiederum besonders gute Voraussetzungen für zukunftsfähige Straßenräume.

Magistralen sind Aufgabe der Stadtgestaltung

Mit der autogerechten Stadtentwicklung der 1960er-Jahre und der Folgejahrzehnte wandelten sich die Magistralen zu leistungsfähigen Verkehrsachsen, was ihren Charakter bis heute bestimmt. Die Kehrseite einer guten Erschließung für den motorisierten Verkehr (MV) sind eine hohe Immissionsbelastung und eine geringe Aufenthaltsqualität. Abschnitte, die städtebauliche Qualitäten haben,

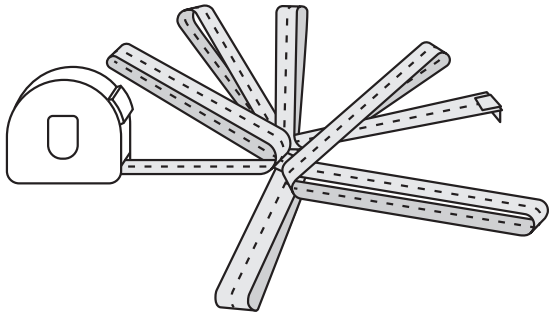
wechseln sich ab mit Räumen, die in planerischem Stückwerk „gewachsen“ sind. Dadurch entstehen Kontraste, Brüche und Gemengelagen. Im Zuge aktueller Stadtentwicklungsdebatten erlebt der gestalterische Anspruch an diese Räume eine Renaissance. Die Stadtentwicklung muss sich dieser Aufgabe annehmen, Stadtreparatur betreiben und der qualitätsvollen Gestaltung dieser Räume, im Sinne einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt, eine hohe Priorität geben. Natürlich bleiben die Hauptschlagadern wichtige verkehrliche Verbindungsräume der Stadt – aber sie werden besser gestaltet und multifunktionaler.

Magistralen erfordern integrierte Ansätze

Magistralen sind ein Querschnitt durch alle Lagen und Themen der Stadt und erfordern ein integriertes, Verwaltungshandeln. Hier treffen viele Anforderungen und Eigentumsinteressen aufeinander, verschiedene Planungshoheiten und potenzielle Zielkonflikte. Die Wechselwirkungen zwischen den Magistralen und ihrem Umfeld, den Quartieren, rücken stärker in den Fokus. Sie und ihr Umfeld werden mehr denn je ein Feld wichtiger Aushandlungsprozesse zwischen allen Planungsbeteiligten und Betroffenen.

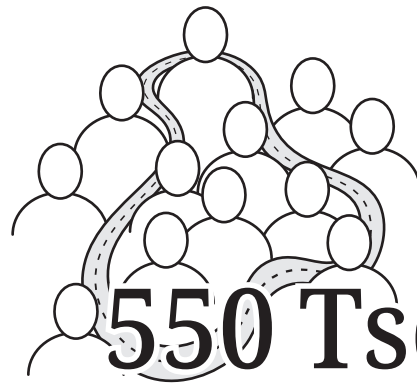
Jede Magistrale ist anders

Nicht alle Magistralen müssen und können dasselbe leisten. Jede Magistrale hat durch ihre Lage, Historie, ihre angrenzenden Nutzungen sowie ihre Leistungsfähigkeit für den Verkehr ihre eigene Rolle und ihr spezifisches Potenzial, zur Impulsgeberin für die angrenzenden Quartiere zu werden. Das vielfältige Geflecht von Räumen, Typologien und Nutzungsansprüchen schafft unterschiedliche planerische Rahmenbedingungen. Gleichzeitig ist der Anspruch, die Entwicklung in diesen in planerischem Stückwerk „gewachsenen“ Räumen in Zukunft gemeinsamen übergeordneten Zielen folgen zu lassen. Dementsprechend sind vielfältige Zielbilder und Handlungsstrategien erforderlich, die gleichzeitig Orientierungsrahmen sind und Gestaltungsspielräume für die Anwendung in den unterschiedlichsten räumlichen Situationen lassen.



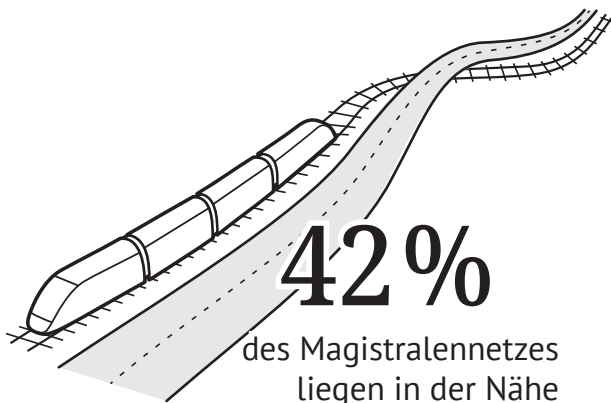
160 km

Stadtraum erstrecken sich entlang Hamburgs Magistralen.



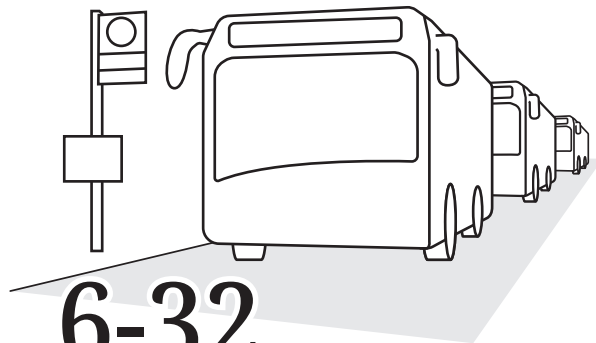
550 Tsd.

Menschen wohnen in Hamburg in Magistralennähe.



42%

des Magistralennetzes liegen in der Nähe von Schienen.

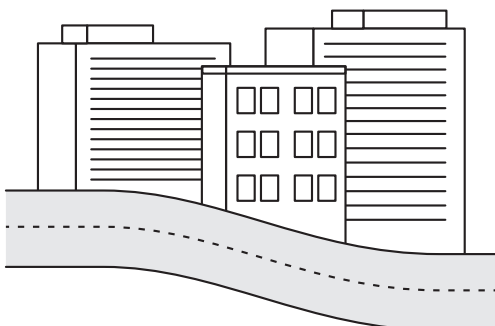


6-32

Busse fahren morgens stündlich an jeder Haltestelle im Magistralennetz ab.

28%

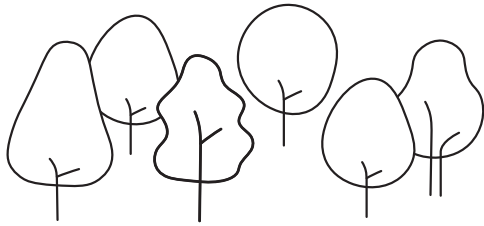
des Magistralennetzes sind gesäumt von Gebäuden, in denen gearbeitet wird.



83%

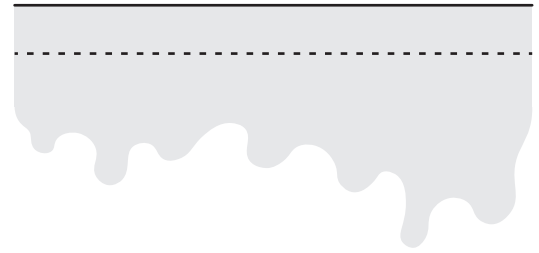
des Magistralennetzes sind gesäumt von Gebäuden, in denen gewohnt wird.





61,8 km

des Magistralennetzes sind gesäumt von Grün- und Freiräumen.

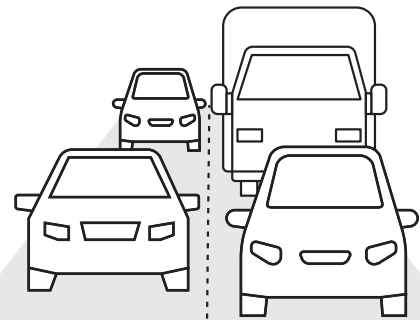
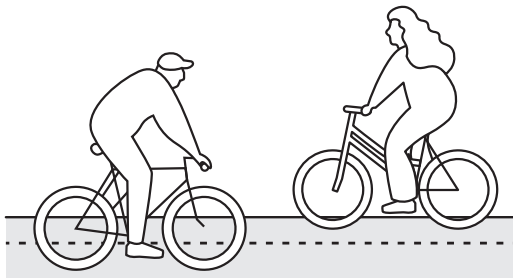


71%

des Magistralennetzes sind bereits heute regelmäßig hitzebelastet (> 31 °C).

87%

der Radwege und -streifen im Magistralennetz sind nicht ausreichend breit.

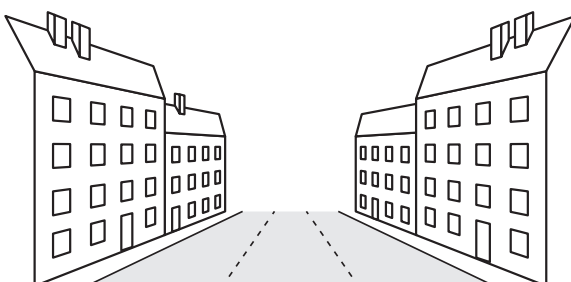


> 26 Tsd.

Fahrzeuge beträgt im Schnitt die tägliche Belastung in der Hälfte des Magistralennetzes.

76%

des Magistralennetzes haben drei oder mehr Fahrstreifen.



20

 von 27
Zentren liegen in
Magistralennähe.

Ein Masterplan für die Magistralen

Der Weg zum Masterplan

Mit ihren bestehenden Stärken und Schwächen sind die Magistralen sehr prägend für die Struktur der Stadt. Das hier liegende Potenzial für die Stadtentwicklung ist noch nicht ausgeschöpft und die Räume müssen angesichts anspruchsvoller Zukunftsaufgaben nachhaltig weiterentwickelt werden. In diesem Bewusstsein hat der Senat 100 Jahre nach der Veröffentlichung von Schumachers Federplan die Magistralen erneut in den Fokus der Stadtentwicklung gerückt – der erste Schritt auf dem Weg zum Masterplan Magistralen.

Startschuss auf gesamtstädtischer Ebene: Internationales Bauforum 2019

Das Internationale Bauforum widmete sich 2019 der Frage, wie die Magistralen zu lebenswerteren Stadträumen werden können. Die Ergebnisse dieser bis dato größten Planungswerkstatt in der Geschichte Hamburgs zeigten die vielfältigen Möglichkeiten und Potenziale und haben ein erweitertes Raumverständnis der Magistralen, das über die Verkehrsfläche hinausgeht, in Hamburgs Verwaltung, der Politik und der Stadtgesellschaft gefestigt. Die vielen Ideen aus dem Bauforum wurden in zwei öffentlichen Veranstaltungen sowie einer Ausstellung vorgestellt und diskutiert und finden sich auch im Masterplan Magistralen wieder.

Vorbereitende Schritte

Aufbauend auf den angestoßenen Diskussionen erarbeitete die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen gemeinsam mit weiteren städtischen Behörden und den Bezirksämtern Grundlagen für einen Masterplan Magistralen. Dazu zählten Prinzipien für die Magistralenentwicklung sowie die Magistralenprofile, die als kartografische Lesehilfe zeigen, wo bereits heute Entwicklungen stattfinden und wo weitere Entwicklungspotenziale und Schwerpunkträume liegen.



Oben: Die Magistralen als Thema des Internationalen Bauforums 2019
Unten: Diskussion an Planungsinhalten für den Masterplan

Ambitionen des Masterplan-Prozesses

Mit der Erarbeitung einer integrierten gesamtstädtischen Strategie für die Magistralenentwicklung steckt sich Hamburg ein ambitioniertes Ziel. Die Ambitionen des Masterplan Magistralen lassen sich in folgenden Punkten zusammenfassen.

Eine gemeinsam getragene Vision für Hamburgs Magistralenentwicklung

Aus den behördlichen Ressorts gibt es aus Sicht des Verkehrs, der Grün- und Freiraumentwicklung, des Wohnungsbaus, der gewerblich genutzten Standorte oder in Hinblick auf Klimaschutz und -anpassung verschiedene fachspezifische Anforderungen an die Magistralen. Einige Bezirksämter haben bereits teils räumliche Konzepte für einzelne Magistralen entwickelt. Der Masterplan führt viele der

Perspektiven und Anforderungen und die bisher erarbeiteten Konzepte zusammen und entwickelt diese mit den betreffenden Dienststellen zu einem gemeinsamen Zukunftsbild weiter. Genauso wichtig wie der Masterplan selbst ist der gemeinsame Erarbeitungs-, Verständigungs- und Abwägungsprozess. Mit dem gemeinsamen Masterplan wird die Voraussetzung für eine strategische Basis für die Magistralenentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene geschaffen. Der Masterplan Magistralen ist in einem kooperativen Erarbeitungsprozess von Fachbehörden, Bezirksämtern und unter Beratung von Expertinnen und Experten entstanden. Auch Träger öffentlicher Belange, Verbände und die Öffentlichkeit wurden und werden bei den einzelnen Schritten aktiv eingebunden.

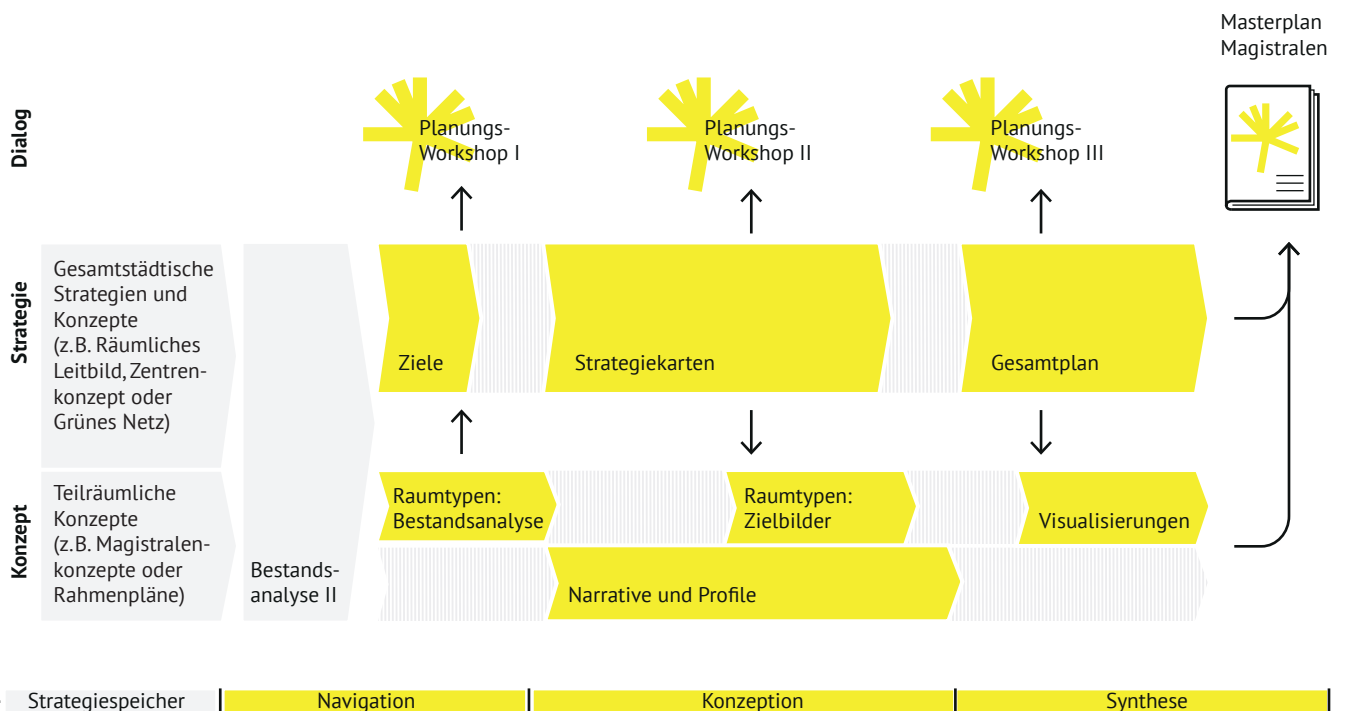


Eine gesamtstädtische Strategie auf verschiedenen räumlichen Ebenen

Der Masterplan Magistralen bietet einen Rahmen für die Metropolregion, die Stadt und ihre Quartiere. Auf gesamtstädtischer Ebene stellt er dar, welche Rolle jede einzelne Magistrale als Impulsgeber für innovative Stadtentwicklung im Zusammenspiel mit der Region und weiteren strategischen Konzepten spielen kann. Auf lokaler Ebene nimmt er die Perspektive der Menschen ein, die an den Magistralen leben und arbeiten. Mit dem Masterplan werden – anknüpfend an bestehende Stadtentwicklungsstrategien – strategische Entwicklungsziele formuliert, in räumlich-strategischen Karten verortet und in qualitativ-gestalterische Zielbilder übersetzt, die bei der Umsetzung der verschiedenen Aufgaben in den vielfältigen Räumen Leitplanken setzen. Damit stellt der Masterplan dar, wo und wie etwa die Aussagen der Leitlinie „Hamburger Maß“, der Strategie Mobilitätswende oder des Klimaplanes an den Magistralen umgesetzt werden sollten.

Ein Bogenschlag in die Umsetzung

Der Masterplan formuliert ein Zukunftsbild für jede Magistrale. Mit der Ausweisung von Schwerpunkträumen erhalten einzelne Magistralenräume eine hohe planerische, politische und öffentliche Aufmerksamkeit. Die Arbeit an diesen Räumen wie auch die gezielte Bündelung von Ressourcen sind wichtige Faktoren für die Umsetzung des Masterplans. Mit Blick auf die Umsetzung geht der Masterplan insbesondere auf Instrumente, Organisationsformen und Aufgabenteilungen ein. Abschließend werden die nächsten Handlungsschritte der Magistralenentwicklung benannt.



Konzeption des Masterplans

Ein Masterplan aus vielfältigen Bausteinen

Die Entwicklung der Magistralen ist komplex. Jede Magistrale ist anders und besteht aus einer Abfolge verschiedener räumlicher Situationen. Um die Entwicklung dieser Räume gemeinsamen übergeordneten Zielen und Gestaltungsvorstellungen folgen zu lassen, sind verschiedene Betrachtungs- und Umsetzungsebenen erforderlich. Zusammen bilden sie einen Orientierungsrahmen, in den sich alle Planungen und Projekte an Magistralen einfügen sollen und der gleichzeitig Gestaltungsspielraum für die Anwendung in den unterschiedlichen räumlichen Situationen lässt.

Strategie für die Gesamtstadt

Als konzeptueller Überbau werden vier strategische Ziele formuliert, die mit ihren jeweiligen Unterzielen alle relevanten Handlungsfelder der Stadtentwicklung abdecken. Auf gesamtstädtischer Ebene ist im Abgleich mit bestehenden Fachplanungen und Konzepten ein Gesamtplan erarbeitet worden, der die Ziele bündelt und zeigt, wo sich Schwerpunkte befinden. Vier thematische Strategiekarten konkretisieren Handlungsräume und -strategien.

Konzept und Umsetzung in verschiedenen räumlichen Betrachtungsebenen

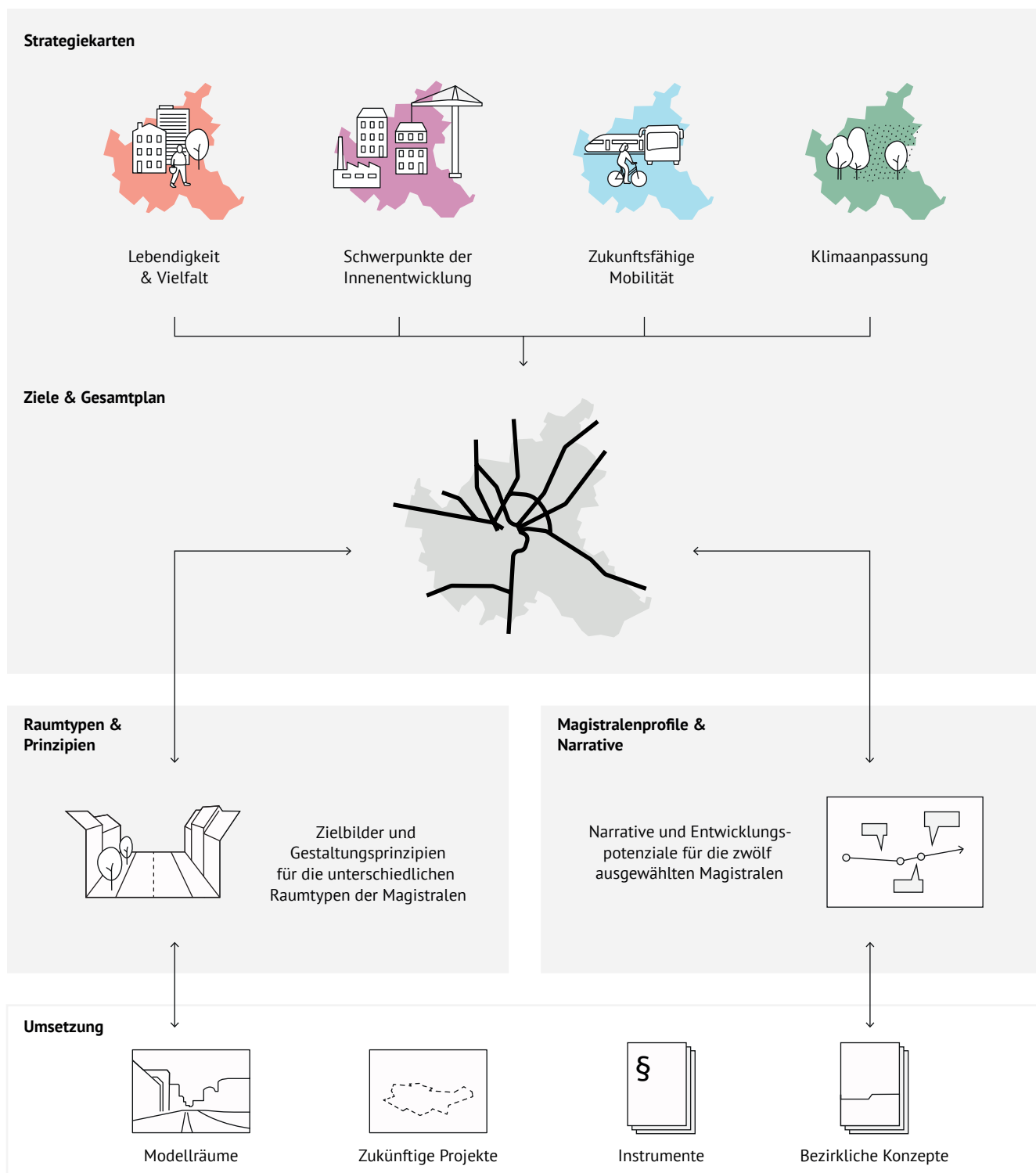
Der Masterplan beinhaltet qualitativ-gestalterische Zielbilder, die beschreiben, wie die Magistralenräume in verschiedenen räumlichen Situationen zukünftig aussehen sollen. Anhand von Gestaltungsprinzipien wurden für neun Raumtypen – unterschiedliche, wiederkehrende Situationen an den Magistralen – idealtypische gestalterische Zielbilder erarbeitet als Leitfaden für die weitere planerische Arbeit in den Magistralenräumen.

Für jede einzelne der zwölf Magistralen werden die verschiedenen Entwicklungsziele außerdem in einem eigenen Magistralenprofil übersichtlich dargestellt und konkretisiert. Die Profile stellen für jede der Magistralen thematische und räumliche Handlungsschwerpunkte im linearen Zusammenhang dar und entwickeln jeweils ein eigenes Narrativ.

Anstoß für einen kontinuierlichen Prozess

Um die Umsetzung des Masterplans an konkreten Orten einzuleiten, werden Modellräume benannt, für die gemeinsam mit den Bezirksämtern und Fachbehörden an Ideen für die Umsetzung der Magistralenziele weitergearbeitet wird. Eine Übersicht planerischer Instrumente zeigt Möglichkeiten auf, wie die planerischen Ziele des Masterplans Magistralen in die Umsetzung gebracht werden können. Mit der Erstellung dieses Masterplans wird der Grundstein für die integrierte Entwicklung der Magistralen in Hamburg gelegt. Die genannten Bausteine des Masterplans bilden die Grundlage für vertiefende Konzepte und Projekte, die sich zu einem stimmigen Gesamtbild zusammenfügen sollen.

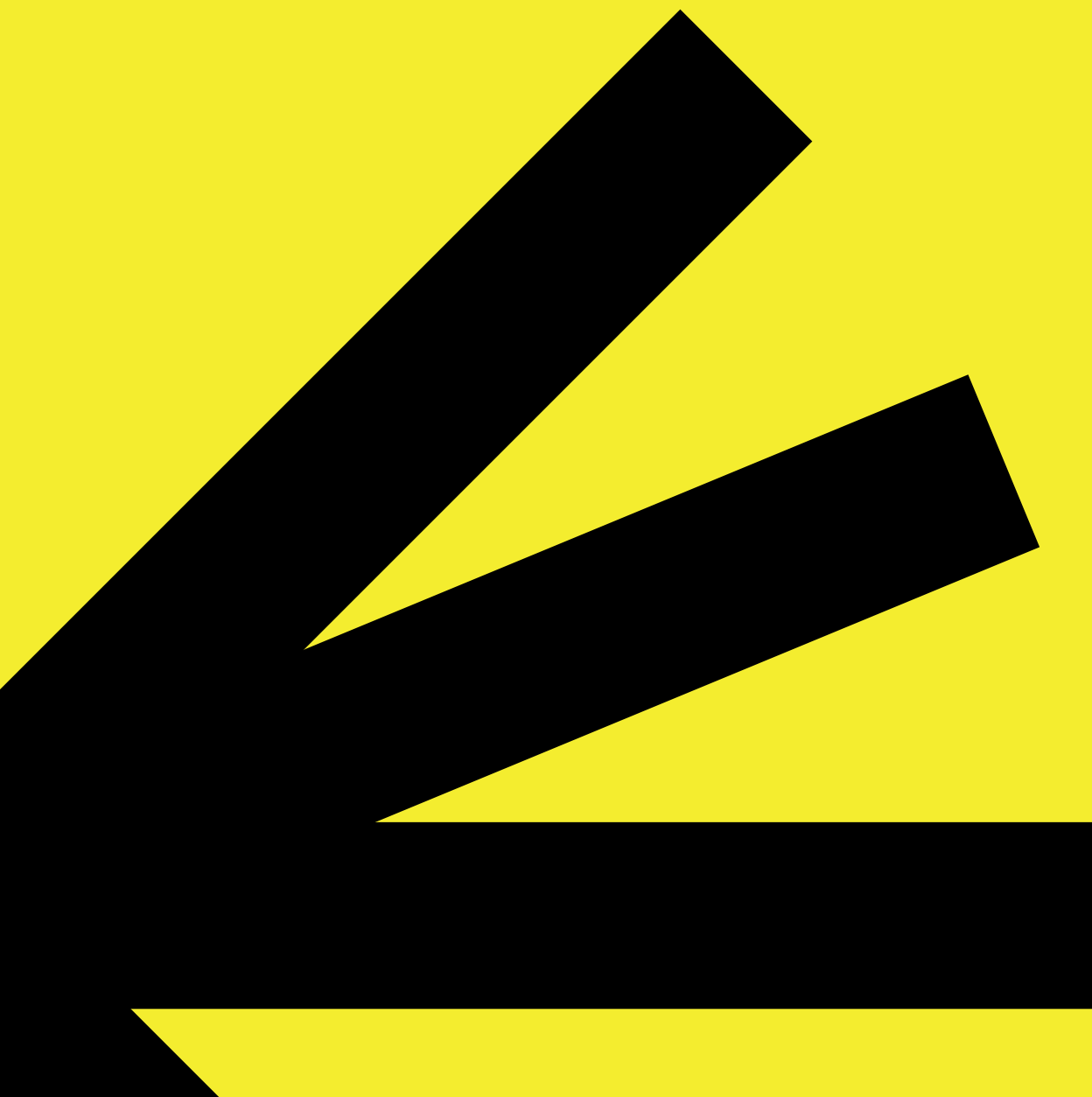
Produkte des Masterplans



2

Gesamtstädtische Perspektive
Ziele & Gesamtplan
Strategiekarten

Strategie Gesamtstadt



Der Masterplan setzt Leitplanken für die zukünftige Entwicklung der Hamburger Magistralen. Das Strategiekapitel formuliert übergeordnete Ziele, die in einem Gesamtplan gebündelt und in themenbezogene Strategiepläne übersetzt und konkretisiert werden.

Gesamtstädtische Perspektive

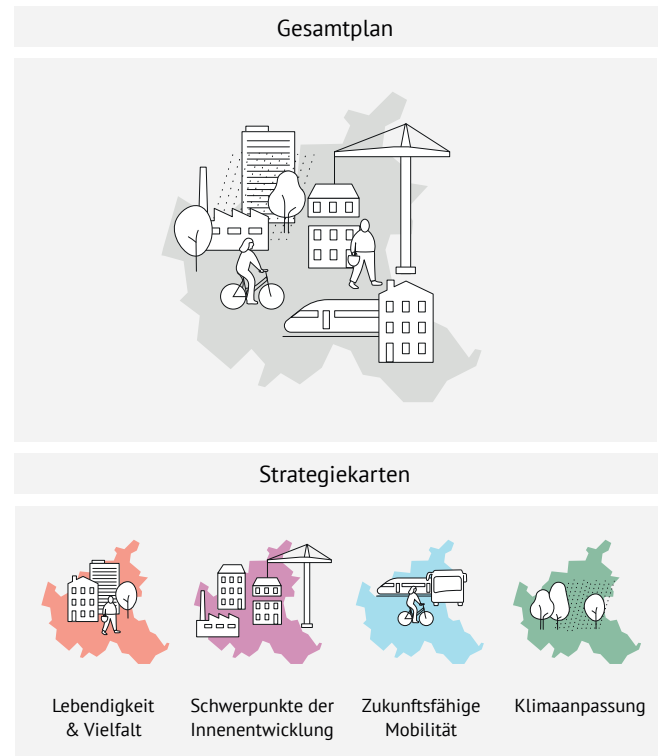
Herzstück des gesamtstädtischen Masterplans ist die Strategie, die aus Zielen, dem integrierten Gesamtplan und vier thematischen Strategiekarten besteht.

Die übergeordneten Ziele bilden den Überbau des Konzepts und zeigen die Entwicklungsrichtungen für die Magistralen auf. Der Gesamtplan bündelt die zentralen Handlungsziele, fasst wichtige Handlungsräume und Schwerpunkte der Magistralenentwicklung zusammen und entwickelt eine übergeordnete räumliche Leitfigur. Mit dem Gesamtplan als prägnantem Bild der Magistralenentwicklung sind die wichtigsten Themen und Handlungsbedarfe für die unterschiedlichen Stadtbereiche auf einen Blick erfassbar. Der Gesamtplan ist aus einer Überlagerung der thematischen Strategiekarten entstanden.

In den thematischen Strategiekarten werden die Ziele der Magistralenentwicklung in strategische Handlungsempfehlungen und räumliche Perspektiven übersetzt: Wo und wie können sich die Magistralen verändern oder zu positiven Entwicklungen beitragen? Wo werden besondere vorhandene Qualitäten erhalten? In welchen Räumen steckt der höchste Veränderungsdruck und wo sind Priorisierungen notwendig?

In den Gesamtplan und die vier Strategiekarten sind unterschiedliche Fachkarten, Daten und weitere Inhalte eingeflossen, die im Erarbeitungsprozess mit den zuständigen Hamburger Fachbehörden und Bezirksämtern abgestimmt wurden und in dem vorliegenden Kartenwerk mit ihren Kernaussagen für die Magistralen dargestellt sind.

In den folgenden Abschnitten werden die Bestandteile der Strategie erläutert.



Übersicht der Bausteine der Strategie

Ziele und Gesamtplan

Mit dem Masterplan Magistralen verpflichtet sich Hamburg zu einer integrierten, zusammenhängenden und gemeinsam getragenen Entwicklung der Magistralenräume. Die Ziele der Magistralenentwicklung sind ein wichtiger Navigationskompass im Masterplan und verdeutlichen in ihrer Zusammenschau die unterschiedlichen Herausforderungen und Aufgaben an den Magistralen. Sie skizzieren die wesentlichen Eckpunkte der anstehenden Entwicklung und dienen als Orientierungshilfe für neue, aber auch für bestehende Projekte und Initiativen. Jede Entwicklung an den Magistralen soll einen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten.

Der Gesamtplan und die Strategiekarten verorten die Ziele und hieraus abgeleitete Handlungsansätze (Wo gibt es Entwicklungspotenzial für verschiedene Funktionen?). Die Zielbilder zu neun verschiedenen Raumtypen (siehe Kapitel 3) zeigen, wie die Ziele gestalterisch umgesetzt werden können (Wie sollen die Magistralenräume in verschiedenen räumlichen Situationen zukünftig aussehen?). Alle relevanten raum- und prozessbezogenen Handlungsfelder der Stadtentwicklung – Städtebau, Mobilität, öffentlicher Raum, Stadtklima & Blau-Grüne Infrastruktur und (Nutzungs-)Programm – werden berücksichtigt.

Magistralen werden zum wesentlichen Transformationstreiber einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung. Die folgenden Ziele sollen dabei die Zukunft der Magistralenräume maßgeblich prägen:

1. Magistralen sind lebendige und vielfältige Räume!
2. Magistralen sind Schwerpunkträume der Innenentwicklung!
3. Magistralen sind zukunftsfähige Mobilitätsräume!
4. Magistralen sind klimaangepasste Räume!

Magistralen sind ... lebendige und vielfältige Räume!

Magistralen verbinden Wohnquartiere, Zentren und Versorgungseinrichtungen, bedeutende Gewerbestandorte und unzählige Arbeitsplätze, wichtige soziale Infrastrukturen sowie zahlreiche kulturelle Angebote. Durch diese funktionale Bündelung sind sie wichtige Ballungsräume des gesellschaftlichen, ökonomischen und sozialen Lebens und ein zentraler Baustein der polyzentralen Stadtstruktur.

Gute Versorgung und eine Stadt der kurzen Wege

An den Magistralen liegen viele Zentren, die entsprechend dem Hamburger Zentrenkonzept und den bezirklichen Nahversorgungskonzepten gestärkt werden und zu einer guten, polyzentralen Versorgung beitragen. Auch außerhalb der durch Handel geprägten Zentren können kleinteilige Nutzungsmischungen die Funktionen an den Magistralen nachhaltig verbessern und belebend in den Stadt- raum wirken. Dazu tragen insbesondere die Erdgeschosszonen bei.

Attraktive öffentliche Räume

Die öffentlichen Räume an den Magistralen sind häufig zweckmäßig und laden kaum zum Verweilen ein. Vor allem an besonderen Orten und in Zentrenlagen sind ausreichend breite Fuß- und Fahrradwege, barrierearme Freiräume sowie Flächen für gastronomische und nicht kommerzielle Nutzungen notwendig. Gerade hier ist eine attraktive und klimasensible Gestaltung öffentlicher Räume Grundvoraussetzung, damit die Magistralen ihr lebendiges Potenzial entfalten können. Geeignete Gestaltungselemente wie Mobiliar und qualitätsvolle Grünanteile erhöhen die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität. Auch (temporäre) Möglichkeiten zur Bespielung und Aneignung des öffentlichen Raums sollten geprüft werden.

Gute Wohnlagen

Die Magistrale als Wohnstandort ist zumeist nur wenig attraktiv. Umweltfreundlichere Mobilitätsformen, barrierefreie Angebote zur gleichberechtigten Teilhabe und die Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum tragen zukünftig dazu bei, aus Magistralen wieder gute Wohnlagen zu machen. Gleichzeitig wird ein vielfältiges Wohnangebot an den Magistralen für ganz unterschiedliche Wohnbedürfnisse und auch neue Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen.

Bezahlbare Stadt entlang der Magistralen

Bezahlbarer Raum für Wohnen und Gewerbe in einer wachsenden Metropole wie Hamburg ist ein knappes Gut. Die Magistralen sollen Orte für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner bleiben und für verschiedene Zielgruppen ein Zuhause oder Arbeitsorte bieten. Durch eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen entsteht eine lebendige Sozialstruktur entlang der Magistralen.

Magistralen vernetzen Stadt und Region

Neben ihrer regionalen Verbindungsfunktion bilden Magistralen auch funktionale Kontinuitäten im Metropolenraum Hamburgs. Die Schnittstellen und Übergänge etwa an der Landesgrenze und zwischen baulich, funktional und verkehrlich unterschiedlich geprägten Abschnitten werden bewusst gestaltet, um räumlich-funktionale Brüche zu vermeiden und den unterschiedlichen Magistralencharakteren gerecht zu werden.

Magistralen sind ... Schwerpunkträume der Innenentwicklung

Die Magistralen zeichnen sich durch ihre gute Erreichbarkeit und die vorhandene Nutzungsvielfalt aus und bieten im Sinne des Hamburger Stadtentwicklungsziels „Mehr Stadt in der Stadt“ das Potenzial einer erhöhten urbanen Dichte an Wohnraum und funktionaler Durchmischung sowie für produktive Stadtquartiere – auch in der Äußeren Stadt. Zudem bilden sie vielfältige Eingangssituationen für angrenzende Quartiere und Nachbarschaften und werden zu attraktiven Adressen in Hamburg.

Magistralen als räumliches Rückgrat der Stadtentwicklung

In der Tradition des sogenannten Federplans aus dem Jahr 1919 verbinden die Magistralen als Mobilitätskorridore und Siedlungsachsen bis heute die Innenstadt mit der Region. Gleichzeitig sind sie für die angrenzenden Quartiere wichtige Schlagadern des täglichen Lebens und bilden ein prägendes räumliches wie auch funktionales Rückgrat der Stadtentwicklung Hamburgs.

Weiterentwickelte heterogene Dramaturgie und Integration vorhandener Qualitäten

Das Magistralensystem insgesamt, aber auch jede einzelne Magistrale für sich, lebt von ihrer gewachsenen Struktur, erzählt unterschiedliche Geschichten und bedarf jeweils lokal spezifischer Antworten. Für die langfristige Entwicklung bedeutet dies, die Besonderheiten und spezifischen Charaktere der Magistralen weiterzuentwickeln, ihnen zugleich weitestmöglich gestalterische Kontinuität zu verleihen und, wo nötig, Stadtreparatur zu betreiben.

Höhere Dichte an den Magistralen gemäß Hamburger Maß

Mit der Leitlinie „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ setzt die Hansestadt auf eine maßvolle städtebauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere auch entlang der Magistralen. Die an vielen Stellen unterdimensioniert und lückenhaft bebauten Magistralen bieten ein hohes Potenzial für eine behutsame Nachverdichtung der bestehenden Stadtstrukturen, auch in zweiter und dritter Bebauungsreihe.

Innovation und Identität

An besonderen Orten der Magistralen können innovative architektonische und städtebauliche Ansätze erarbeitet werden, um neue städtebauliche Qualitäten zu definieren oder bestehende zu inszenieren. Die an den Magistralen angrenzenden Quartiere und ihre vorhandenen Strukturen sind gewachsene bzw. identitätsstiftende Orte und Strukturen, an denen neue bauliche Akzente möglich sind.

Qualifizierte produktive Orte an Magistralen

Dort, wo Magistralen durch Gewerbegebiete führen, sind sie häufig von geschlossenen, abweisend wirkenden Fassaden gesäumt. Zukünftig sollen an den Magistralen produktive Quartiere entstehen, wobei die straßenbegleitende Bebauung durch gestapeltes produzierendes Gewerbe höher und dichter ausgeprägt wird und zur Adressbildung beiträgt.

Magistralen sind ... zukunftsfähige Mobilitätsräume!

Die Magistralen waren und sind wichtige Mobilitäts- und Siedlungsachsen mit einem deutlichen Fokus auf den motorisierten Verkehr. Nun bieten sich Chancen, dass die Magistralen zum Ort eines aktiven Umgangs mit der Mobilitätswende in der Hansestadt werden, dass sie Maßstäbe in der zukunftsfähigen

klimagerechten Gestaltung setzen. Die räumliche Umgestaltung muss von ergänzenden Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds flankiert werden, um Anreize für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu schaffen, und sie muss den Wirtschaftsverkehr berücksichtigen. Brandschutz und Rettungswege sind zu gewährleisten.

Flächengerechtigkeit für Umweltverbund und Aufenthaltsqualität

Die Magistralen werden bisher vor allem vom Kfz-Verkehr dominiert. Dort, wo Bedarf besteht und die Verkehrsprognose es ermöglicht, wird der Straßenraum umstrukturiert. So entstehende Flächenpotenziale werden zur Stärkung des Umweltverbunds genutzt. Die bestehenden Verkehrsräume sind zugunsten von hochwertigen Rad- und Fußwegen, ÖPNV-Priorisierung, Querungen und öffentlichen Räumen umzugestalten. Hierbei werden unter Berücksichtigung der Belange aller Anliegerinnen und Anlieger auch die Flächen des ruhenden Verkehrs in den Blick genommen. Diese Flächen sind oft im Wechsel mit Straßenbäumen angeordnet, die es zu erhalten gilt. Dadurch werden die Möglichkeiten der Straßenraumaufteilung begrenzt. Die Flächen eignen sich nur bedingt zur Umnutzung für den Fuß- und Radverkehr, können jedoch für Elemente der Blau-Grünen Infrastruktur oder als Multifunktionszonen genutzt werden. Die Umgestaltung kann ausgehend von den Fokusräumen der Strategie Mobilitätswende in den Abschnitten des Magistralennetzes weitergeführt werden, in denen die Kfz-Verkehrsbelastungen rückläufig sind. Dies ist im Einzelfall zu prüfen.

Verträgliche verkehrliche Immissionen

Die Stärkung des Umweltverbunds und die Förderung alternativer Antriebe tragen zu einer besseren Luftqualität sowie zur Reduzierung von Lärm und CO₂ bei und sind dadurch wichtige Beiträge zum Klimaschutz. Dies steigert auch die Qualität der anliegenden öffentlichen Räume und wirkt sich positiv auf die ganze Stadt aus. Durch multimodale Verkehrsachsen und geschickte Verknüpfungen unterschiedlicher Verkehrsträger entsteht ein nachhaltiges Mobilitätsangebot. Die Magistralen werden hier zu Schwerpunkträumen der Mobilitätswende.

Verkehrlich-funktionale Kontinuität für alle Verkehrsteilnehmenden

Alle Verkehrsteilnehmenden sind gleichberechtigt zu betrachten. Die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Wegeverbindung für alle Verkehrsteilnehmenden muss gewährleistet sein. Dabei sind die verschiedenen Verkehrsangebote so zu planen, dass ein reibungsloser Übergang bei einem Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. Somit entsteht ein gesamtheitliches, optimiertes Mobilitätsangebot für die gesamte Stadt.

Magistralen sind ... klimaangepasste Räume!

Die Magistralen sind Lebensadern der Stadt – für eine hohe Aufenthaltsqualität entlang der Magistralen und deren Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels braucht es Verbesserungen des lokalen Stadtklimas. Dafür müssen die Räume umweltgerecht, klimaangepasst, resilient und gesund gestaltet sein. Die Magistralen bleiben wichtige Mobilitätsachsen und werden zu lebenswerten Wohn- und Arbeitsorten für alle.

Gutes Mikroklima an den Magistralen

Die Magistralenräume können einen großen Beitrag zur Klimaanpassung der Gesamtstadt leisten, beispielsweise durch zusätzliche Grünflächen für ein besseres Wassermanagement und neue Bäume zur Kühlung durch Beschattung und Verdunstung. Kaltluftleitbahnen werden frei gehalten und die Durchströmbarkeit für nächtliche Kaltluft gefördert, was zur Kühlung und Durchlüftung der Magistralenräume beiträgt. Dadurch wird das Mikroklima verbessert und die Hitzebelastung in besonders betroffenen Bereichen sinkt. Mehr gesunde, lebendige und grüne Räume bedeuten vor allem für die Menschen eine gesteigerte Lebensqualität.

Resilienz gegenüber Extremwettereinflüssen

Klimaanalysen zeigen, dass Extremwetterlagen zunehmen. Auch die Stadt Hamburg muss sich den veränderten Gegebenheiten anpassen. Um eine gute Lebensqualität zu sichern, braucht es neue Lösungen bei der Gestaltung der Magistralen. Entsiegelte, durchlässige Böden an möglichst vielen Stellen schaffen eine Stadt mit zukunftsfähigem Regenwassermanagement, die mit Starkregenereignissen zurechtkommt. Außerdem werden damit lange Trockenheits- und Hitzeperioden abgefedert.

Zusammenhängende Blau-Grüne Infrastruktur

Die Blau-Grüne Infrastruktur ist bei der Magistralenentwicklung stets mitzudenken und zu gestalten. Entlang der Magistralen wird daher auf durchgehende beidseitige Alleen sukzessive hingearbeitet, die im Sommer kühle Rad- und Fußwege schaffen. Die Auswahl von Pflanzen und Bäumen erfolgt anhand lokaler Gegebenheiten und Herausforderungen, ist durchmischt und erhöht die Biodiversität der Magistralen. Das Grüne Netz Hamburgs spannt sich über die ganze Stadt. Seine Kreuzungsbereiche mit den Magistralen werden qualifiziert. In den Ausläufern der Magistralen sind die Übergänge in den Landschaftsraum zu integrieren. So werden die Magistralenräume zu einem Teil der umweltgerechten Stadt.





Klimaangepasste Gebäude

Auch die Gebäude an den Magistralen sind zentraler Bestandteil der an Extremwetter, wie zum Beispiel Starkregenereignisse und Hitzesommer, angepassten Räume. Es braucht Blau-Grüne (Solar-)Dächer (für den Wasserrückhalt und eine Verdunstungskühlung), Fassadenbegrünung (Verschattung, Verdunstungskühlung), Außenverschattung (Minderung der solaren Einträge im Gebäude) sowie energetische Sanierungsmaßnahmen. Damit wird der gesamte Magistralenraum – im Außenraum wie auch im Gebäudeinnern – klimaangepasst und lebenswerter.






Magistralen 2040+: Schlagadern der Hamburger Stadtentwicklung

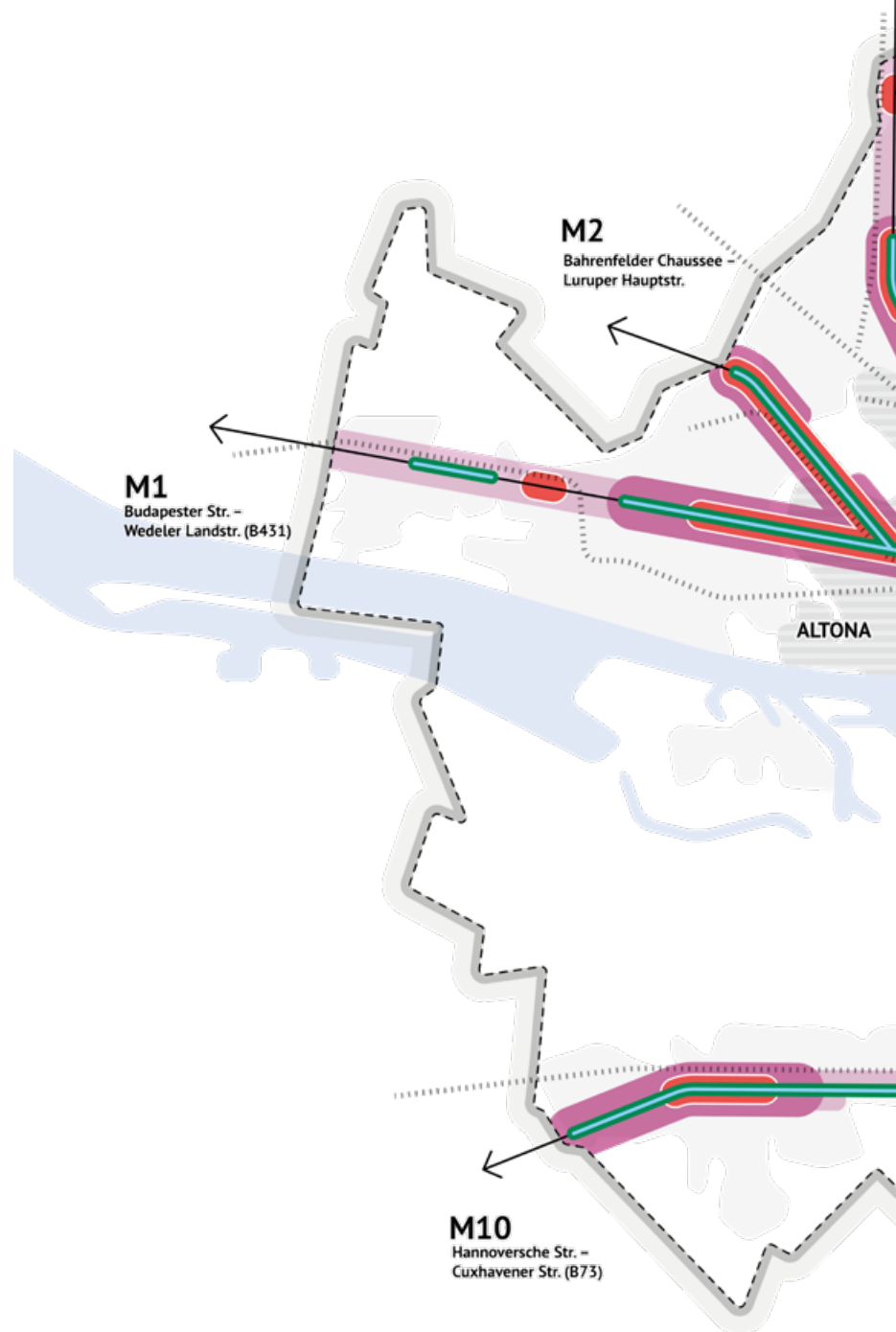
Legende

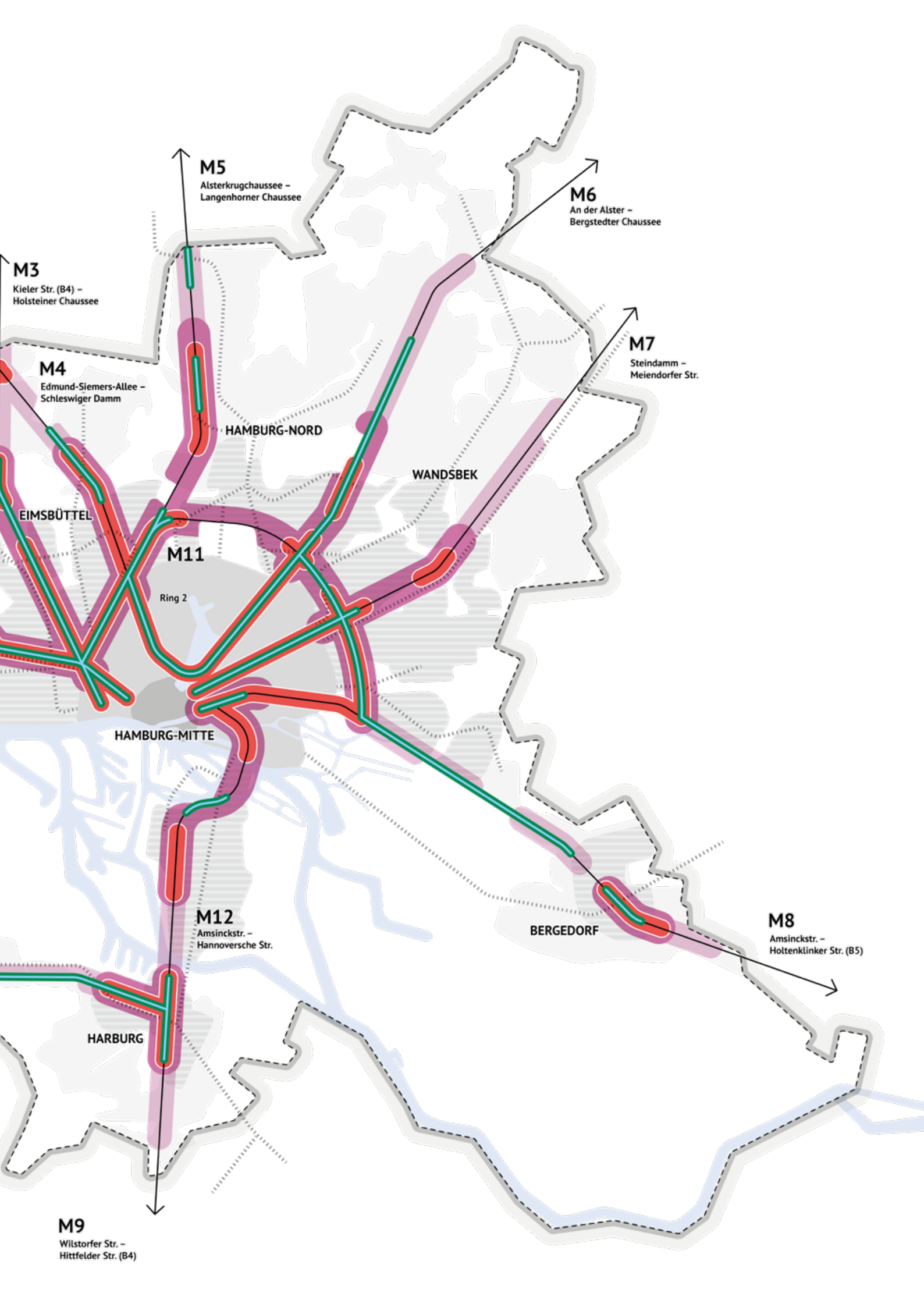
Gesamtplan

-  Magistralen werden vielfältige und lebendige Stadtstraßen mit attraktiven öffentlichen Räumen
-  Magistralen werden Schwerpunkte der Innenentwicklung
-  Magistralen werden Möglichkeitsräume der Innenentwicklung
-  Magistralen werden Schwerpunkträume der Mobilitätswende und Möglichkeitsräume der Klimaanpassung

Grundlagen

-  City (gem. Räumliches Leitbild)
-  Innere Stadt (gem. Räumliches Leitbild)
-  Urbanisierungszone (gem. Räumliches Leitbild)
-  Äußere Stadt (gem. Räumliches Leitbild)
-  SPNV-Netz (keine Darstellung in der Inneren Stadt)





Der Gesamtplan

Die Ziele des Masterplans stehen in gegenseitiger Wechselwirkung. Während an den Magistralen durch mehr Vielfalt, Klimaanpassung und eine voranschreitende Mobilitätswende mehr Lebensqualität geschaffen wird, können neue Potenzialräume für Wohnen und Arbeiten entwickelt werden. Die Ziele werden in einem Gesamtplan gebündelt und verortet. Der Gesamtplan dient als prägnantes Bild der Magistralenentwicklung, er stellt die wichtigsten Themen und Handlungsbedarfe für die unterschiedlichen Stadtbereiche auf einen Blick dar und zeigt auf, wo die Schwerpunkte in der Anwendung einzelner Ziele liegen.

Wo ein gewisses Maß an Lebendigkeit und Funktionsvielfalt vorhanden ist, insbesondere in den Zentren und den Bereichen der Inneren Stadt, werden diese Qualitäten weiter gestärkt – mit besonderem Augenmerk auf attraktive öffentliche Räume.

In der durch das Schnellbahnnetz gut erschlossenen Urbanisierungszone und in der angrenzenden Äußeren Stadt werden die Magistralen zu Schwerpunkten der Innenentwicklung für zusätzliches Wohnen und Gewerbe sowie die Entwicklung gemischter Quartiere. Dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün mit dem Ziel, das Grüne Netz zu erhalten und weiterzuentwickeln, wird dabei Rechnung getragen.

Auch in der Äußeren Stadt bieten sich an den Magistralen in gut erreichbaren Lagen Möglichkeitsräume einer behutsamen Innenentwicklung. Hier werden die Magistralen zu Vorreitern einer höheren Dichte und Sinnbild für urbanes Wohnen und Arbeiten im Übergang zwischen Stadt und Verflechtungsraum, ohne Hamburgs Charakter als grüne Metropole zu verlieren.

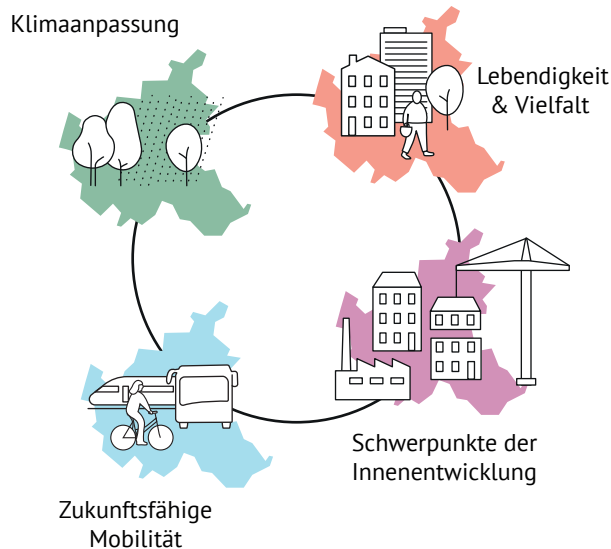
Dort, wo Rahmenbedingungen es ermöglichen, wird angestrebt, die Magistralen zugunsten des Umweltverbundes umzugestalten. Ein strategisches Handeln mit dem Ziel der Klimaanpassung ist, in unterschiedlichem Maße und als Reaktion auf unterschiedliche Auswirkungen des Klimawandels, an vielen Abschnitten der Magistralen erforderlich. Insbesondere dort, wo ein Umbau im Straßenraum erfolgt, werden die Chancen für eine klimagerechte Gestaltung der Magistralen genutzt.

Eine differenzierte Darstellung von Handlungsstrategien und -räumen, die sich aus den vier übergeordneten Zielen des Masterplans Magistralen ergeben, erfolgt in vier Strategiekarten auf den folgenden Seiten.

Strategiekarten

Der Masterplan Magistralen umfasst neben dem integrierten Gesamtplan vier thematische Strategiekarten. Jede der vier Strategiekarten bildet das Magistralennetz auf gesamtstädtischer Ebene ab. Die Karten widmen sich dabei jeweils einem thematischen Schwerpunkt und wurden gemeinsam mit den zuständigen Hamburger Fachbehörden, den Bezirksämtern und wesentlichen Stakeholdern erarbeitet:

1. Lebendigkeit und Vielfalt der Magistralen stärken
2. Magistralen als Schwerpunkträume der Innenentwicklung qualifizieren
3. Mobilitätsräume zukunftsfähig gestalten
4. Klimaangepasste Magistralenräume schaffen



Die vier Strategiekarten des Masterplans Magistralen

Die Strategiekarten setzen die Ziele der Magistralenentwicklung räumlich um und konkretisieren damit den Gesamtplan: Wo und wie sollen die Versorgungszentren und Nutzungsmischungen für eine Stadt der kurzen Wege gefördert werden? Wo und wie können die Quartiere entlang der Magistralen entsprechend dem „Hamburger Maß“ nachverdichtet werden? Wie kann der Straßenraum so aufgeteilt werden, dass die Magistralen leistungsfähige Verbindungen sind, die allen Mobilitätsformen gerecht werden, und die Lebensqualität gesteigert wird? Welche Eingriffe sind in welchen Magistralenabschnitten notwendig, um die Straßenräume an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen und gesunde Lebens- und Mobilitätsräume zu schaffen?

Die Antworten auf diese Fragen finden sich in den Handlungsstrategien einer jeden Strategiekarte. Dabei basieren die Karten auf einer Auswertung von vorliegenden Analysen und Konzepten der Freien und Hansestadt Hamburg (Stand: Mai 2023) sowie eigenen Erhebungen. Die formulierten Handlungsstrategien geben konkretere Entwicklungsrichtungen vor und zeigen auf, wo an den Magistralen Maßnahmen zu ergreifen sind, um die Ziele zu erreichen. Für alle künftigen Entwicklungen und Projekte an Magistralen bieten sie einen Überblick der zu berücksichtigenden Belange. Wenn die vier Strategiekarten übereinandergelegt werden, kommt es zu einer Überlagerung von Zielen, die stellenweise Synergien aufzeigen, aber auch in Konkurrenz zueinander stehen können. Hier gilt es, in jedem Magistralenraum, der entwickelt wird, die verschiedenen Belange und möglichen Zielkonflikte frühzeitig zu erkennen und gegeneinander abzuwägen, wie die Magistralen als vielfältige und qualitätsvolle Lebens-, Arbeits- und Bewegungsräume gestaltet werden können. Die Handlungsstrategien werden in weiterführenden Konzepten und den förmlichen Planungsverfahren weiter konkretisiert und auf die jeweiligen Orte angewendet.

Im Folgenden werden die vier Strategiekarten sowie deren Handlungsstrategien im Einzelnen erläutert.

Lebendigkeit und Vielfalt der Magistralen stärken





Legende

Handlungsstrategien

Synergien zwischen Magistralen und Zentrenentwicklung nutzen

-  Magistralen als integralen Bestandteil des Zentrums weiterentwickeln
-  Zentrenbezug der Magistralen stärken
-  Magistralen als Zentren des Urbanen Marktplatzes qualifizieren (gem. Hamburger Zentrenkonzept)






Magistralen als vielfältige Lebensadern fortschreiben

-  Suchräume zur Qualifizierung bestehender Nahversorgungszentren & -lagen mit Magistralenbezug
-  Magistralen als Motor der lokalen Quartiersentwicklung nutzen
-  Lebendige und attraktive erste Gewerbereihen an Magistralen schaffen
-  Gemischte Nutzungen in Erdgeschossen fördern


Öffentliche Räume und Freiräume attraktiv gestalten

-  Attraktive und lebendige Straßenräume schaffen
-  Stadtplätze an Magistralen beleben
-  Belebte Grünräume an Magistralen qualifizieren

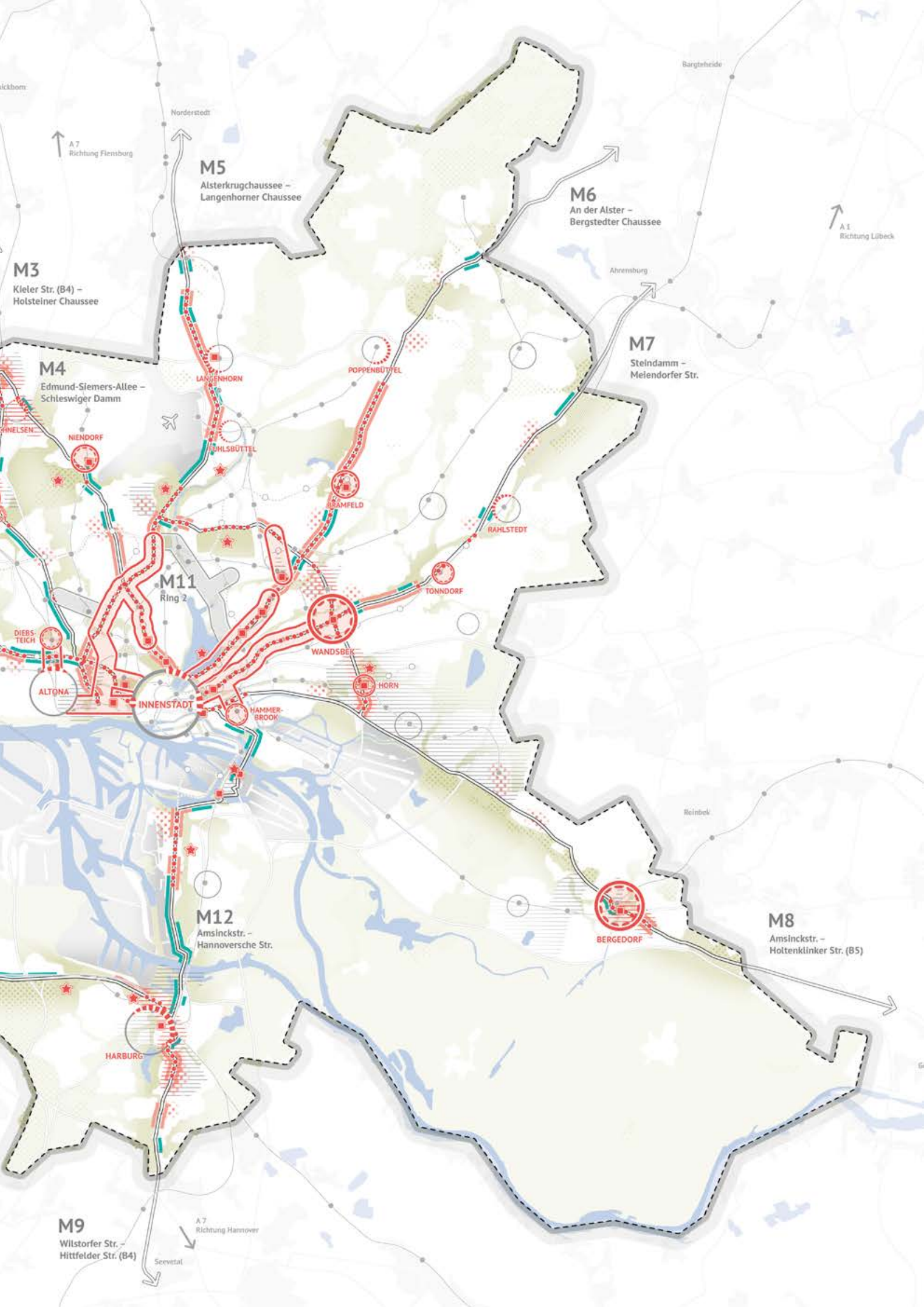
Grundlagen

-  Freiraum
-  Waldflächen
-  Hafen & Flughafen
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Bestand
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Planung

Bestehende strategische Konzepte

-  Zentren ohne Magistralenbezug (Hamburger Zentrenkonzept)
-  Urbane Marktplätze ohne Magistralenbezug (Hamburger Zentrenkonzept)
-  Gebiete der Integrierten Stadtteilentwicklung mit Magistralenbezug (RISE)
-  Grüne Ringe & Landschaftsachsen (Landschaftsprogramm)





M3
Kleier Str. (B4) –
Holsteiner Chaussee

M4
Edmund-Siemers-Allee –
Schleswiger Damm

M9
Wilstorfer Str. –
Hittfelder Str. (B4)

M11
Ring 2

M12
Amsinckstr. –
Hannoversche Str.

M5
Alsterkrugchaussee –
Langenhorner Chaussee

M12
Amsinckstr. –
Hannoversche Str.

M6
An der Alster –
Bergstedter Chaussee

M7
Steindamm –
Meiendorfer Str.

M8
Amsinckstr. –
Holtenkliner Str. (B5)

Synergien zwischen Magistralen- und Zentrenentwicklung nutzen

Ein Großteil der Haupt-, Stadtteil- und Ortsteilzentren des Hamburger Zentrenkonzepts liegt an Magistralen. Sie reihen sich entlang der Magistralen wie Perlen an einer Kette auf und sind als Orte, die bereits ein hohes Maß an Lebendigkeit und Vielfalt aufweisen, wichtige Ankerpunkte der Magistralenentwicklung. Die verschiedenen Zentrentypen aus dem Zentrenkonzept haben gemäß diesem Konzept unterschiedliche Aufgaben und Herausforderungen. Es gilt, die Synergien zwischen der Magistralen- und der Zentrenentwicklung zu identifizieren und zu nutzen.

Magistralen als integralen Bestandteil des Zentrums weiterentwickeln

Die Magistralen selbst sind als integraler Bestandteil eines Zentrums zu verstehen und weiterzuentwickeln. Durch eine hohe Nutzungsmischung, neue Nutzungen insbesondere mit überörtlichem Bezug und lebendigen Erdgeschosszonen wird die Magistrale in diesen Abschnitten zu einer vitalen Stadtstraße. Angestrebt wird hier eine gute Erreichbarkeit durch den Umweltverbund und ausreichend Raum für den Wirtschaftsverkehr.

Zentrenbezug der Magistralen stärken

Darüber hinaus gibt es einige Zentren, die zwar im Einzugsbereich oder in der Siedlungsachse einer Magistrale liegen, allerdings kaum Bezug zu dieser vorweisen oder sich von dem starken Verkehrsaufkommen auf der Magistrale abwenden. In Zukunft werden an den Magistralen wieder Bezüge zwischen dieser und den Zentren hergestellt, beispielsweise durch bessere Wegeverbindungen oder Eingangssituationen von Zentren.

Magistralen als Zentren des Urbanen Marktplatzes qualifizieren

Die Versorgung in der Inneren Stadt ist im Gegensatz zur Äußeren Stadt häufig von Geschäftslagen geprägt, die sich an der Straße konzentrieren. Diese Räume werden im Zentrenkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg als „Zentren des Urbanen Marktplatzes“ beschrieben. Bei den meisten Zentren dieses Typs handelt es sich um Abschnitte von Magistralen. Auch hier wird die Nutzungsmischung gestärkt – insbesondere durch Nutzungen mit überörtlichem Bezug und lebendige Erdgeschosszonen.

Magistralen als vielfältige Lebensadern fortschreiben

Die Zentren bilden zwar die räumlichen Anker für eine besondere Vielfalt und Mischung, aber auch darüber hinaus sind die Magistralen in vielen Abschnitten Anziehungspunkte für eine höhere Nutzungsvielfalt. Diese soll erhalten bleiben und gestärkt werden, im Einklang mit den Vorgaben des Hamburger Zentrenkonzeptes und den bezirklichen Nahversorgungskonzepten.

Suchräume zur Qualifizierung bestehender Nahversorgungszentren und -lagen mit Magistralenbezug

Außerhalb der Zentren des Zentrenkonzepts leisten weitere Versorgungsbereiche (Nahversorgungszentren) und -lagen eine Grundversorgung in Wohnortnähe und darüber hinaus. An den Magistralen sind sie oft eingebettet in dichte urbane Strukturen und können bei einer weiteren Qualifizierung eine Stadt der kurzen Wege fördern. Diese Bereiche werden hinsichtlich ihres Potenzials für noch mehr Angebotsdichte in den Erdgeschosszonen geprüft. Die Aufenthaltsmöglichkeiten sollen attraktiver gestaltet sowie gute Vernetzungen in die Quartiere geschaffen werden.

Magistralen als Motor der lokalen Quartiersentwicklung nutzen

Ziel des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) ist es, die Lebensqualität in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf durch städtebauliche Maßnahmen zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken. Die Magistralen können an vielen Stellen ein Motor für Quartiersentwicklung sein. Innerhalb der dargestellten Gebiete können an den Magistralen zum Beispiel öffentliche Plätze, Freiflächen und Grünanlagen qualifiziert, in soziale Infrastruktur investiert und die Versorgungs- sowie Nutzungsvielfalt im Wohnumfeld gestärkt werden.

Lebendige und attraktive erste Gewerbereihen an Magistralen schaffen

Die gewerblich genutzten Abschnitte an den Magistralen sind häufig sehr funktional angelegt. Bei Wahrung des grundsätzlich gewerblichen Charakters ist das Ziel, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und das städtebauliche Erscheinungsbild zu verbessern, indem die straßenbegleitende Bebauung als „gestapeltes produzierendes Gewerbe“ ausgeprägt wird. An geeigneten Lagen können attraktive Adressen geschaffen werden, zum Beispiel durch hochwertig gestaltete Fassaden und gegebenenfalls publikumsbezogene Nutzungen.

Gemischte Nutzungen in Erdgeschoss fördern

Auch außerhalb der Zentren und zentralen Versorgungsbereiche sind die Magistralen in vielen Abschnitten vielfältige und gemischte Stadtstraßen, an denen viele Dienstleistungen angeboten werden. Diese Nutzungsmischung soll in Abstimmung mit dem Zentrenkonzept und den bezirklichen Nahversorgungskonzepten weiter qualifiziert und die Ansiedlung weiterer Nichtwohnnutzungen in den Erdgeschoss bzw. das Schaffen lebendiger Erdgeschosszonen geprüft werden.

Öffentliche (Frei-)Räume attraktiv gestalten

Hamburgs Magistralen sind, wie auch in anderen Städten, historisch geprägt durch das Leitbild der „autogerechten Stadt“: leistungsfähige Verbindungen für den motorisierten Verkehr, mit der Folge einer starken Versiegelung, die einer lebenswerten Stadt oft entgegensteht. Die Mobilitätswende bietet die Chance, den Umweltverbund zu stärken und darüber hinaus den öffentlichen Raum für lebendige und vielfältige Nutzungen und notwendige Maßnahmen der Klimaanpassung zurückzugewinnen.

Attraktive und lebendige Straßenräume schaffen

Als vom Verkehr dominierte Räume bieten die Magistralen aktuell wenig Aufenthaltsqualität, selbst dort, wo Versorgungs- und Dienstleistungen an den Magistralen für eine hohe Besucherinnen- und Besucherfrequenz sorgen. Die Attraktivität dieser gemischten Lagen und die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad kann durch eine Qualifizierung des öffentlichen Raums verbessert werden.

Stadtplätze an Magistralen beleben

Stadtplätze sind neben den lebendigen Straßenabschnitten oft die Mittelpunkte des öffentlichen Lebens. An den stark frequentierten Magistralen können sie besondere Räume mit verschiedenen Funktionen und hoher Anziehungskraft werden, sofern der öffentliche Raum attraktiv gestaltet und barrierefrei ist und eine gute Nutzbarkeit, zum Beispiel zum Verweilen, für Märkte oder Veranstaltungen, erlaubt.

Belebte Grünräume an Magistralen qualifizieren

Das grüne Pendant der Stadtplätze sind Parks und grüne Freiräume. Auch diese haben gerade an den dichten Magistralen eine besonders wichtige Funktion für Erholung und Freizeit – sie sind grüne Treffpunkte und bieten Zugang zum Grünen Netz Hamburgs. Die Attraktivität und Vielfalt der Nutzung wird in Zukunft gestärkt, um den Naherholungswert zu erhöhen, und die Zugänge werden attraktiver, sichtbarer und sicherer gestaltet.

Magistralen als Schwerpunkträume der Innenentwicklung qualifizieren

Legende

Handlungsstrategien

Wohnraum an den Magistralen schaffen und Quartiere stärken

-  Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen
-  Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

Gewerbe & Arbeitsorte an den Magistralen qualifizieren








-  Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen
-  Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

Urbane Mischungen schaffen



-  Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen
-  Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

-  Potenzialräume für eine höhere Dichte nutzen
(gem. Leitlinie Hamburger Maß)

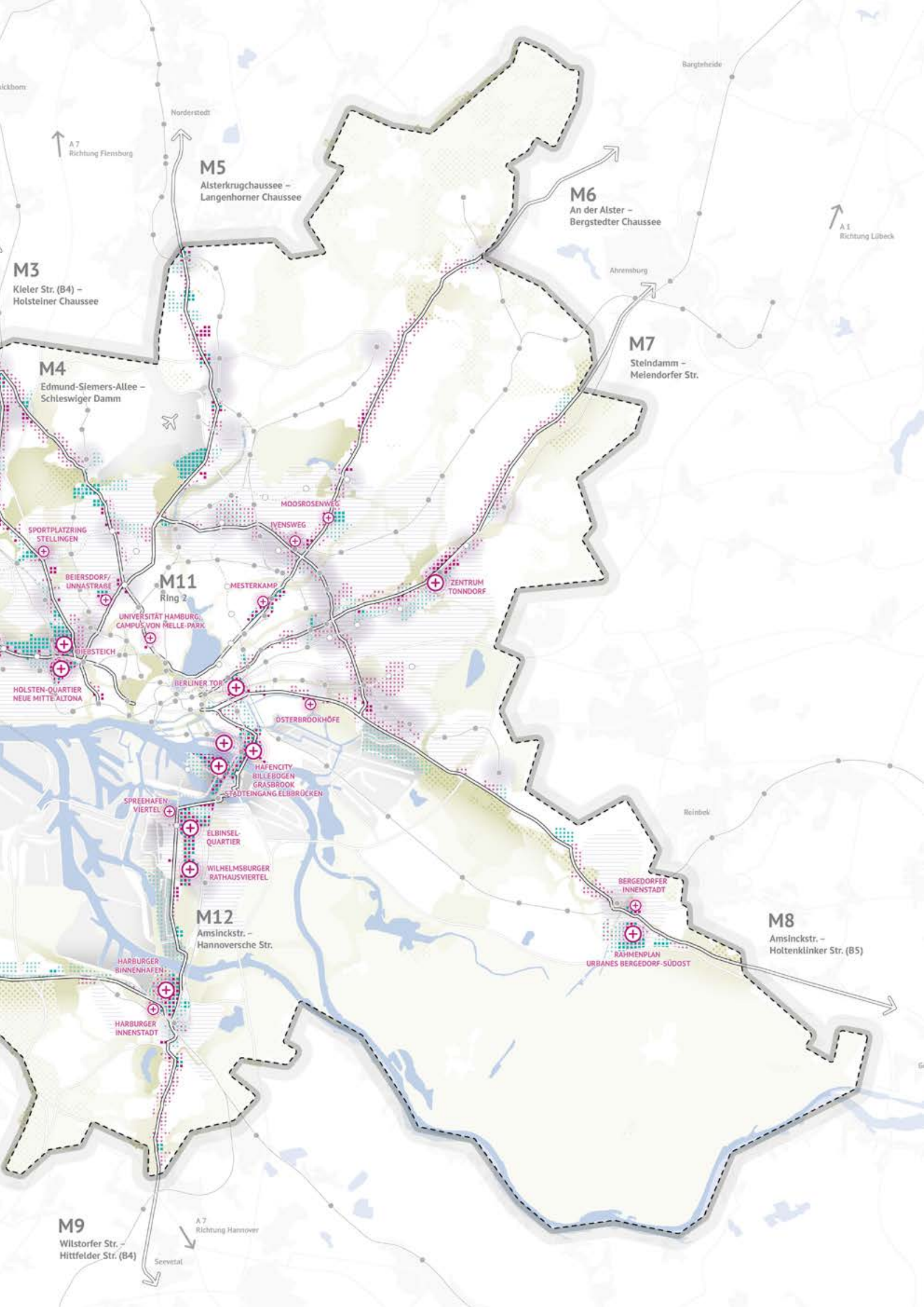
Grundlagen

-  Freiraum
-  Waldflächen
-  Hafen & Flughafen
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Bestand
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Planung
-  Übergeordnetes Straßennetz
-  Stadtentwicklungsprojekte mit Bezug zur Magistrale

Bestehende strategische Konzepte

-  Urbanisierungszone (Räumliches Leitbild)
-  Grüne Ringe & Landschaftsachsen (Landschaftsprogramm)





M3
Kleier Str. (B4) –
Holsteiner Chaussee

M4
Edmund-Siemers-Allee –
Schleswiger Damm

M11
Ring 2

M12
Amsinckstr. –
Hannoversche Str.

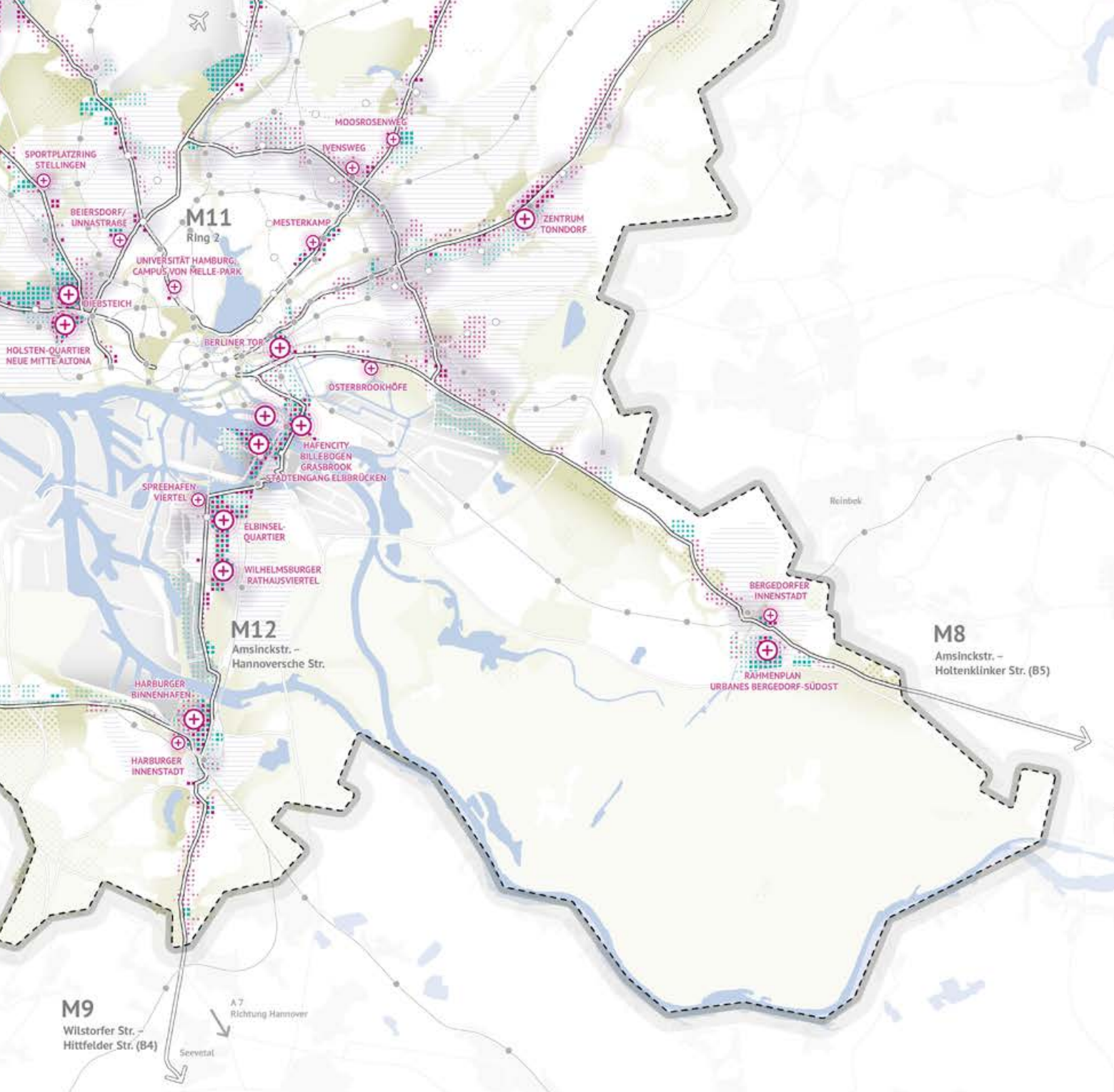
M9
Wilstorfer Str. –
Hittfelder Str. (B4)

M5
Alsterkrugchaussee –
Langenhorner Chaussee

M6
An der Alster –
Bergstedter Chaussee

M7
Steindamm –
Meiendorfer Str.

M8
Amsinckstr. –
Holtenkliner Str. (B5)



Wohnraum an den Magistralen schaffen und Quartiere stärken

Als Räume mit einer guten verkehrlichen Anbindung sowie Versorgung durch die Zentren rücken die Magistralen in den Fokus einer höheren baulichen Dichte in bestehenden Stadtstrukturen. Gleichzeitig gibt es an den Magistralen noch einige Abschnitte, die aufgrund der hohen verkehrlichen Belastung und eines unattraktiven Wohnumfelds für eine bauliche Weiterentwicklung bislang wenig geeignet erschienen. Im Zuge der Mobilitätswende kann die Magistralenentwicklung dazu beitragen, die Lebendigkeit und Vielfalt zu erhöhen und das Wohnumfeld klimagerecht umzugestalten. Dadurch können diese Räume zu attraktiveren Wohnlagen werden und es ermöglichen, neuen Wohnraum an den Magistralen zu realisieren und die angrenzenden Quartiere und ihre notwendigen Infrastrukturen zu stärken.

Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen

Entlang der Magistralenräume gibt es viele Flächen, die gemäß ihren funktionalen Qualitäten nicht die bauliche Dichte aufweisen, die hier möglich ist. Dabei kann es sich um Flächen handeln, die einen Nutzungswandel erfahren, aber genauso um Wohnbebauung, die keine klare städtebauliche Fassung an der Magistrale ausbildet und den Raum nicht vollständig oder qualitativ ausnutzt. Für diese Flächen gibt es konkrete Entwicklungsperspektiven, die es zu nutzen gilt. Dabei kann es unter anderem um die Aufstockung oder den Umbau bestehender Gebäude gehen oder auch um die behutsame Ergänzung eines Areals mit einer Neubebauung.

Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

Über diese vorhandenen Potenziale hinaus gibt es eine Vielzahl von Räumen an den Magistralen, in denen weitere Entwicklungspotenziale mobilisiert werden können. Für manche Räume gibt es bereits Perspektiven, deren Umsetzung weiter vorangetrieben werden muss, für andere müssen diese noch erarbeitet werden. Geeignet sind zum Beispiel Siedlungen der 1950er- bis 1970er-Jahre, die oftmals in sehr lockeren Bauweisen entworfen wurden und neben Verdichtungspotenzialen auch die Notwendigkeit des energieeffizienten Umbaus des Bestands mit sich bringen. Infrage kommen auch Einfamilienhausgebiete, die etwa durch die Nähe zu Zentren oder Schnellbahnhaltedpunkten eine besondere Lagegunst aufweisen, von der noch mehr Menschen profitieren könnten.

Gewerbe & Arbeitsorte an den Magistralen qualifizieren

Neben ihrer Bedeutung als Wohnraum sind die Magistralen vielerorts auch gewerblich geprägt. Betriebe nutzen die verkehrsgünstige Lage an der Magistrale, um Güter, Waren und Produktionsmittel zügig durch die Stadt und hinaus in die Region transportieren zu können. Diese Gebiete gilt es – ebenso wie die Wohnquartiere – zu qualifizieren und weiterzuentwickeln.

Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen

An den Magistralen gibt es einige gut erschlossene, zusammenhängende Gebiete, aber auch kleinere „Streulagen“, deren gewerbliche Nutzung gestärkt bzw. im Falle gebietsfremder Nutzungen neu etabliert werden soll. Sie bieten das Potenzial, in ihrem Umfeld vorhandene Arbeitsplätze zu sichern und zu qualifizieren sowie neue wohnortnahe Arbeitsstätten zu schaffen. Diese Gewerbegebiete gilt es, im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung möglichst flächeneffizient und kompakt, beispielsweise in gestapelter Form, zu entwickeln und zukunftsfähig auszurichten. Im Bestand geht es vor allem darum, gewerbliche Strukturen städtebaulich zu qualifizieren und weiterzuentwickeln.

Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

Neben den vorhandenen Potenzialen sind entlang der Magistralen noch weitere Entwicklungspotenziale für Gewerbe zu identifizieren, die zum Teil an die zuvor genannten Gebiete anschließen oder auch eigenständige Standorte darstellen. Bei diesen Gebieten ist eine Entwicklungsperspektive zu erarbeiten und in diesem Zuge ebenfalls zu prüfen, wie städtebauliche Qualitäten geschaffen und Flächen effizienter ausgenutzt und im Bestand weiterentwickelt werden können.

Urbane Mischungen schaffen

Für eine lebenswerte, qualitätsvolle Stadt sind Nutzungsgemischte Strukturen von großer Bedeutung. Sie tragen zur Resilienz und Urbanität bei und ermöglichen kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung.

Vorhandene Entwicklungspotenziale nutzen

Durch die vorhandenen Entwicklungspotenziale wurden bereits Räume identifiziert, in denen in Zukunft Wohnen und Arbeiten integriert in einem Quartier oder auch in einem Gebäude umgesetzt werden kann – mit Erdgeschosszonen, die mit nach außen sichtbaren Nutzungen belebt und qualifiziert werden. Flankierend sollte der öffentliche Raum attraktiv gestaltet werden. Vor allem in Zentren oder deren unmittelbarer Umgebung und innerhalb verschiedener laufender Stadtentwicklungsprojekte ist dafür Potenzial vorhanden.

Weitere Entwicklungspotenziale in Suchräumen mobilisieren

Entlang der Magistralen werden darüber hinaus weitere Orte bzgl. einer funktionalen Mischung überprüft. Auch hier wird die Aufgabe darin bestehen, die Erdgeschosszonen zu aktivieren und diese somit dem öffentlichen Raum zuzuwenden.

Potenzialräume für eine höhere Dichte nutzen

Gemäß der Leitlinie „Hamburger Maß“ bestehen an den Magistralen strategisch wichtige Potenzialräume, die sich für eine höhere bauliche, aber auch funktionale Dichte eignen. Treiber einer solchen Entwicklung sind insbesondere eine gute ÖPNV-Anbindung und erreichbare zentrale Versorgungsbereiche. In diesen Lagen wird die Innenentwicklung durch bauliche Verdichtung bei gleichzeitigem Erhalt bzw. Qualifizierung der Freiräume sowie der Weiterentwicklung der bestehenden städtebaulichen Strukturen gestärkt.

Mobilitätsräume zukunfts-fähig gestalten

Legende

Handlungsstrategien

Verlagerungspotenziale des Verkehrsaufkommens durch ...

- Qualifizierung von Bahnhöfen
- Entwicklung von Mobility Hubs
- Ausbau und Qualifizierung der Radrouten
- Verknüpfung mit dem tangentialen Straßennetz

Umstrukturierungspotenzial nutzen zugunsten ...

- einer ÖPNV-Stärkung
- ÖPNV, Rad- und Fußverkehr & attraktiver öffentlicher Räume
- übergeordneter Freiraumverbindungen

Barriereeffekt abbauen und Aufenthaltsqualität stärken

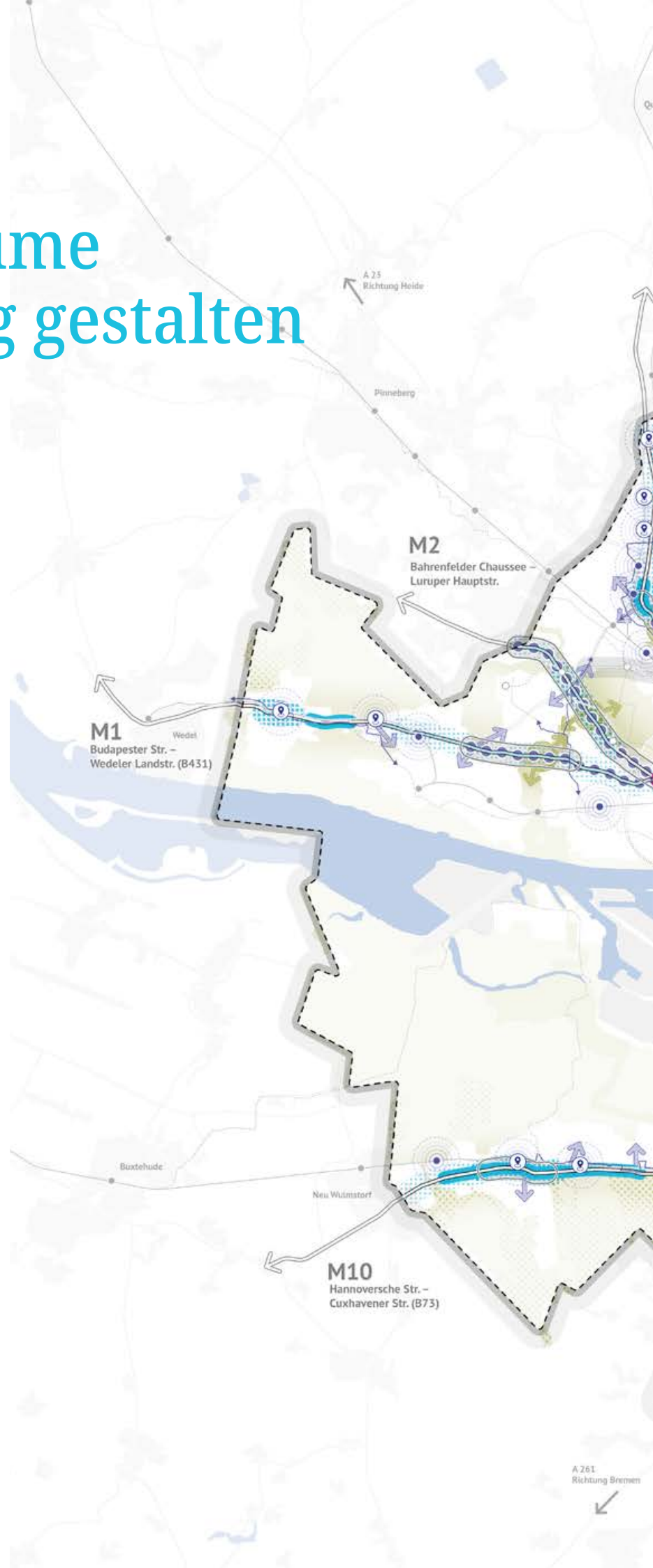
- Prioritärer Handlungsbedarf
- Handlungsbedarf
- Reduzierung der Verkehrslärmbelastung als Voraussetzung für städtebauliche Entwicklungen

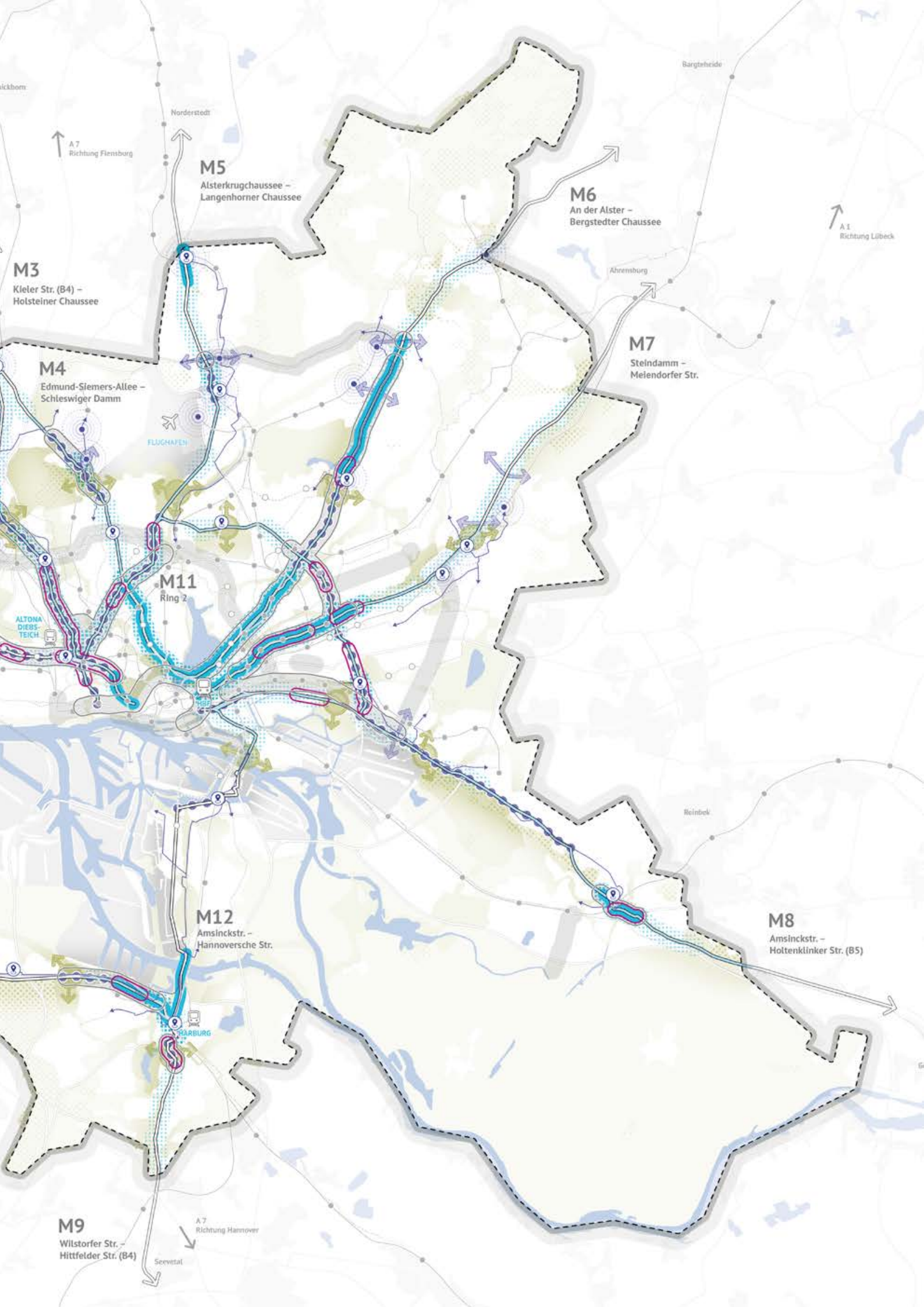
Grundlagen

- Freiraum
- Waldflächen
- Hafen & Flughafen
- SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Bestand
- SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Planung
- 6-spurige Straßen
- Übergeordnetes Straßennetz

Bestehende strategische Konzepte

- Radrouten- & Radrouten Plus-Netz
- Fokusräume mit Bezug zur Magistrale (Strategie Mobilitätswende)
- Fokusräume (Strategie Mobilitätswende)
- Grüne Ringe & Landschaftsachsen (Landschaftsprogramm)





Verlagerungspotenziale des Verkehrsaufkommens durch ...

Ein wichtiger Faktor für die positive Entwicklung der Magistralen, aber auch für die verkehrliche Entlastung der gesamten Stadt sind Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsformen und, dort wo Handlungsbedarf besteht, eine Umstrukturierung der Magistralen zugunsten des Umweltverbunds. An den Magistralen tragen verschiedene Ansätze zur Realisierung bei.

... Qualifizierung von Bahnhöfen

Gut gestaltete und ausgestattete sowie barrierefreie Stationen erhöhen den Komfort des ÖPNV und machen den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn attraktiver. Der Verkehr soll bereits in städtischen Randlagen von der Straße auf S- und U-Bahn verlagert werden. Die Bahnhöfe im Bereich des Magistralennetzes werden deshalb qualifiziert, beispielsweise durch Fahrradabstellplätze, bessere Wegeverbindungen in die angrenzenden Quartiere und wo möglich Mobility Hubs.

... Entwicklung von Mobility Hubs

Sie verknüpfen verschiedene Verkehrsarten und stellen unterschiedliche Mobilitätsangebote bereit, wodurch sie den Umstieg zum und vom ÖPNV vereinfachen. Des Weiteren können Mobility Hubs weitere Angebote für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers enthalten, wie zum Beispiel Paketstationen, Einkaufsmöglichkeiten oder soziale Infrastruktur. Die konkrete Nutzung hängt von den lokalen Bedarfen ab. Durch Mobility Hubs im Umfeld der Magistralen sollen eine Verkehrsverlagerung auf den schienengebundenen Verkehr gefördert und ggf. Kapazitäten für eine Umgestaltung des Straßenraums freigesetzt werden. Potenzielle Standorte für Mobility Hubs werden in der Nähe von S- oder U-Bahn- sowie Busstationen verortet und sollten neben Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen auch Sharing-Angebote umfassen.

... Ausbau und Qualifizierung der Radrouten

Auf einem leistungsfähigen durchgängigen Radwegnetz mit guter Infrastruktur werden höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und mehr Komfort möglich und größere Distanzen innerhalb Hamburgs und zu umliegenden Gemeinden können mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dadurch wird der Umstieg vom Auto auf das Rad attraktiver und Potenziale für eine Umgestaltung frei. Einzelne Abschnitte des Radroutennetzes verlaufen im Magistralennetz oder queren dieses. Diese sind entsprechend der geltenden Qualitätskriterien zu entwickeln.

... Verknüpfung mit dem tangentialen Straßennetz

Auch das weitere Hauptverkehrsstraßennetz trifft die Hamburger Magistralen an großen Kreuzungsbereichen, die für den Kfz-Verkehr ausgelegt sind. Einerseits bieten sie eine gute Erschließung, andererseits ist die Belastung durch Verkehrsemissionen oft sehr hoch. Aufgrund ihrer Bedeutung sind sie städtebaulich zu fassen und zu qualifizieren. Je nachdem, wie sich die Verkehrsmenge auf dem tangentialen Straßennetz entwickelt, kann das Verkehrsaufkommen auf den Magistralen relativ hoch bleiben. Dies kann eine Umgestaltung dieser Verkehrsflächen erschweren.

Umstrukturierungspotenzial nutzen zugunsten ...

Ein fortschreitender Modal Shift zum Umweltverbund ermöglicht es, den Straßenraum umzustrukturieren. Ausgehend von den Fokusräumen der Strategie Mobilitätswende kann dies insbesondere in den Abschnitten des Magistralennetzes erfolgen, in denen die Belastung durch den Kfz-Verkehr rückläufig ist, unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs. Brandschutz und Rettungsdienst sind zu gewährleisten. Die vielseitigen Herausforderungen erfordern dabei unterschiedliche Umgangsweisen.

... einer ÖPNV-Stärkung

Durch eine Stärkung des ÖPNV in einzelnen Magistralenabschnitten kann der Busverkehr beschleunigt und zuverlässiger werden. Dadurch können Kapazitäten erhöht, die Attraktivität gesteigert und durch den resultierenden Modal Shift vom MIV zum ÖPNV die Verkehrsbelastung in Hamburg reduziert werden. Möglichkeiten zur Umsetzung an den Magistralen sind Bussonderfahrstreifen, wirksame Busvorrangschaltungen oder eine Neuordnung des Straßenraums und der Kreuzungsbereiche zugunsten des ÖPNV.

... ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und attraktiver öffentlicher Räume

Für die notwendige Mobilitätswende bedarf es auch an den Magistralen eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Dies führt auch mit Blick auf die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen an den öffentlichen Raum zu vielfältigen Flächenansprüchen und -konkurrenzen. In vielen Abschnitten des Magistralennetzes sind Umstrukturierungspotenziale vorhanden, bei denen die Schaffung qualitätsvoller Stadträume und die Perspektiven von ÖPNV-Nutzenden, zu Fuß Gehenden sowie Radfahrenden in den Fokus rücken. Hier können Boulevards mit breiten Fuß- und Radwegen, mit einer attraktiven Gestaltung, guten Querungsmöglichkeiten, viel Grün sowie weiteren Ausstattungsmerkmalen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität entstehen. Die Belange des motorisierten Verkehrs, des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs werden bei der Gestaltung berücksichtigt.

... übergeordneter Freiraumverbindungen

Die Magistralen haben an den Querungen des Grünen Netzes durch hohe Verkehrsstärken oft eine Trennwirkung. Besonders kritisch ist dies, wenn gesamtstädtische Radwege in das Grüne Netz eingebettet sind. Um das Potenzial für leistungsfähige grüne Wegeverbindungen abseits oder auch zwischen den Magistralen zu nutzen, müssen der räumliche Zusammenhang gestärkt und die Querungsmöglichkeiten sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr verbessert werden. Dabei sollten auch Optionen geprüft werden, Flächen für ein verbessertes Regenwassermanagement zu entsiegeln.

Barriereeffekt abbauen und Aufenthaltsqualität stärken

Abhängig von der Straßenraumgestaltung, der Anzahl der Fahrspuren und der Zahl der dort fahrenden Kfz entfalten Magistralen eine Trennwirkung auch für den Fußverkehr. Je nach Anzahl und Entfernung zu Querungsstellen müssen zu Fuß Gehende Umwege in Kauf nehmen. Der Querungsbedarf ist abhängig von den Nutzungen auf beiden Straßenseiten und insbesondere in Bereichen mit aktiven Erdgeschosszonen (v. a. Einzelhandel) hoch.

Prioritärer Handlungsbedarf

Für das einfachere Queren der Fahrbahn können Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur (Mittelinseln, Querungshilfen) sowie der Ampeln (zusätzliche Ampeln oder längere Grünzeit für den Fußverkehr) in den Blick genommen werden. Magistralenabschnitte mit viel frequentierten Nutzungen, wie Einzelhandel oder Dienstleistungen, weisen ein erhöhtes Fußverkehrsaufkommen auf. Daraus abgeleitet entsteht die Notwendigkeit eines attraktiven Straßenraums und komfortabler Querungsmöglichkeiten.

Handlungsbedarf

Auch abseits der Zentren, Einkaufsstraßen und Boulevards kann eine große Trennwirkung auftreten. Der jeweilige Magistralenabschnitt ist hinsichtlich Verbesserungspotenzialen zu untersuchen, um einfacheres Queren zu ermöglichen.

Reduzierung der Verkehrslärmbelastung als Voraussetzung für städtebauliche Entwicklungen



Einzelne Abschnitte im Magistralennetz sind besonders von Verkehrslärm belastet. Dadurch ergeben sich städtebauliche Einschränkungen. Für eine städtebauliche Qualifizierung und gesündere Wohnverhältnisse sind die Belastungen abschnittsbezogen mit aktiven und passiven Schutzmaßnahmen zu reduzieren.

Klimaangepasste Magistralenräume schaffen



Legende

Handlungsstrategien






Hitzebelastung minimieren

-  Maßnahmen zur Hitzeminderung am Tag umsetzen (Fokus Beschattung)
-  Maßnahmen zur Hitzeminderung in der Nacht umsetzen (Fokus Entsiegelung)








Starkregengefährdung minimieren

-  Potenziell gefährdete Bereiche vor Starkregen schützen
-  Retentionspotenzial in befestigten und grünen Freiräumen nutzen

Gute klimatische Ausgangslagen erhalten und Potenziale der Blau-Grünen Infrastruktur nutzen

-  Gesamtstädtisch wirksame Kaltluftleitbahnen freihalten
-  Durchströmbarekeit für nächtliche Kaltluft fördern
-  Stadtklimatisch wertvolle Bereiche sichern und Biodiversität fördern
-  Besonderer Handlungsbedarf zur Pflanzung von Straßenbäumen in hitzebelasteten Räumen
-  Kreuzungspunkte der Magistralen mit dem Grünen Netz räumlich qualifizieren und die Entlastungsfunktion und ökologische Vernetzung verbessern

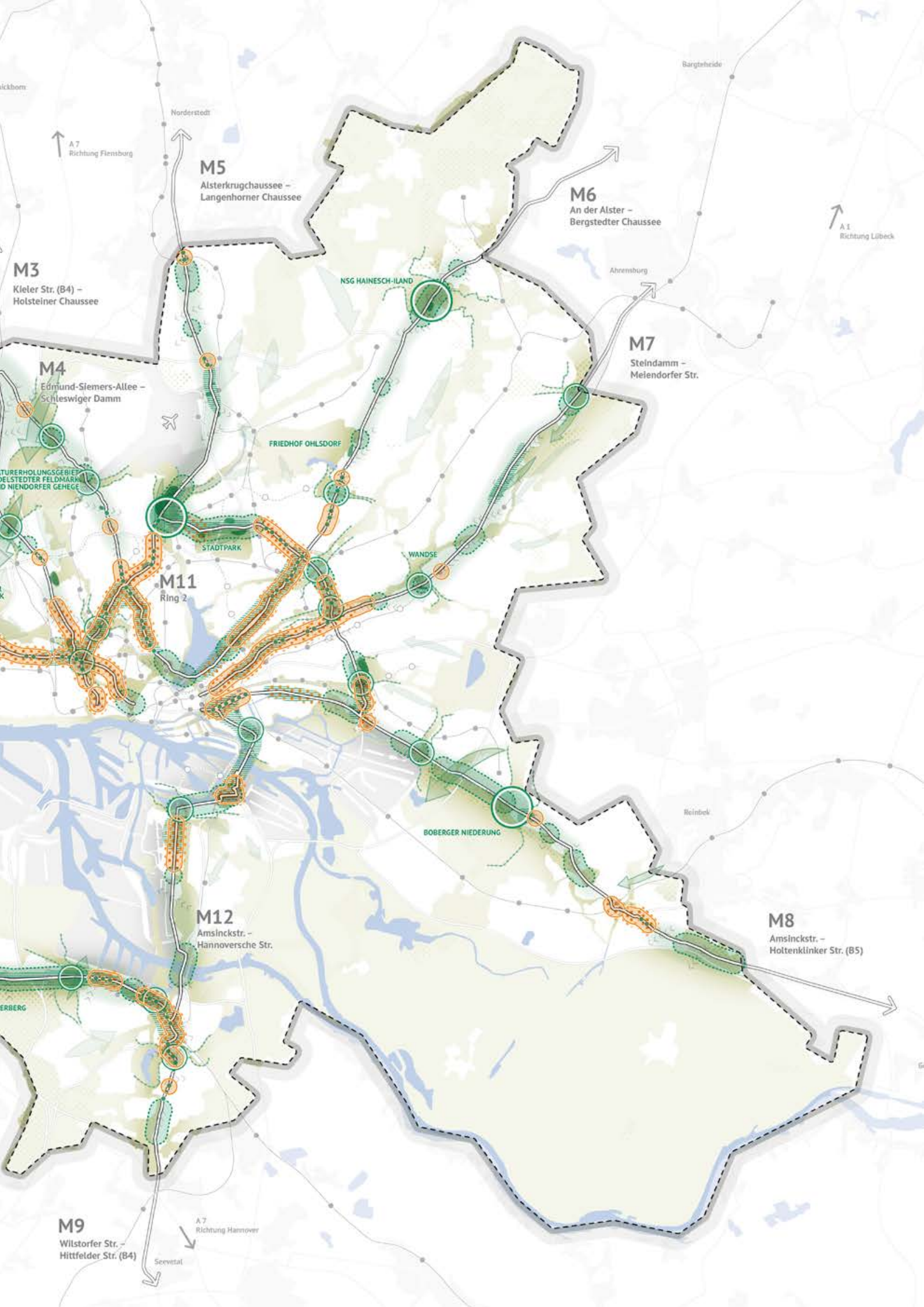
Grundlagen

-  Freiraum
-  Waldflächen
-  Hafen & Flughafen
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Bestand
-  SPNV-Anbindung/-Haltepunkt Planung
-  Übergeordnetes Straßennetz
-  Kaltluftleitbahnen ohne Magistralenbezug

Bestehende strategische Konzepte

-  Grüne Ringe & Landschaftsachsen (Landschaftsprogramm)





M3
Kleier Str. (B4) –
Holsteiner Chaussee

M4
Edmund-Siemers-Allee –
Schleswiger Damm

NATURERHOLUNGSGEBIET
DELSTEDTER FELDMARK
UND NIENDORFER GEHEGE

M11
Ring 2

M12
Amsinckstr. –
Hannoversche Str.

M9
Wilstorfer Str. –
Hittfelder Str. (B4)

M5
Alsterkrugchaussee –
Langenhorner Chaussee

NSG HAINESCH-ILAND

FRIEDHOF OHLSDORF

STADTPARK

WANDSE

BOBERGER NIEDERUNG

M6
An der Alster –
Bergstedter Chaussee

M7
Steindamm –
Meiendorfer Str.

M8
Amsinckstr. –
Holtenkliner Str. (B5)

A7 Richtung Hannover

Seevertal

A7 Richtung Flensburg

A1 Richtung Lübeck

Hitzebelastung minimieren

Überhitzte Stadträume sind eine akute Belastung für die Menschen, die sich dort aufhalten. Vor allem ältere Menschen und kleine Kinder haben mit der sommerlichen Hitze zu kämpfen, ganz besonders stark während lang andauernder Hitzewellen. Um eine gute Lebensqualität an den Magistralen zu sichern, braucht es neue Lösungen für die Gestaltung der urbanen Räume. Dazu tragen die Integration von Blau-Grüner Infrastruktur, Schatten und eine bessere Durchlüftung bei.

Maßnahmen zur Hitzeminderung am Tag umsetzen (Fokus Beschattung)

Um die Hitzebelastung an den betreffenden Tagen zu verringern, gilt es, in Zukunft vor allem, die Straßenräume tagsüber durch Beschattung kühl zu halten. Bauliche Elemente wie Sonnensegel oder Markisen sowie der in den Straßenraum fallende Gebäudeschatten sind geeignete Maßnahmen. Am wirksamsten sind Straßenbäume aufgrund zusätzlicher Kühlungseffekte durch Verdunstung. Auch Fassadenbegrünungen und weitere Pflanzflächen mit geeigneter Pflanzenauswahl tragen so zur Kühlung und auch Biodiversität bei. Dafür sind Tiefbeete, in denen Regenwasser zurückgehalten und langsam versickern kann, besonders gut geeignet. Eine Reduzierung des Versiegelungsgrads auch für andere Nutzungen (z. B. bei straßenbegleitenden Parkplätzen und Lieferzonen) erlaubt es, dass ein Teil des Regenwassers an Ort und Stelle versickern kann, den Pflanzen zur Verfügung steht und nicht in die Kanalisation geführt werden muss.

Maßnahmen zur Hitzeminderung in der Nacht umsetzen (Fokus Entsiegelung)

Hitzebelastung in der Nacht verhindert vor allem den erholsamen Schlaf und stellt, insbesondere über einen längeren Zeitraum, eine gesundheitliche Gefahr dar. Entsiegelte oder teilentsiegelte Oberflächen verhindern eine zu starke Erhitzung durch die Sonneneinstrahlung am Tag und fördern die lokale Kaltluftproduktion und Abkühlung der Bodenoberflächen in der Nacht.

Gefährdung durch Starkregen minimieren

Starkregen ist extrem schwer vorherzusagen – er kann überall auftreten. Wenn er auftritt, hat er jedoch oft verheerende Folgen, weshalb es wichtig ist, auf die Eventualität vorbereitet zu sein.

Potenziell gefährdete Bereiche vor Starkregen schützen

Mit der Starkregengefahrenkarte der Stadt Hamburg können frühzeitig Orte in der Stadt ausgemacht werden, an denen die potenzielle Gefährdung und Schäden durch ein Starkregenereignis besonders wahrscheinlich sind. Das können tief liegende Gebiete sein oder Bereiche, in denen potenziell viel Wasser abfließt bzw. zusammenfließt. Dort gilt es, möglichst Räume zur Retention und Versickerung des Wassers zu schaffen. Wichtige Gebäude für vulnerable Bevölkerungsgruppen (z. B. Schulen, Kindergärten oder Pflegeheime) und kritische Infrastrukturen sowie Brücken und Unterführungen sind mit einem besonderen Augenmerk zu schützen.

Retentionspotenzial in Freiräumen nutzen

Insbesondere mit Blick auf die zu erwartende Zunahme von Starkregenereignissen sollen Retentionsflächen klug in die befestigten und grünen Freiräume an den Magistralen integriert werden. Stadtbereiche können relativ einfach von drohenden Starkregengefahren entlastet werden, wenn bestehende topografisch begründete Rückhaltepotenziale in der Fläche gezielt genutzt werden. Bei Extremwetterereignissen verhindern kurze Fließwege Gebäudeschäden und eine Gefährdung des Verkehrs. Um stark belastetes Straßenabwasser zu reinigen, sind entsprechende Flächen vorzusehen. Maßnahmen zum Wasserrückhalt und zur Versickerung sowie zur Behandlung von belastetem Straßenabwasser kommen auch dem Gewässerschutz zugute. Hierbei sollen naturnahe Verfahren im Sinne der Blau-Grünen Infrastruktur bevorzugt werden.

Gute klimatische Ausgangslagen erhalten und Potenziale nutzen

Wo das Stadtklima heute in einer vorteilhaften Situation ist, gilt es, diesen Vorsprung zu erhalten und weiter auszubauen.

Gesamtstädtisch wirksame Kaltluftleitbahnen frei halten

Diese Luftleitbahnen sind gesamtstädtisch wirksam und äußerst wichtig für das nächtliche Abkühlen der sich über Tag aufwärmenden Stadt. Die Kaltluftströmungen, die die Magistralen queren oder parallel fließen, werden bei zukünftigen Planungen berücksichtigt und ihre Funktion möglichst erhalten bzw. weiter gefördert.

Durchströmbarkeit für nächtliche Kaltluft sichern und fördern

Siedlungskanten und Freiflächen werden möglichst so gestaltet, dass lokale Kaltluftströmungen hindernisfrei fließen und angrenzende Quartiere erreichen können. Bei Bebauung werden Durchlässe vorgesehen und die Strömungsrichtung in der Planung berücksichtigt.

Stadtklimatisch wertvolle Bereiche sichern und Biodiversität fördern

Außenräume, die tagsüber kühl sind, zeichnen sich meist durch gewachsenen, wertvollen Baumbestand aus. Diesen gilt es, zu schützen, zu erhalten und weiterzuentwickeln, sodass die Räume langfristig als klimatische Entlastungsräume funktionieren.

Besonderer Handlungsbedarf zur Pflanzung von Straßenbäumen in hitzebelasteten Räumen

Besonders an hitzebelasteten Orten an den Magistralen können Straßenbäume als ein Element der Blau-Grünen Infrastruktur zur Abkühlung beitragen. Es gibt einige Bereiche an den Magistralen, in denen Baumpflanzungen möglich erscheinen und die aufgrund der Hitzebelastung gleichzeitig einen hohen Handlungsbedarf hierfür aufweisen. Diese Potenziale sollten als Erstes genutzt werden. Bei baulichen Eingriffen oder räumlichen Neuordnungen im Magistralennetz wird frühzeitig geprüft, ob und wie Straßenbäume ergänzt werden können.

Kreuzungspunkte der Magistralen mit dem Grünen Netz räumlich qualifizieren

Das Grüne Netz bietet als übergeordnete grüne Infrastruktur Bewegungs- und Erholungsräume für die Hamburger Bevölkerung. Gerade bei sommerlicher Hitze sind diese Räume unverzichtbar. Um auf weitestgehend grünen Wegen vom Stadtzentrum bis ins Stadtumland zu gelangen, sind auch Magistralen zu queren. Durch eine sensible Gestaltung dieser Kreuzungspunkte und komfortable Straßenquerungen entstehen hier hochwertige Entrees in das Grüne Netz und besondere öffentliche Räume an den Magistralen. Der Straßenraum sowie vor allem die Fußgängerüberwege werden beschattet, und die Grünflächen an der Straße werden als klimatisch hochwertige Entlastungsräume auf beiden Seiten der Magistrale gestaltet.

3

Vielfalt der Magistralenräume
Raumtypen an den Magistralen
Übersetzungsbeispiele

Konzept Raumtypen



Die Räume entlang der Magistralen sind vielseitig und erfordern spezifische Planungsansätze. Neun prägnante Raumtypen stellen diese städtebauliche und verkehrliche Vielfalt beispielhaft dar. Welche Veränderungen in diesen Räumen zukünftig möglich sind, wird anhand prototypischer Zielbilder demonstriert.

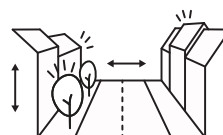
Vielfalt der Magistralenräume

Der Masterplan setzt einen Zielkompass für das gesamte Magistralennetz. Dabei erfordern die formulierten Ziele und Handlungsstrategien unterschiedliche Anwendungen, je nach Bestandsituation. Jede Magistrale durchläuft verschiedene Sequenzen, die in ihrer städtebaulichen wie auch funktionalen Ausprägung enorme Unterschiede aufweisen. Die Vielfalt reicht von aufgelockerten, grüne geprägten Einfamilienhausgebieten über mehrstöckige Zeilenbebauung und halböffentliche Räume sowie gewerblich geprägte Abschnitte bis hin zu dichten urbanen Stadtquartieren.

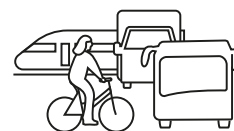
Das Ziel dieses Kapitels ist es, die in den Strategiekarten formulierten Handlungsstrategien weiter zu konkretisieren. Dafür wird eine neue Betrachtungsebene eingeführt: die Raumtypen. Aus einer räumlichen und verkehrlichen Analyse der Magistralen wurden wiederkehrende und charakteristische Typologien identifiziert und prägnante, generische Raumtypen definiert, die beispielhaft die Vielfalt der Stadträume darstellen. Aus den generischen Bestandssituationen wurden daraufhin prototypische Zielbilder entworfen, welche die Anwendung von für die Magistralen entwickelten Gestaltungsprinzipien in unterschiedlichen räumlichen Situationen aufzeigen. Besonders wichtige oder häufig auftretende Aspekte werden in Lupen vertieft und bei komplexen Situationen werden Zwischenschritte zwischen der heutigen und der bis 2040+ idealtypischen Situation erarbeitet. Um unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten je nach verkehrlichen Anforderungen und Prioritätensetzung aufzuzeigen, wurden für einzelne Zielbilder Varianten für den Verkehr erstellt. Diese Zielbilder sollen in der weiteren Arbeit an den Magistralen dazu dienen, die Handlungsstrategien und Prinzipien im Zusammenspiel mit weiteren Grundlagen (wie den Magistralenprofilen, siehe Seite 115) zu konkretisieren und für die verschiedenen Situationen anwendbar zu machen.

Konkrete Räume werden, orientiert am Zielbild des jeweiligen Raumtyps, weiterentwickelt. In einzelnen Magistralenräumen kann in Abgleich mit den in den Strategiekarten dargestellten Zielen eine Planung hin zu einem anderen Raumtyp angestrebt werden.

Abschließend wurden beispielhaft für acht ausgewählte Räume, wie die Grindelallee, den Mundsburger Damm oder die Cuxhavener Straße, Visualisierungen erstellt. Sie setzen die prototypischen Zielbilder an konkreten Orten um und zeigen auf, wie sich der Magistralenraum und die angrenzenden Quartiere in Zukunft verändern können. Diese Visualisierungen sind nicht „wörtlich zu lesen“, sondern dienen der qualitativen Darstellung möglicher Veränderungen.



Charakter



Mobilität



Städtebau



Programm

Öffentlicher
RaumBlau-Grüne
Infrastrukturen
& Klima

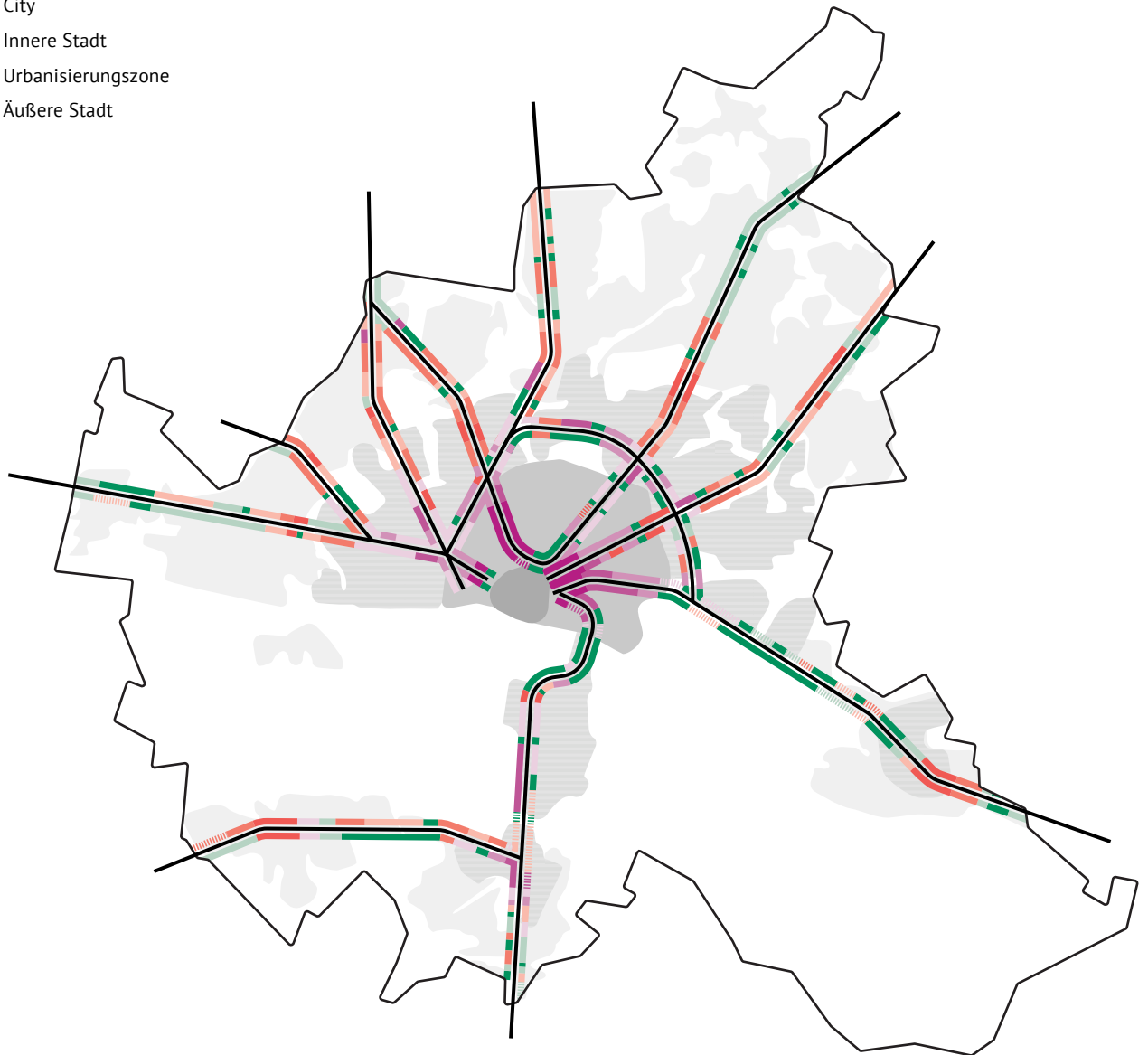
Kriterien für die Zusammensetzung der Raumtypen



Impressionen unterschiedlicher Magistralen

Raumtypen an den Magistralen

- 1 Stadtboulevard
 - 2 Urbane Gewerbemeile
 - 3 Gefasste Stadtstraße
 - 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
 - 5 Lebendige Stadtmeile
 - 6 Homogene Vorstadtstraße
 - 7 Heterogene suburbane Gewerbemeile
 - 8 Vorstadttallee
 - 9 Blau-Grüne Schneise
 - ||||| Gestrichelte Raumtypologien: kein Bezug zur Magistrale
-
- City
 - Innere Stadt
 - Urbanisierungszone
 - Äußere Stadt



Eine Bestandsaufnahme entlang der Magistralen zeigt die Vielfalt der Räume in neun Raumtypologien, die spezifische Planungsansätze erfordern

Raumtypen an den Magistralen

Vom Bestand zum Zielbild

In einer umfassenden räumlichen Analyse der zwölf Magistralen wurden vielfältige städtebauliche und architektonische, freiräumliche, verkehrliche und programmatische Typologien erkannt und bewertet. Daraus konnten neun Raumtypen herauskristallisiert werden, die repräsentativ die verschiedenen Magistralenräume darstellen:

1. Stadtboulevard
2. Urbane Gewerbemeile
3. Gefasste Stadtstraße
4. Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
5. Lebendige Stadtmeile
6. Homogene Vorstadtstraße
7. Heterogene suburbane Gewerbemeile
8. Vorstadttallee
9. Blau-Grüne Schneise

Die Raumtypen dienen einer Klassifizierung und Unterteilung des bestehenden Magistralensystems und sind nicht nur linear zu verstehen, sondern stehen in Bezug zu den direkt angrenzenden Quartieren in der zweiten und dritten Reihe einer Magistrale. Die Raumtypen charakterisieren die Magistralen zum Beispiel hinsichtlich ihrer Dichte und der Bauhöhe, der Bauweise (geschlossen/offen) und treffen Aussagen zu den vorhandenen Freiräumen. Auch setzen sie die Nutzungen ins Verhältnis zum öffentlichen Raum (Charakter der Erdgeschosse), geben an, ob eine Mischung verschiedener Nutzungen vorhanden ist und wie der öffentliche Raum frequentiert wird. Parallel zur baulichen und freiräumlichen Betrachtung der Räume wurden die vorhandenen Verkehrstypologien analysiert, welche die verkehrlichen Funktionen und Ausprägungen der Magistralen beschreiben. Die identifizierten Verkehrstypen besitzen dabei eine andere Logik als die städtebaulichen Raumtypen und sind nicht mit diesen kohärent, da die verkehrliche Nutzung der Magistralen nicht notwendigerweise in Zusammenhang mit der städtebaulichen Ausprägung steht. Für jeden der neun Raumtypen wird, basierend

auf der Bestandssituation, ein Zielbild gezeigt, das beispielhaft darstellt, wie ein Magistralenraum in Zukunft aussehen kann. Die Verkehrstypen wurden dabei mit den Raumtypen in Einklang gebracht, um Aussagen zu den angestrebten städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Funktionen und Qualitäten zu treffen sowie klimatische und stadtökonomische Zielsetzungen räumlich zu integrieren. Die Erkenntnisse beider Analysen – räumliche und verkehrliche – wurden bei der Entwicklung der Zielbilder integrativ betrachtet und zusammengeführt. Die Zielbilder greifen dort, wo heute oder zukünftig Raum für Veränderung vorhanden ist, und skizzieren die jeweils idealtypische Entwicklung eines Raumtyps. Sie illustrieren, wie die formulierten Ziele und Strategien räumlich umgesetzt werden und welche Gestaltungsprinzipien dabei potenziell besonders relevant sind. Die verkehrlichen Anforderungen an die Magistralenräume variieren stark. Um dennoch zukünftige Qualitäten des Straßenraums zu veranschaulichen, wurden auch für den Straßenraum idealtypische Bilder erstellt, die beispielhaft in Varianten und Zwischenschritten differenziert werden. Auch für Raumtypen, für die keine Varianten und Zwischenschritte abgebildet sind, ist diese Differenzierung notwendig.

Gestaltungsprinzipien zur Entwicklung der Raumtypen

Die Gestaltungsprinzipien bilden einen Leitfaden für die Umsetzung der Magistralenziele an konkreten Orten. Sie lassen dabei Gestaltungsspielräume für die Anwendung in unterschiedlichsten räumlichen Situationen. Ihre konkrete Anwendung richtet sich an den bestehenden Strukturen, den bereits vorhandenen Nutzungen sowie den jeweiligen Handlungsstrategien und -zielen aus. Welche Prinzipien auf einen konkreten Fall zutreffen, wie die einzelnen Prinzipien anzuwenden und untereinander zu gewichten sind, gilt es, im Einzelfall zu prüfen.

Städtebau – Weiterbauen

1. Magistralen als „Visitenkarten“ der Stadt und der anliegenden Quartiere gestalten bzw. stärken
2. Besondere städtebauliche Qualitäten für besondere Orte schaffen
3. Magistralen als Bestandteil der Quartiere weiterentwickeln und dabei den Quartierscharakter berücksichtigen
4. Neue Bautypologien zur baulichen Fassung der Magistralen entwickeln
5. Attraktive und belebte Erdgeschosszonen gestalten
6. Immissionsresistente und gut gestaltete Fassaden entwickeln
7. Höhere Dichte und kompaktes Stadtbild anstreben
8. Zukunftsfähige bauliche Strukturen sichern und weiterentwickeln
9. Knotenpunkte als Marke erlebbar machen

Mobilität – Ankommen, Erreichen und Verknüpfen

10. Mobilität gewährleisten, Verkehre bündeln und Umweltverbund priorisieren
11. Hubs an zentralen Punkten mit erweiterten Nutzungen etablieren
12. Wege- und Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr auf Quartiersebene stärken, Durchlässigkeit der Baustrukturen an geeigneten Stellen herstellen
13. Die Übergänge zur Region in den Fokus nehmen

Öffentlicher Raum – Bleiben und Begegnen

14. Raumaufteilung zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität organisieren
15. Kfz-Halte- und Fahrradabstellmöglichkeiten schaffen und dabei den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum nachordnen
16. Gestalterische Kontinuität im öffentlichen Magistralenraum sukzessive herstellen
17. Klare Zonierung von öffentlichen und privaten Freiräumen schaffen und für unterschiedliche Nutzungen gestalten
18. Magistralenraum funktional, sicher, inklusiv und attraktiv gestalten

19. Klare Regeln für Mobiliar im öffentlichen Raum zugrunde legen
20. Qualitätsvolle Grünräume gestalten und von den Magistralen aus zugänglich machen
21. Aneignung und Bespielung des öffentlichen Raumes fördern

Klima und Blau-Grüne Infrastruktur – Schützen und Vernetzen

22. Klimaanpassung und Klimaschutz fördern und gleichzeitig Aufenthalts- und Gestaltqualität verbessern
23. Schnittstellen zwischen Magistralen- und Grünem Netz sichtbar und erlebbar machen
24. Freiräume zur Inszenierung und Vernetzung von Stadtnatur und Erhöhung der Biodiversität nutzen
25. Grünvolumen erhöhen und Alleen wo möglich ausbauen
26. Blau-Grüne Infrastruktur für Schwammstadt, Starkregenvorsorge und Kaltluftprozesse im Straßenraum ausbauen
27. Gebäude im Umfeld der Magistralen begrünen und nachhaltige Materialien verwenden

Programm – Nutzen und Erleben

28. An Magistralen gemäß Hamburger Maß verdichten
29. Knotenpunkte mit vielfältigen Funktionen, Angeboten und Nutzungen beleben
30. Zentren an Magistralen stärken
31. In Erdgeschossen die Voraussetzungen für belebende Nichtwohnnutzungen schaffen
32. Magistralen als Schaufenster für Zukunftsthemen und Modellprojekte nutzen
33. Wohnqualität sichern und zukunftsfähig ausgestalten
34. Gewerbliche Schwerpunkte beibehalten und zukunftsfähig weiterentwickeln

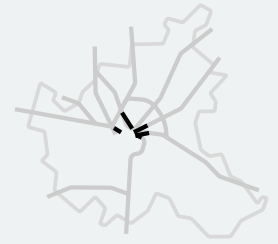
Raumtyp 1: Stadtboulevard

Status quo und Merkmale

Der Stadtboulevard ist ein homogener, dichter und stark frequentierter Stadtraum in der Inneren Stadt. Er zeichnet sich durch häufig beidseitig gefasste Straßenräume und eine hohe Bebauungs- und Nutzungsdichte aus. Die Erdgeschosszonen sind teilweise mit verschiedenen Nutzungen belegt und sorgen für einen mäßig belebten bis abschnittsweise sehr belebten öffentlichen Raum. In den oberen Geschossen befinden sich sowohl Dienstleistungs- und Büronutzungen als auch Wohnungen – gemischt oder monofunktional. Entlang des Stadtboulevards gibt es häufig architektonische Landmarken, die als stadtweite Orientierungspunkte dienen und den Raum prägen.

Der Straßenraum ist durch breite Fahrbahnen mit einem hohen Verkehrsaufkommen und stellenweise großem Anteil an ruhendem Verkehr geprägt. Dies hat zur Folge, dass die Flächen nahezu vollständig versiegelt sind und wenig Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr bieten. Gleichzeitig besteht oftmals eine gute Anbindung an das Schnellbahn- und Busnetz. Grüne Elemente wie Straßenbäume, Pflanzstreifen, Gründächer oder Fassadenbegrünung sind eher selten vorhanden, sodass sich in diesen Räumen Hitzeinseln ausbilden können. Der Raumtyp wird als großmaßstäblicher, gefasster, verkehrsdominierter, gemischter, belebter und belasteter Raum erfahren – ein typischer Magistralenraum in der Inneren Stadt, der die Funktion der „Visitenkarte“ für die Gesamtstadt erfüllen sollte.





Zielbild 2040+

Der Stadtboulevard bietet ein enormes Potenzial, zu einem lebendigen, dichten Raum mit urbanen Qualitäten zu werden. Dafür sind richtungsweisende Neuordnungen im Straßenraum zu treffen, die für Flächengerechtigkeit sorgen. Grundsätzlich bietet sich in diesem in der Inneren Stadt verorteten Raumtyp das Potenzial, die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren, da hier in der Regel die ÖPNV-Anschlussdichte besonders hoch ist. Damit einhergehen muss aber auch ein attraktiver Umweltverbund, Parkplätze sollten reorganisiert und gebündelt werden.

Zukünftig sollten mehr breite Geh- und Radwege sowie belebte Erdgeschosszonen das Raumgefühl prägen. Insbesondere der Fußverkehr braucht in diesem Raumtyp mehr Raum und Querungsmöglichkeiten, damit die Aufenthaltsqualität besser wird.

Gleichzeitig können im öffentlichen Raum Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Sharing-Infrastrukturen und Ladezonen für Lieferverkehre realisiert werden. Diese sind besonders wichtig, um ein Parken in zweiter Reihe zu verhindern und den Verkehrsfluss nicht zu stören. Durch die vielseitigen Erdgeschossnutzungen bietet sich die Möglichkeit, den öffentlichen Raum zu beleben und attraktiver zu gestalten.

Eine punktuelle Nachverdichtung in Form von Aufstockungen, Aus- oder Anbauten ermöglicht es, das vorhandene Potenzial für höhere Dichten vollständig und angemessen zu nutzen. Obsolete Bautypologien oder Leerstand sollten mit Zwischennutzungen bespielt und flexible Nach- und Umnutzungskonzepte sowie Modellprojekte zur Erprobung neuer Formen des urbanen Lebens gefördert werden. Flachdächer sind hier, wo immer möglich, zur Regenrückhaltung zu begrünen, um im Starkregenfall die umliegenden Stadträume zu entlasten. Fassaden – vor allem mit West- und Südausrichtung – sind zu begrünen oder

Prinzipien

Städtebau: 1, 2, 5, 6, 8, 9

Mobilität: 12

Öffentlicher Raum: 14, 15, 18, 19

Klima: 22, 26, 27

Programm: 29, 30, 31, 32



mit nicht hitzespeichernden Materialien zu versehen. Gleichzeitig wird vor allem im öffentlichen Raum die Anlage von Grünstrukturen durch die Neuorganisation des Straßenraums möglich. Bestandsbäume sind gegenüber Neupflanzungen von einem vielfach höheren Wert für das Stadtbild und -klima und daher möglichst zu erhalten. Die Verschattung durch Bäume und Fassaden mindert die Hitzebelastung am Tag und unversiegelte Flächen sowie divers bepflanzte Beete erleichtern die nächtliche Abkühlung, wodurch das Mikroklima verbessert und der öffentliche Raum attraktiver wird.

In dem entworfenen Zielbild 2040+ für den Stadtboulevard sind die Verkehrsräume zugunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität bereits deutlich reduziert. In einem Zwischenschritt könnte der bestehende Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes umgestaltet und Parkflächen teils neu sortiert werden. Dadurch können breitere Fuß-

sicherere Radwege sowie erste neue Grünstrukturen angelegt und neue Bäume gepflanzt werden. Auch informelle Sitz- und Spielgelegenheiten, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lieferzonen können in diesem Schritt realisiert werden.

Es gibt Fälle dieses Raumtyps, in denen es stark frequentierte und weiterhin benötigte Buslinien gibt. Für diese Fälle (siehe Variante) wird dem ÖPNV mehr Raum gegeben. Hier können, neben zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, Bussonderfahrstreifen und Haltestellen in Mittellage angelegt werden. Dadurch steht allerdings weniger Raum für breitere Gehwege, Grünstrukturen, Aufenthaltsqualität und Bäume sowie Park- und Fahrradabstellmöglichkeiten zur Verfügung.



Zwischenschritt
Raumtyp 1: Stadtboulevard



Verkehrsvariante mit Busspuren
Raumtyp 1: Stadtboulevard

Raumtyp 2: Urbane Gewerbemeile

Status quo und Merkmale

Als gewerblich geprägter und vorwiegend innerstädtischer Standort stellt sich die urbane Gewerbemeile als heterogen bebauter Raum dar, der eine hauptsächlich monofunktionale Nutzung aufweist. Hier trifft Gewerbe auf Handel und Dienstleistung, seltener auch auf Produktion. Die Typologie kommt überwiegend in der Inneren Stadt sowie der Urbanisierungszone vor und weist relativ hohe Bebauungsdichten bei wechselnden Gebäudehöhen auf. Die Straßenräume sind von verschiedenen Gebäudetypen gefasst, die sich teilweise zur Magistrale adressieren, sich an anderen Stellen jedoch von ihr abwenden und somit Rückseiten zur Magistrale ausbilden. Die Gebäude sind, entsprechend ihrer Nutzung, teilweise flächenintensive Einzelbauten und grundsätzlich eher niedriggeschossig. Der Straßenraum ist nur wenig belebt. Ein großer Teil der Freiflächen im Straßenraum wird vom ruhenden Verkehr genutzt, für den Rad- und Fußverkehr sind meist nur geringe Flächenanteile vorgesehen. Der stark verkehrsdominierte Raum bietet wenig Aufenthaltsqualität und nur wenig Grünraum und Bepflanzungen. Querungsmöglichkeiten sind nicht ausreichend vorhanden. Der geringe Grünraumanteil und der hohe Versiegelungsgrad haben im Sommer eine hohe Hitzebelastung zur Folge. Durch die untergeordnet vorhandene Wohnbebauung wird die Magistrale in diesen Teilen oft als Transitraum genutzt.

Die urbane Gewerbemeile spielt eine wichtige wirtschaftliche Rolle und ist Teil des Motors der Hamburger Ökonomie – damit besitzt sie Bedeutung für die Gesamtstadt.

Zielbild 2040+

Die zukünftige Entwicklung der urbanen Gewerbemeile soll auch weiterhin ihren gewerblichen Schwerpunkt beibehalten und diesen im Zusammenhang mit den umliegenden Quartieren weiterentwickeln. Indem neue Synergien zwischen verschiedenen Gewerbearten gefunden und sich ergänzende Nutzungen in neuen Gebäudetypologien zusammengedacht werden, kann für das bestehende Gewerbe eine langfristige Zukunftsperspektive gefestigt werden. Gewerbe wird möglichst gestapelt. Die jeweiligen spezifischen Ansprüche von Gewerbe-, Industrie- oder Bürotypologien werden dabei berücksichtigt. Dabei sind Orte für emissionschutzrelevantes Gewerbe zu bedenken und entsprechende Themencluster auszuarbeiten. Vorhandenes Gewerbe und Gewerbeflächen sollen grundsätzlich geschützt und Verdrängung aufgrund von Grundstücksspekulationen vermieden werden. Die Entwicklung neuer Bautypologien geht dabei einher mit der Möglichkeit zur baulichen Fassung des Straßenraums: Ein Gewerbehof zum Beispiel findet seine Adresse an der Magistrale, sorgt für gute Sichtbarkeit, der öffentliche Raum wird durch eine Neuordnung der Verkehrsfunktionen gegliedert und wieder belebter. Um auch die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Magistralenraums zu verbessern, wird ein höherer Anspruch an die Gestaltung von Fassaden und Nebenflächen angestrebt. Im Umgang mit Bestandsgebäuden liegen darüber hinaus große stadtklimatische Entwicklungspotenziale: Dachflächen und Fassaden werden begrünt und mit PV-Anlagen kombiniert, das Niederschlagswasser kann gesammelt und aufbereitet werden.



Status quo
Raumtyp 2 – Urbane Gewerbebeile

Prinzipien

Städtebau: 4, 5, 6, 9

Mobilität: 10

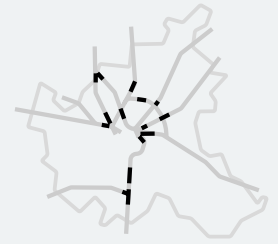
Öffentlicher Raum: 14, 15, 16

Klima: 22, 26, 27

Programm: 28, 29, 31, 34



Zielbild 2040+
Raumtyp 2: Urbane Gewerbebeile



Die Magistrale wird für den motorisierten Verkehr, insbesondere für den gewerblichen, weiterhin leistungsfähig sein. Um den hohen Bedarfen des Lieferverkehrs gerecht zu werden, sind im Straßenraum zahlreiche Ladezonen integriert. Wo noch keine ausreichend gute ÖPNV-Anbindung besteht, wird das Angebot verbessert. Die Neugliederung des Straßenraums berücksichtigt neben dem Busverkehr auch mehr Querungsstellen. Flächenpotenziale können für breitere und barrierefreie Fußwege mit höherer Aufenthaltsqualität sowie für neue Grünflächen mit Schatten spendendem Baumbestand genutzt werden.

Wo immer möglich, werden weniger intensiv genutzte Flächen, beispielsweise Stellplätze in Hinterhöfen, mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen ausgestattet, sodass Wasser besser versickert und Verdunstung positiv zum Mikroklima

beitragen kann. Gründächer und begrünte Fassaden leisten zusätzlich einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas.

Für Magistralenabschnitte mit einer hohen Arbeitsplatzdichte, die für das Busnetz von besonderer Bedeutung sind, sollte der Busverkehr durch eigene Bussonderfahrstreifen priorisiert werden, um die Nutzung des ÖPNV zu fördern (siehe Variante). Auch an Magistralenabschnitten, an denen die Reduzierung der Fahrspuren nicht möglich ist, kann die Aufenthaltsqualität durch die Profilierung des Gewerbes, die bauliche Fassung des Straßenraums und das Integrieren von klimatischen Maßnahmen verbessert werden. Dabei wird die Nutzung des Straßenquerschnitts im Einzelfall überprüft und zum Beispiel Parkraum punktuell für Baumpflanzungen und Tiefbeete genutzt.



Verkehrsvariante mit Busspuren
Raumtyp 2: Urbane Gewerbebeile



Verkehrsvariante mit reduziertem Eingriff in Verkehrsflächen
Raumtyp 2: Urbane Gewerbebeile

Raumtyp 3: Gefasste Stadtstraße

Status quo und Merkmale

Die gefasste Stadtstraße stellt das typische Bild des Wohnens in der Inneren Stadt sowie der Urbanisierungszone entlang der Magistrale dar. Hier trifft ein konsolidiertes Wohnquartier auf eine wichtige Verkehrsachse. Die Erdgeschosszonen sind mancherorts mit Handels- und Dienstleistungseinrichtungen belebt, an vielen Stellen auch dem Wohnen vorbehalten. Insgesamt besteht eine geringe Nutzungsvielfalt. Urbanität wird vor allem durch die bauliche Dichte mit bis zu fünfgeschossiger Blockrandbebauung und durch ein häufig höheres Maß an Aufenthaltsqualität im Straßenraum spürbar. Die Gebäude sind in der Regel zur Magistrale hin ausgerichtet, es gibt wenige Rückseiten. Der Städtebau wirkt fertiggestellt, gefestigt und weist nur wenige Lücken im Gesamtbild

auf, weshalb es aus städtebaulicher Sicht kaum Handlungsbedarfe gibt. Allerdings beeinträchtigt der große Anteil des ruhenden Verkehrs das Magistralenbild stark. Die durchgehende räumliche Fassung, mit häufig schmalen Nebenflächen sowie unterdimensionierten Fuß- und Radwegen, der geringe Anteil an Grünraum und der gleichzeitig hohe Versiegelungsgrad verursachen im Sommer eine hohe Hitzebelastung. Diese beeinträchtigen zusammen mit Lärmemissionen die Wohn- und Lebensqualität. Der Handlungsbedarf liegt dementsprechend vor allem im Straßenraum. Einen weiteren Beitrag kann die klimagerechte Anpassung von Gebäuden leisten.

Gesäumt von dichtem Wohnraum im innerstädtischen Bereich, leistet die gefasste Stadtstraße einen signifikanten Beitrag zur Abdeckung des Wohnraumbedarfs, ist aber auch ein wichtiger Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes.





Zielbild 2040+

Aus städtebaulicher Sicht gibt es in der gefassten Stadtstraße wenig Handlungsbedarf – die Räume sind gefasst, meist dicht und teilweise mit Nutzungen in den Erdgeschosszonen belegt. Wo es möglich ist, sollten Innenentwicklungspotenziale, zum Beispiel durch Aufstockungen, genutzt werden, den bestehenden Charakter der Quartiere aufgreifen und mit einer Klimaanpassung des Gebäudebestands verbunden werden. Maßnahmen im Straßenraum können in diesem Raumtyp die Wohn- und Lebensqualität enorm steigern und gleichzeitig die Multimodalität fördern. Dort, wo die Verkehrsprognose es ermöglicht, können Fahrspuren von beispielsweise vier auf zwei reduziert und stattdessen leistungsfähige Radwege sowie ausreichend Lieferzonen und Ladepunkte angelegt sowie ein fortschreitender Modal Shift zum Umweltverbund unterstützt werden. Voraussetzung ist, dass dies verträglich für die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs ist.

Gute Querungsmöglichkeiten minimieren die wahrnehmbare Barrierewirkung der Magistrale weiter und Flächenumverteilung ermöglicht breitere Gehwege und Grünstrukturen. Zudem können auch grüne Inseln zur besseren Querung beitragen, leisten parallel einen Beitrag zum Mikroklima und bieten Verschattung.

In diesem Raumtyp ist die Bevölkerungsdichte und damit der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum hoch, weshalb möglichst viele klimatische Entlastungsräume, also beschattete Aufenthaltsmöglichkeiten und Wege durchs Quartier, entstehen sollten. Es wird darauf geachtet, dass sich dadurch keine negativen Effekte für angrenzende Quartiere ergeben. Das heißt konkret, dass im Falle von Fahrstreifen-reduzierungen die Magistrale weiterhin ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße erfüllen muss – insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr. In diesem Zuge soll auch sichergestellt werden, dass untergeordnete Straßen nicht stärker belastet werden.

Prinzipien

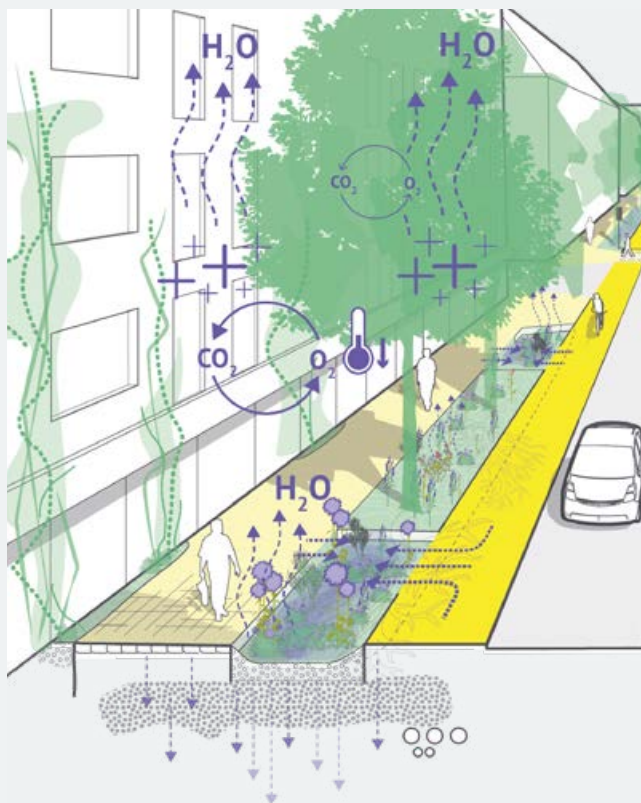
Städtebau: 5, 8
 Mobilität: 10, 12
 Öffentlicher Raum: 14, 15, 18
 Klima: 22, 25, 26
 Programm: 31, 33



Lupe: Stadtklimatische Gestaltungsprinzipien für dichte Stadträume

In dichten Stadtquartieren wird das Anwenden stadtklimatischer Gestaltungsprinzipien vor dem Hintergrund des Klimawandels besonders wichtig. Oberflächen wie Straßen, Gehwege oder Fassaden heizen sich an warmen Sommertagen um einiges mehr auf als die Luft. Die Unterschiede zwischen beschatteten und nicht beschatteten Oberflächen können stellenweise bis zu 25°C betragen. Wo es möglich ist, sollten hitzespeichernde oder reflektierende Oberflächen beschattet werden. Bäume mit großen Kronen können Oberflächen großflächig beschatten und kühlen zusätzlich durch Verdunstung die Umgebung ab. Dadurch kann die Temperatur der Luft um mehrere Grad Celsius reduziert werden. Die Bäume werden idealerweise in zusammenhängenden Reihen gepflanzt, und ihnen wird ausreichend Wurzelraum, mindestens 36 m³ je Baum, eingeräumt. Alleen und Baumreihen mit unterschiedlichen Baumarten gelten als besonders resilient gegen Trockenheit und Schädlinge.

Die Grünstreifen sollten als Tiefbeete mit robusten Stauden und Gräsern angelegt werden, um das anfallende Regenwasser aufnehmen, speichern und wieder verdunsten zu können. Auch hier verbessert die entstehende Verdunstungskühle das Mikroklima. Nur in Einzelfällen können neue Baumstandorte mit Retentionsflächen miteinander kombiniert werden. Das Aufheizen und Reflektieren der Hitze von Fassaden kann zudem durch begrünte Fassaden verhindert werden. Vor allem Kletterpflanzen, die direkt im natürlichen Boden an der Gebäudekante wachsen, haben einen hohen Kühlungseffekt. Entsiegelte und durchlässige Bodenbeläge, etwa auf Stellplätzen oder Zuwegungen, sind essenziell, um Regenwasser versickern zu lassen und eine nächtliche Kühlung zu fördern.



Lupe: Gestaltungsprinzipien für dichte Stadträume
Raumtyp 3: Gefasste Stadtstraße

Raumtyp 4: Vielgestaltige gemischte Stadtstraße

Status quo und Merkmale

Die vielgestaltige gemischte Stadtstraße bietet ein sehr heterogenes räumliches Bild, das sich auch in der Nutzungsvielfalt widerspiegelt. Neben den unterschiedlich geprägten Wohntypologien flankieren teilweise großmaßstäbliche gewerbliche Einrichtungen den Straßenraum, die vorwiegend Nutzungen des Handels- und Dienstleistungssektors beherbergen.

Im Verkehrsraum dominieren Kfz-Trassen mit überwiegend sechs Fahrstreifen und Parkständen. Der Platz für Fuß- und Radverkehr im öffentlichen Raum ist begrenzt, öffentliche Aufenthaltsräume und Baumanpflanzungen im Straßenraum sind kaum vorhanden. Die Magistrale ist häufig nicht einheitlich gefasst und von unterschiedlichsten städtebaulichen Typologien geprägt. Diese reichen von unterbrochenen Blockrandbebauungen bis zu punktuellen hochhausartigen Landmarken.

Der mäßig dichte Raum dieses Magistralentyps ist im Durchschnitt mit maximal vier Geschossen bebaut. Punktuell tangieren einzelne große Grünräume die Magistrale, die jedoch häufig beschränkt zugänglich oder privat sind. Zudem orientieren sich Gebäude oftmals von der Magistrale weg, sodass das ungefasste Bild von einer fehlenden Adressierung zur Magistrale hin ergänzt wird. Diese bauliche Heterogenität und ein häufig nur mäßig gestaltetes Umfeld gehen oft einher mit einem unbelebten Straßenraum. Der fragmentierte Raum hat jedoch durch seine zentralen Lagen und freien Flächen großes Potenzial für die Umsetzung der übergeordneten Ziele.

Zielbild 2040+

Die Heterogenität der vielgestaltigen Stadtstraße macht die bis ins letzte Jahrhundert zurückreichende bewegte Entwicklung der Magistrale ablesbar. Dieses Merkmal soll erhalten und weiterentwickelt werden. Heutige Defizite wie zum Beispiel der fehlende Bezug großmaßstäblicher Gebäudekomplexe zu ihrer direkten Umgebung sollen aufgelöst werden, indem sie zu Identifikationspunkten an der Magistrale weiterentwickelt, mit gestalterischer Qualität versehen und mit Nutzungen belegt werden, die auch für die umliegenden Quartiere eine positive Wirkung haben. Die Nutzungsmischung wird immer in die zweite und dritte Reihe der Magistrale weitergedacht. Das vorhandene sowie neue Formen von Gewerbe werden in Synergie zum Umfeld geplant und gestaltet. Dies erfolgt zum Beispiel durch flächeneffiziente Stapelung von Gewebetypologien und an geeigneten Stellen die Integration versorgungsbezogener Nutzungen für eine Stadt der kurzen Wege, die gute Übergänge in die Quartiere schafft. Dafür ist eine aktive Steuerungspolitik notwendig, die neue Synergien befördert, eine ausgewogene Vielfalt verschiedener Nutzungen anstrebt, neuen Wohnraum bietet und eng mit den Quartieren verzahnt ist.

Der Straßenraum kann in seiner Breite vielfältig genutzt und dabei den unterschiedlichen Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs als auch des Mikroklimas gerecht werden, ohne seine verkehrliche Funktion für den MIV einzubüßen. Durch Flächenumverteilung können neue Aufenthaltsqualitäten aktiviert, Fuß- und Radwege großzügiger gestaltet und neue Grünräume innerhalb des Straßenprofils geschaffen werden. Aufgrund der hohen Busfrequenz in diesem Raumtyp können ebenso gesonderte Busspuren in der Straßenmitte mit angegliederten Haltestellen vorgesehen werden. Ausreichende Lieferzonen und Ladepunkte sowie Parkraum für Handwerker und Pflegedienste sollen eingerichtet werden.



Status quo
Raumtyp 4: Vielgestaltige gemischte Stadtstraße

Prinzipien

Städtebau: 3, 4, 6, 7, 9

Mobilität: 12

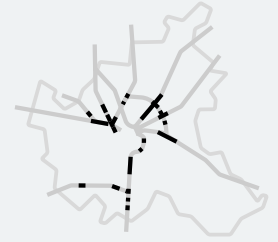
Öffentlicher Raum: 17, 20, 21

Klima: 22

Programm: 29, 33

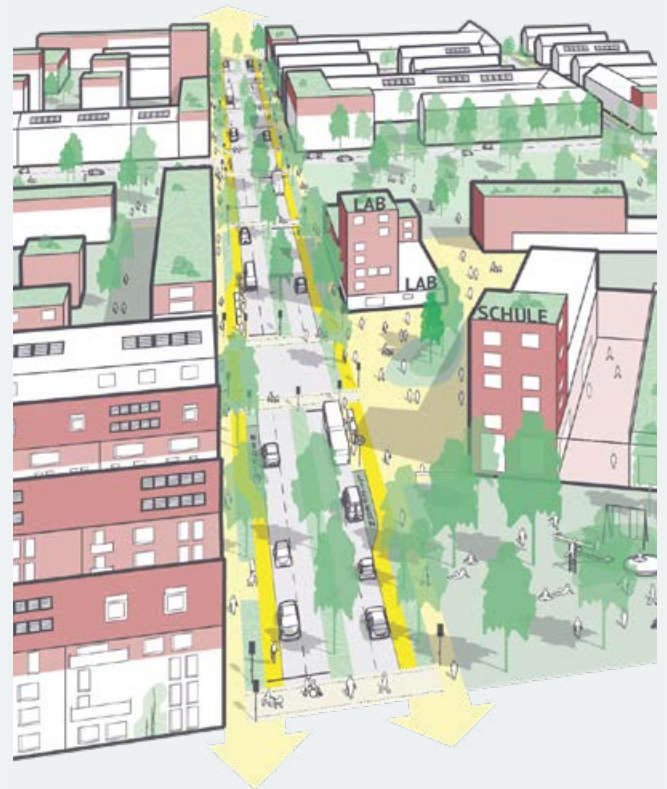


Zielbild 2040+
Raumtyp 4: Vielgestaltige gemischte Stadtstraße



Die zahlreich vorhandenen Grünflächen im und am Straßenraum tragen bereits viel zur Anpassung an den Klimawandel und zu einem positiven Mikroklima an der Magistrale bei. Gerade die vielen privaten und halböffentlichen Grünflächen können die gesamtstädtische Blau-Grüne Infrastruktur stärken, beispielsweise durch das Pflanzen resilienter Arten. Die zahlreichen Restflächen können in Summe aktiviert, zugänglich gemacht und für unterschiedliche Nutzungen gestaltet werden, sodass sie für Natur und Mensch erlebbar werden. Öffentliche und halböffentliche Plätze an der Magistrale erhalten so verbesserte Aufenthaltsmöglichkeiten – klimatische Oasen mit viel Schatten, einem Angebot an Trinkbrunnen und Sitzbänken und einer hochwertigen Gestaltung. Dazu gehören auch konzentrierte urbane Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichzeitig guten Transitmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr.

Wo die Verkehrsprognose es erfordert, größere Kapazitäten für den MIV bereitzustellen, könnte alternativ auf die gesondert ausgewiesene Busspur verzichtet werden (siehe Variante). Trotzdem würde ausreichend Platz für großzügigere Fuß- und Radwege und Grünflächen entstehen.



Verkehrsvariante ohne Busspuren
Raumtyp 4: Vielgestaltige gemischte Stadtstraße

Raumtyp 5: Lebendige Stadtmeile

Status quo und Merkmale

Die Stadträume des Raumtyps lebendige Stadtmeile haben oft eine hohe Anziehungskraft, da hier gute Versorgungslagen, eine vielseitige Nutzungsmischung, ein identitätsstiftender Charakter sowie gute ÖPNV-Anbindungen vorhanden sind. Die Erdgeschosse sind fast durchgehend mit Handels- und Versorgungsnutzungen belegt. Stellenweise öffnen sich kleine Platzsituationen, die zum Aufenthalt einladen. Die Obergeschosse sind in der Regel dem Wohnen vorbehalten, sodass im Großteil des Raumtyps eine vertikale Nutzungsmischung entsteht.

Der Straßenraum ist städtebaulich gefasst, die Gebäude adressieren sich zur Magistrale hin, sodass die öffentlichen Räume belebte Orte darstellen. Die Magistrale stellt jedoch eine Barriere zwischen den belebten Straßenseiten dar, die das Querens für Fußgängerinnen und Fußgänger erschwert. Die Gebäude haben in der Regel ein höherwertiges bis

hochwertiges Erscheinungsbild, zum Beispiel aufgrund der verwendeten Materialien. Die zumeist geschlossenen Blockränder bilden mit durchschnittlich fünf Geschossen eine hohe Dichte im Stadtraum, die auch einen hohen Versiegelungsgrad mit sich bringt.

Die lebendige Stadtmeile ist vor allem für die umliegenden Bereiche ein wichtiger Ort für die wohnortnahe Versorgung. Teilweise sind diese Abschnitte Bestandteil des städtischen Netzes an Versorgungszentren und von besonderer Bedeutung für die Gesamtstadt.

Zielbild 2040+

Damit dieser Raum in Zukunft lebendiger wird, ist der Fokus auf eine attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume zu legen. Durch eine Bündelung der Flächen für den (ruhenden) MIV eröffnen sich auch hier weitreichende Möglichkeiten, um die öffentlichen Räume umzugestalten. Es können mehr Aufenthaltsflächen geschaffen und Geh- sowie Radwege auf





sichere und dem Bedarf entsprechende Breiten erweitert werden. Die aktuelle Barrierewirkung ist durch Querungsmöglichkeiten oder abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermindern. Zusätzliches und zusammenhängendes Grün, wie Baumreihen und Pflanzstreifen, aber auch auf Stadtplätzen, verbessert die Attraktivität des Stadtraums und das Stadtklima.

Die gute Nutzungsvielfalt ist gemäß der Versorgungsfunktion zu sichern und zu stärken – vor allem die Erdgeschosszonen sollen lebendig sein, die Obergeschosse können eine Mischung aus zum Beispiel Arztpraxen, kleineren Büroflächen oder Wohnungen aufnehmen. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Einzelhandel ist über innovative Nutzungen in den Erdgeschossen mit Wirkung auf die umliegenden Quartiere nachzudenken. Dabei spielt auch eine gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV, aber vor allem per Fuß und Rad eine wichtige Rolle, um die Nutzung des Autos zum Einkaufen etc. entbehrlich zu machen. Für die Anlieferung werden ausreichende Lieferzonen vorgesehen.

Die fußläufige Erreichbarkeit in die angrenzenden Quartiere ist durch gute Verbindungen und Durchgänge zu gewährleisten. Diese Wege benötigen komfortable Breiten für den Rad- und den Fußverkehr, sind befestigt und beleuchtet.

Durch die gute Versorgung und meist gute Anbindung an den ÖPNV ist dieser Raumtyp prädestiniert für eine höhere bauliche Dichte – er fördert eine Stadt der kurzen Wege. Die Potenziale für neuen Wohnraum und weitere vielfältige Nutzungen sind hier auszuschöpfen, auch in zweiter und dritter Reihe. Dabei sollte klimaangepasst gebaut werden, mit Dach- und Fassadenbegrünung sowie entsiegelten und ausreichend großen Außenräumen.

Entlang wichtiger Abschnitte des Busnetzes kann dem Bus über Ampelschaltungen und Busspuren Priorität eingeräumt werden (siehe Variante). Fahrgäste und -gastinnen profitieren damit von kürzeren Fahrzeiten und weniger Verspätungen. Allerdings stehen dadurch weniger Flächen für den Fußverkehr, Außengastronomie, Radinfrastrukturen oder Grünräume zur Verfügung.

Prinzipien

Städtebau: 1, 2, 5, 7, 8, 9

Mobilität: 11, 12

Öffentlicher Raum: 14, 15, 18, 19, 21

Klima: 22

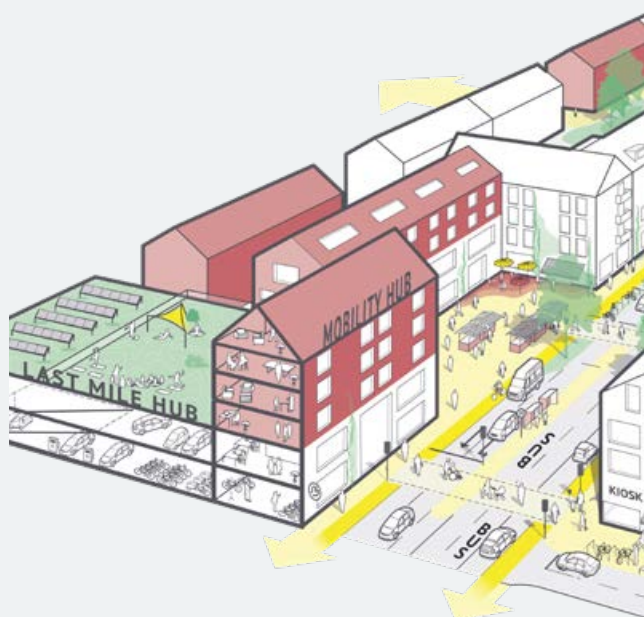
Programm: 29, 30, 31



Lupe: Integration von Mobility Hubs in der dichten Stadt

Ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende sind Mobility Hubs. Sie bündeln Verkehrsangebote, ergänzen verkehrliche Funktionen mit sozialen oder gewerblichen Strukturen und unterstützen den Wandel im Mobilitätsverhalten. Ergänzt um Paketstationen und Logistikflächen bilden sie die lokale Infrastruktur für den Empfang, den Versand sowie das Kommissionieren und Lagern von Waren für ansässige Unternehmen und Lieferdienste. Je nach lokalen Gegebenheiten und der Flächenverfügbarkeit haben Mobility Hubs unterschiedliche Größen und Formen – insbesondere an Quartiersplätzen, Bahnhöfen und Haltestellen können Mobility Hubs neu entstehen oder bestehende Parkhäuser weiterentwickelt werden. Bei der Ausgestaltung ist darauf zu achten, dass Angebote für Leihfahrräder und zum Fahrradparken gut zugänglich und möglichst barrierefrei sind. Eine Belebung der Erdgeschosszonen und die vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums werden angestrebt.

Fahrzeugautomatisierung und Veränderungen in Mobilitätsmustern könnten mittelfristig den Bedarf an Parkraum sinken lassen. Bauliche Strukturen wie Tiefgaragen und Parkhäuser verlieren über die Zeit an Bedeutung und suchen eine neue Bestimmung. Durch die Integration weiterer Mobilitätsformen und Nutzungen können Bestandsstrukturen zukunftsfest aufgestellt und kann graue Energie gespart werden. Die Nutzungskonzepte und die Architektur sollten möglichst flexibel gestaltet werden, um schnell auf sich ändernde Bedarfe reagieren zu können.



Lupe: Mobility Hubs und Verkehrsvariante mit Busfahrstreifen
Raumtyp 5: Lebendige Stadtmeile

Raumtyp 6: Homogene Vorstadtstraße

Status quo und Merkmale

Die homogene Vorstadtstraße zeichnet sich vor allem durch Wohnnutzungen aus. Nutzungen darüber hinaus sind kaum vorhanden, wodurch sich ein wenig abwechslungsreiches Umfeld ergibt. Zudem ist der Raumtyp durch eine kleinteilige Eigentumsstruktur geprägt. In der ersten Reihe zur Magistrale hin zeigt sich die städtebauliche Struktur überwiegend gefasst. Erst in der zweiten und dritten Reihe ist sie durch kleinteiligere bauliche Strukturen geprägt. Der Anteil der öffentlichen Grünräume im Straßenprofil ist gering, der Versiegelungsgrad dagegen hoch. Im direkten und weiteren Umfeld finden sich jedoch tendenziell größere Freiraum- und Grünflächen, vor allem in rückwärtigen Lagen. Dies hat trotz des hohen Versiegelungsgrads eine nur mäßige Hitzebelastung dieses Raumtyps im Sommer zur Folge, was den Raum wiederum als Wohnraum attraktiv macht. Der Straßenraum ist hauptsächlich verkehrsdominiert und zeigt nur geringe Aufenthaltsqualität. Das führt trotz Ausrichtung der Gebäude zur Magistrale hin zu eher unbelebten öffentlichen Orten, die vor allem als Transiträume genutzt werden. Die homogene Vorstadtstraße steht in erster Linie für das städtische Wohnen in der Nähe von Grünräumen und erfüllt somit einige der Anforderungen an qualitativvolles Wohnen in der Stadt.

Zielbild 2040+

Die Qualität des Raumtyps liegt in seiner Eigenschaft als freiraumnahes und gut angebundenes Wohnen. Die Nähe zu den mittleren und größeren städtischen Freiraumstrukturen gleicht die belastete Lage an der Verkehrsader in Teilen aus. Um dies noch zu stärken, müssen die Freiräume in der direkten Umgebung so weit wie möglich an die Magistrale herangeführt werden. Dadurch gewinnt der Straßenraum abschnittsweise bedeutend an Qualität und das Mikroklima an der Magistrale wird positiv beeinflusst. Die Kreuzungspunkte der städtischen Grünzüge mit der Magistrale erhalten die ihnen zustehende Bedeutung und werden durch gezielte Hervorhebung gestärkt, zum Beispiel durch besondere Baumarten oder gestalterische Elemente, und fügen sich somit in den größeren städtischen Kontext ein.

Die Fassung der Magistrale durch eine straßenbegleitende Bebauung mit parallel ausgerichteten Baukörpern bietet den Vorteil des Lärm- und Emissionsschutzes für die dahinterliegenden Quartiere. Viele Einflüsse werden so bereits nah am Entstehungsort abgefangen. Insbesondere eine qualitäts- und maßvolle Nachverdichtung der Wohnbebauung durch eine Erhöhung der Geschosse entlang der Magistrale wirkt sich lärmindernd für die rückwärtigen Bereiche aus und bewahrt gleichzeitig den grünen Charakter der Vorstadt. Eine punktuelle Öffnung der straßenbegleitenden Bebauung stärkt die Verknüpfung der Magistrale mit den dahinterliegenden Wohnquartieren. So kann die Funktion der Magistrale als Eingang in die Quartiere etwa für den Radverkehr besser genutzt werden. Die Integration punktueller Nutzungen wie Arztpraxen, Bäckereien oder Kioske unterstützt eine Stadt der kurzen Wege und trägt zur Wohnqualität an der Magistrale bei.

Der heutige Straßenraum ist überwiegend auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Dieser wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen, jedoch kann die Aufteilung so umgestaltet werden, dass auch Rad- und Fußverkehr genügend Raum erhalten und



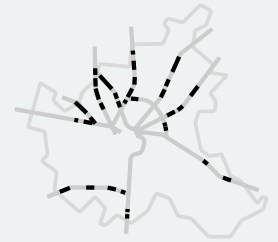
Status quo
Raumtyp 6: Homogene Vorstadtstraße

Prinzipien

Städtebau: 3, 7, 8
 Mobilität: 10, 12
 Öffentlicher Raum: 14, 17, 20
 Klima: 22, 24, 26
 Programm: 33



Zielbild 2040+
Raumtyp 6: Homogene Vorstadtstraße

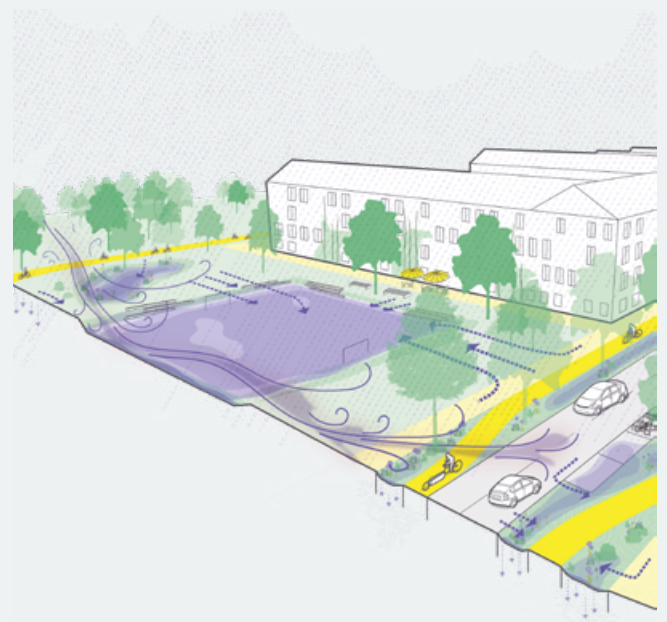


die Nahmobilität gestärkt wird. Daneben werden ausreichende Lieferzonen, Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie Parkmöglichkeiten für Handwerker und Pflegedienste vorgesehen. Radwege auf der Magistrale sind hier mitunter Teil des Radverkehrsnetzes, das überwiegend durch Bäume beschattet wird, sodass die Nutzung im Sommer angenehm ist. Insbesondere an Abschnitten, die nicht an einer Radroute liegen, wird der Radverkehr ausreichend in den Magistralenraum integriert. Die enge Verknüpfung von Grün und Verkehr ist eine Chance, weitere klimatische Themen wie das Wassermanagement und die Maßnahmen gegen Hitzebelastung in den Straßenraum zu integrieren.

Lupe: Stadtklimatische Gestaltungsprinzipien für aufgelockerte Stadträume

Zusammenhängende Grünräume wie Parks oder größere Grünzüge werden differenziert und je nach Nutzung gestaltet. Dabei wird die jeweilige klimatische Funktion für das Quartier besonders berücksichtigt. Bereiche mit ausgedehntem Baumbestand dienen vor allem tagsüber als Aufenthaltsort und zur klimatischen Entlastung. Offene Wiesen und Rasenflächen fördern die nächtliche Abkühlung und erlauben es, dass die Kaltluft vom Grünraum ins überwärmte Quartier strömen kann. Im Zuge der Magistralenentwicklung ist insbesondere mit Blick auf die zu erwartende Zunahme von Starkregenereignissen eine intelligente Integration von Retentionsflächen in die befestigten und grünen Freiräume vorzusehen. Kurze Fließwege verhindern Gebäudeschäden und Verkehrsgefährdung bei Extremwetterereignissen.

Die versiegelten Flächen des Straßenraums werden möglichst vollständig beschattet, damit sie sich am Tag nicht aufheizen und auch nachts weniger Wärme abstrahlen. Die grünen Freiräume an den und um die Magistralen werden extensiv und naturnah gestaltet. Um das Mikroklima zu verbessern und die Klimawandelfolgen abzufedern, wird Niederschlagswasser zurückgehalten und versickert. Eine Steigerung der Biodiversität gelingt durch eine vielseitige, standorttypische Vegetation mit dazu passenden Pflegekonzepten. Insbesondere die öffentlichen Grünanlagen tragen so zur Wertschätzung der Themen Klima und Stadtnatur bei.



Lupe: Stadtklimatische Gestaltungsprinzipien bei einem Starkregenereignis
Raumtyp 6: Homogene Vorstadtstraße

Raumtyp 7: Heterogene suburbane Gewerbemeile

Status quo und Merkmale

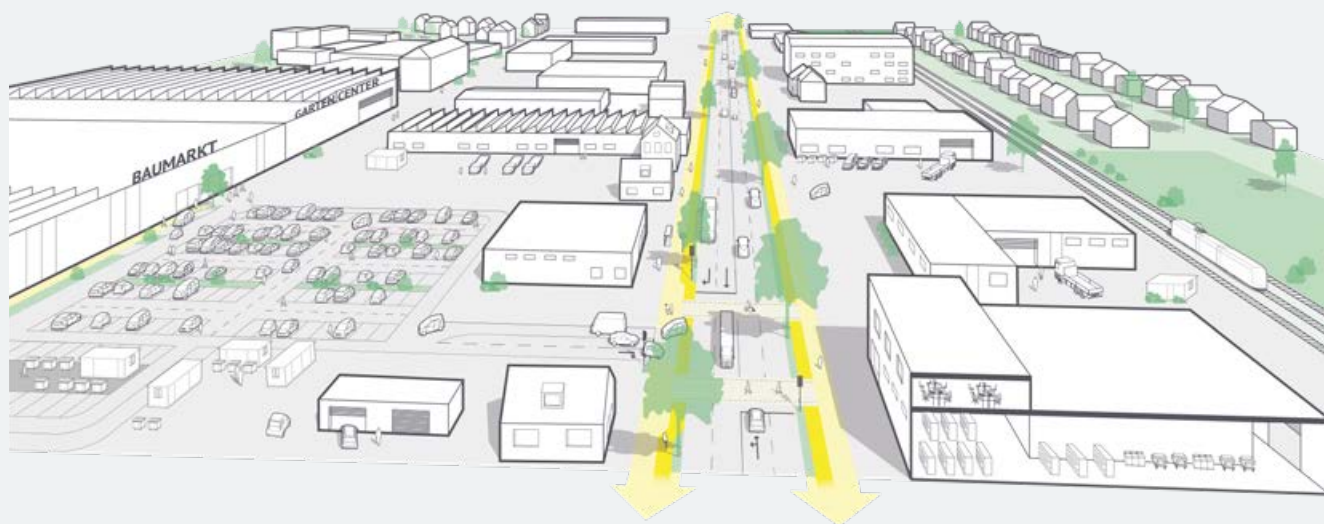
Die heterogene suburbane Gewerbemeile liegt vorwiegend in der Urbanisierungszone und in der Äußeren Stadt. Im Gegensatz zur urbanen Gewerbemeile (siehe Raumtyp 2) sind hier fast ausschließlich flache, flächenintensive Gebäudestrukturen mit sehr geringer Dichte wie Baumärkte, Lagerhallen oder Werkstätten zu finden.

Die oftmals eingeschossigen Gebäude und die baulich ungeordnete, heterogene Struktur führen zu einem diffusen, ungeordneten Stadtbild. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die abschnittsweise nur einseitige Bebauung der Magistrale. Durch die flächenintensive Bebauung und einen sehr hohen Versiegelungsgrad entstehen höhere Hitzebelastungen, die stellenweise durch flankierende Grünräume ausgeglichen werden. Vor allem große Parkplätze haben einen hohen Anteil an der versiegelten Fläche.

Der Magistralenraum selbst weist nur wenige Möglichkeiten zum Aufenthalt auf und ist primär auf den fließenden MIV ausgelegt. Gewerbliche Nutzungen liegen in diesem Raumtyp teilweise direkt an der Magistrale und werden in zweiter Reihe überwiegend durch Wohnnutzungen oder Freiräume abgelöst.

Zielbild 2040+

Im Raumtyp der heterogenen suburbanen Gewerbemeile gibt es das Potenzial, aber auch die Notwendigkeit, die gewerblichen Strukturen städtebaulich neu zu ordnen und zu verdichten. Einerseits soll weiterer Flächenverbrauch minimiert und die flachen, flächenintensiven Strukturen durch kompakte stadt- und klimaverträgliche Strukturen ersetzt oder erweitert werden, andererseits soll der diffuse, wenig erfahrbare Raum besser gefasst werden. Hier wird insbesondere in der ersten Bebauungsreihe entlang der Magistrale Platz geschaffen für neue Gewerbekonzepte





in mehrgeschossigen Baustrukturen. Ebenso wird der Bestand aufgestockt, um die Straße baulich zu fassen und dem Gewerbegebiet eine urbane „Adresse“ zu geben. Vorhandene Strukturen sollten klug ergänzt oder weiterentwickelt werden, eine Wertschätzung des Bestandsgewerbes und des jeweiligen Nutzungsprofils sind zwingend erforderlich. Die Schnittstellen zu angrenzenden wohngeprägten Raumtypen sind sinnvoll auszugestalten und eine Nutzungsmischung zwischen Gewerbe und Wohnen ist aufgrund verschiedener Faktoren, wie Emissionen, sorgfältig und verträglich abzuwägen. Anspruchsvoll werden Umgestaltungen im Verkehrsraum, denn dieser muss auch in Zukunft leistungsfähig sein, um Lieferverkehre und damit den Fortbestand des Gewerbes zu sichern.

Dennoch müssen bei einer weiteren Verdichtung und der Umsetzung sowohl der Mobilitätswende als auch der Klimaanpassung zukunftsfähige Standards, wie zum Beispiel sichere Radwege und Grünstrukturen, erfüllt werden. Um alle verkehrlichen Forderungen und Anforderungen im begrenzten Raum unterzubringen, kann es insbesondere im Umfeld von Haltestellen notwendig werden, die Straßenverkehrsfläche durch den Ankauf privater Flächen zu erweitern.

Eine zentrale Rolle bei der Klimaanpassung spielen bei diesem Raumtyp auch die gewerblichen Akteure. Parkplätze und Werkshöfe nehmen einen beträchtlichen Teil der an die Straße angrenzenden Flächen ein. Diese sollten entsiegelt, verschattet und im Fall der Parkplätze auf das notwendige Minimum reduziert und gestapelt werden. Die großen Dachflächen sollten begrünt oder mit Fotovoltaikanlagen versehen werden.

Prinzipien

Städtebau: 4, 7, 9

Mobilität: 10, 11

Öffentlicher Raum: 17

Klima: 26, 27

Programm: 28, 29, 31, 34



Zielbild 2040+
Raumtyp 7: Heterogene suburbane Gewerbebeile

Auch dieser Raumtyp kann ein wichtiger Abschnitt im Busnetz der Stadt Hamburg sein. Die Anzahl der Fahrspuren bleibt in diesem Fall erhalten (siehe Variante); es werden Busspuren und Haltestellen in Mittellage geschaffen (ähnlich wie bei Raumtyp 5). Diese wären im Planungsprozess mit dem Potenzial neuer Qualitäten im öffentlichen Raum sowie der notwendigen Klimaanpassung im Straßenraum abzuwägen.

Lupe: Integration von Mobility Hubs in der aufgelockerten Stadt

Gerade in der Äußeren Stadt ist es wichtig, die Verkehre frühzeitig vom MIV auf den Umweltverbund zu verlagern. An strategisch sinnvollen Stellen, wo sich Magistrale, Bahnlinien und Potenzialflächen für Innenentwicklung in unmittelbarer Nähe befinden, können Halte- bzw. Umsteigepunkte geschaffen werden. Dadurch wird das Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV und das Rad gefördert. Mobility Hubs können, wie in diesem Beispiel aufgezeigt wird, gut in gewerbliche Strukturen oder Einzelhandelsflächen integriert werden. Auch in der Äußeren Stadt sollten in den Mobility Hubs vielseitige Funktionen untergebracht werden, die das Umsteigen erleichtern oder attraktiver machen, wie beispielsweise Möglichkeiten für das Laden von Elektrofahrzeugen oder ein Fahrrad-Service.



Verkehrsvariante mit Busspuren
Raumtyp 7: Heterogene suburbane Gewerbebeile



Lupe: Mobility Hubs
Raumtyp 7: Heterogene suburbane Gewerbebeile

Raumtyp 8: Vorstadtallee

Status quo und Merkmale

Die Vorstadtallee zeichnet sich durch aufgelockerte bauliche Strukturen, teilweise ausgeprägten Baumbestand und ein hohes Maß an Grünräumen direkt an der Magistrale aus. Der Raum weist geringe bauliche Dichten mit überwiegend Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern auf, die einen hohen privaten Grünraumanteil an Gärten mit sich bringen. Die kleinteiligen Wohnstrukturen besitzen einen zumeist guten Wohnstandard und sind beliebte Wohngebiete.

Der Magistralenraum selbst wird oft als angenehm grün erfahren, hat aber wenige ausgeprägte Aufenthaltsqualitäten und bietet auch nicht immer Zugang zu den angrenzenden Grünräumen. Vielmehr dient er in der Regel als Transitraum vom Umland in die Quartiere hinein. Er bietet zudem wenig Querungsmöglichkeiten, hat aber auch vergleichsweise wenig Querungsbedarf. Der Ausbaustandard des öffentlichen Raums fällt unterschiedlich aus und ist abschnittsweise verbesserungswürdig.

Der Straßenrand ist durch den ruhenden Verkehr geprägt und ist zum größten Teil versiegelt. Durch die angrenzenden privaten Grünräume und teils größeren Freiräume in zweiter Reihe ergeben sich lokal dennoch gute Versickerungsmöglichkeiten. Im Sommer entstehen nur mäßige Hitzebelastungen. Die Vorstadtallee übernimmt durch den sie prägenden Baumbestand und die angrenzenden Grünräume zum Teil gesamtstädtische klimatische Funktionen und ist dennoch vom Verkehr geprägt.

Zielbild 2040+

Die Vorstadtallee ist ein qualitativ hochwertiger Wohnstandort mit guter Anbindung an die Stadt sowie das Umland und soll es auch in Zukunft sein. Dazu ist vor allem das Denken in neuen Wohntypologien nötig, die kompakter und diverser sind, um verschiedenen Lebensentwürfen Raum zu bieten: weg vom klassischen Einfamilienhaus, hin zu einer gemäßigten Verdichtung mit unterschiedlichem Platzangebot und variantenreichen Grundrissen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels können neue Wohnkonzepte, zum Beispiel gemeinschaftliches, generationenübergreifendes oder betreutes Wohnen, die Quartiere bereichern. Wohnformen mit gemeinsam genutzten Wohnflächen gehen zeitgleich jedoch schonender mit Flächenressourcen um. Dabei können die privaten Gärten um gemeinschaftlich genutzte und damit öffentlich zugängliche Grünräume ergänzt werden.

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege können an der Magistrale verschiedene Nutzungen platziert werden, um die Quartiere zu versorgen und gleichzeitig dem heutigen Transitraum mehr Aufenthaltsqualität zu geben. Einzelne Orte entlang der Magistrale werden so zu Anlaufstellen im Quartier und stärken die fußläufige Qualität der Räume. Dabei bieten sich vor allem diejenigen Orte an, die an Haltestellen des Schienenverkehrs liegen, insbesondere für eine Bündelung kleinerer Nahversorgungsangebote. Auch verschiedene Mobilitätsangebote können integriert werden und das vorhandene Angebot ergänzen.



Status quo
Raumtyp 8: Vorstadttallee

Prinzipien

Städtebau: 3, 4, 7, 8

Mobilität: 10, 11

Öffentlicher Raum: 14, 15

Klima: 23, 24

Programm: 28, 33



Zielbild 2040+
Raumtyp 8: Vorstadttallee



Der Straßenraum der Magistrale profitiert, wenn Parkverkehre/Parkplätze gebündelt werden. Neue Parkplätze haben versickerungsfähige Oberflächen, die frei werdenden Flächen entlang der Fahrbahnen können dem ÖPNV, dem Radverkehr sowie dem Lieferverkehr zugutekommen. Das Überqueren der Magistrale kann durch Querungshilfen an neuralgischen Punkten verbessert werden, die zum Beispiel als „grüne Inseln“ einen Beitrag zum Mikroklima leisten. Eine durchgehende Trasse ist für Radfahrerinnen und Radfahrer sicherzustellen.

Die Vorstadtallee befindet sich in der Äußeren Stadt und hat damit die Aufgabe, für alle Verkehrsteilnehmenden eine Vernetzung über die Stadtgrenze hinaus in die Region zu ermöglichen. Der Raumtyp bietet gute Voraussetzungen für eine Entwicklung im Sinne des „Schwammstadt“-Gedankens. Anfallendes Regenwasser kann durch Entsiegelung im Straßenraum verstärkt lokal aufgenommen werden und versickern. Neue, regelmäßig angeordnete Bäume spenden Schatten. Zusätzliche Flächen für Regenwasserrückhalt und -versickerung oder Zisternen im Straßenraum und auf Privatgrundstücken tragen ebenfalls zu einem besseren Mikroklima bei.

Raumtyp 9: Blau-Grüne Schneise

Status quo und Merkmale

Die Raumtypologie Blau-Grüne Schneise ist vor allem durch größere bis große Landschafts- oder Parkräume geprägt. Damit ist sie klimatisch hochwirksam und wichtig für den gesamtstädtischen Kontext. Es handelt sich um höchstens einseitig, eher punktuell und heterogen bebauten städtischen Raum.

Der Raumtyp kommt in verschiedenen Lagen der Stadt vor und gliedert sich grundsätzlich in zwei verschiedene Kategorien. Zum einen gibt es den Raumtyp vorwiegend an innerstädtischen, öffentlichen Parkflächen, die als Naherholungsräume im Stadtraum definiert sind. Zum anderen gibt es überwiegend in der Äußeren Stadt großflächige Freiräume (Wald-, Wiesen- oder Landwirtschaftsräume), die die Magistralen ein- oder beidseitig flankieren.

Die verkehrliche Nutzung der Blau-Grünen Schneise ist durchgängig und hauptsächlich vom MIV geprägt, weshalb sie, mit Ausnahme bei den Landschafts- oder Parkräumen mit Freizeitnutzung, in großen Abschnitten wenige Querungen aufweist. Die Magistrale wird vorrangig als Transitraum erlebt, aus dem heraus die Landschaftsräume nur eingeschränkt wahrgenommen werden.

Zielbild 2040+

Die Grünräume und innerstädtischen Parkflächen sollen zukünftig auch von der Magistrale aus erlebbar sein und diese ihrerseits maßgeblich aufwerten. Aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmenden – sei es vom Fahrrad, vom Auto oder vom Bus aus – werden die begleitenden oder kreuzenden Grünräume „inszeniert“. Dazu werden Anknüpfungspunkte aus den Magistralenräumen mit Erschließung, Erleubarkeit und





dem Schutz sensibler Bereiche in den Freiräumen koordiniert und Nutzungen sowie Atmosphären in den Grünräumen berücksichtigt. Durchgehende und großzügige Radwege werden von bepflanzten Beeten begleitet, Baumreihen vervollständigt und – bei einer einseitigen Ausprägung des Raumtyps – grüne Elemente auch auf der gegenüberliegenden Seite der Magistrale geschaffen, um die beiden Magistralenseiten zu verknüpfen.

Das Ziel ist es, eine Balance zwischen allen Verkehrsteilnehmenden herzustellen. Da der Magistralenraum an dieser Stelle überwiegend eine Transitfunktion hat, ist die Aufteilung zwischen MIV, ÖPNV und Radverkehr zu überdenken und stellenweise, soweit der fortschreitende Modal Shift zum Umweltverbund dies ermöglicht, neu zu ordnen, damit alle Verkehrsteilnehmenden ihn sicher nutzen können. Auch die tangential vernetzende Funktion der Grünzüge für Fuß- und Radverkehre und die Zugänglichkeit von Freiräumen mit Freizeitnutzung kann gestärkt werden,

indem die Zugänglichkeit und das Überqueren da, wo erforderlich, verbessert und gestalterisch akzentuiert wird. Die unterschiedlichen Grünflächen mit teilweise hochwirksamen klimatischen Räumen sind planungsrechtlich gesichert, sodass sich hier nicht die Frage nach der baulichen Entwicklung stellt. Die unterschiedlichen Charaktere der Grünräume werden je nach Nutzungsschwerpunkt weiterentwickelt und durch weitere klimatische Maßnahmen ergänzt.

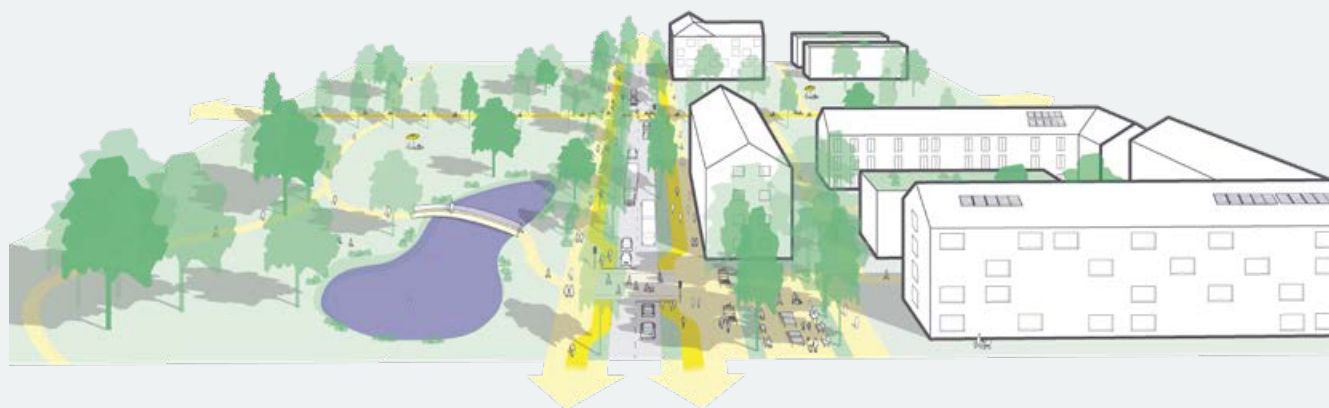
Die grünen Freiräume sind vielseitig – mit offenen, nachts kühlenden Bereichen und solchen, die dicht von Bäumen gesäumt sind, die Schatten spenden, oder auch mit Retentionsflächen. Durch die räumliche Nähe zu wertvollen Lebensräumen besitzen die Magistralenräume entlang der Blau-Grünen Schneisen besonderes Potenzial für die Förderung der Biodiversität in der Stadt und für neue Verbindungen im Biotopverbund.

Prinzipien

Mobilität: 12, 13

Öffentlicher Raum: 14, 20, 21

Klima: 22, 23, 24, 25



Zielbild 2040+
Raumtyp 9: Blau-Grüne Schneise

Fazit

Vielfältige Ansprüche

Die intensive behörden- und bezirksübergreifende Arbeit an den Zielbildern hat vor allem eines gezeigt: Es bestehen bereits heute vielfältige und oft unterschiedliche Ansprüche an die Magistralenräume – verkehrlicher, stadträumlicher, sozialer, funktionaler und klimatischer Art. Klar ist auch, dass nicht alle Ansprüche an jedem Ort erfüllt werden können, wobei die verkehrliche Funktion der Magistralen bestehen bleibt. Unter der Voraussetzung, bestehende zukunftsfähige städtebauliche Strukturen in sensibler Weise zu bewahren, sollen an den Magistralen Lösungen gefunden werden, die den Umweltverbund stärken, die Aufenthaltsqualität erhöhen und Klimaanpassung sicherstellen. Aus diesen Zielen entsteht ein Platzbedarf, der nicht immer mit den Verkehrsflächen des bestehenden Planrechts gedeckt werden kann. In diesen Fällen können ausnahmsweise Erweiterungen der Straßenverkehrsfläche erforderlich werden. Die Zielbilder zeigen ein breites Spektrum an Maßnahmen auf, lassen Synergien erkennen und berücksichtigen möglichst viele Belange gleichzeitig.

Zwischenschritte

Die Umgestaltung der Magistralenräume passiert nicht von heute auf morgen. Eine schrittweise Entwicklung kann kurzfristige Aufwertungen im Straßenraum herbeiführen, ohne den langfristigen Zielsetzungen entgegenzuwirken. Die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den Busverkehr entspricht in einigen Abschnitten des Magistralennetzes nicht den aktuellen qualitativen Anforderungen. In einem Straßenkorridor mit durch Bebauung begrenzter Breite, von dem ein Großteil der Fläche durch Fahrspuren für den motorisierten Verkehr beansprucht wird, finden Elemente einer klimangepassten Stadtstraße wenig Platz. Soweit der fortschreitende Modal Shift zum Umweltverbund es ermöglicht, können durch eine Umwidmung von Fahrstreifen und durch Neusortierung des Parkraums bereits in einem

Zwischenschritt breitere Fuß- und sicherere Radwege, fahrzeitverkürzende Bussonderfahrstreifen sowie erste neue Grünstrukturen angelegt und neue Bäume gepflanzt werden. Das langfristige Ziel einer Umgestaltung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität sollte dabei nicht aus den Augen verloren werden.

Prioritäten aushandeln

Das Aushandeln von Lösungen bei Flächenkonkurrenzen bildet eine zentrale Aufgabe und wird bei der Entwicklung der Magistralenräume eine intensive Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen ortsspezifischen Zielsetzungen erfordern. Welche Priorisierung dabei sinnvoll ist, wird im jeweiligen stadträumlichen und verkehrlichen Kontext unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessenlagen zu verhandeln sein. Dabei ist das Ziel, die divergierenden Ansprüche durch eine breite Diskussion in tragfähige Lösungen zu überführen und Magistralenräume lebenswerter zu gestalten.

Exkurs

Zukunftslösungen für die Mobilität

Qualitätsvolle Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den Wirtschaftsverkehr benötigt Platz. Gleiches gilt für Straßenbäume und andere Elemente einer klimawandelangepassten und somit zukunftsfesten Magistrale. Um den verschiedenen Ansprüchen an den Raum gerecht zu werden, wird Verkehrsinfrastruktur von außen nach innen geplant. Zunächst werden attraktive und sichere Nebenflächen, danach die Fahrbahnen gestaltet. Manchmal reicht die Fläche jedoch nicht aus oder die Verkehrsstärke ist zu hoch, um allen Ansprüchen gerecht werden zu können. Um den unterschiedlichen Bedarfen gerecht zu werden, können intelligente digitale Infrastruktur und Flexibilität unterstützen. Engstellen können damit auch ohne Qualitätseinbußen umgestaltet werden.

Zukünftig ist davon auszugehen, dass immer mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sukzessive durch alternative Antriebe ersetzt werden. Der steigende Anteil von batterieelektrischen Antrieben bei Pkw und der verstärkte Einsatz von alternativen Antrieben bei Nutzfahrzeugen tragen teilweise dazu bei, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung im Magistralennetz zu reduzieren. Diese Veränderungen können zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen. Daher werden in Zukunft Flächen für das Laden von Elektrofahrzeugen benötigt. Vor allem die Magistralen und Mobility Hubs bieten sich als Orte für notwendige Ladeinfrastruktur an. Einen größeren Effekt, insbesondere in Hinsicht auf die Verminderung der Lärmwerte, hätte eine Geschwindigkeitsreduzierung.

Als weiterer Schritt ist auf die erwartbar zunehmende Fahrzeugautomatisierung hinzuweisen, die das Verkehrsgeschehen auf den Magistralen in den kommenden Jahrzehnten verändern dürfte. Verbesserte Fahrzeugumfeldsensorik, Algorithmen und ein sich anpassendes Regelwerk werden in Zukunft Mobilitätsangebote und -muster ermöglichen, die heute aufgrund technischer Grenzen noch nicht möglich sind. Langfristig ist es denkbar, dass automatisierte Shuttles Menschen von A nach B befördern und die Nutzung privater Pkw verringern. Der Bedarf an Parkplätzen sinkt, dafür steigt der Bedarf an Halteplätzen zum sicheren Ein- und Aussteigen. Automatisierte Fahrzeuge können in kürzeren Abständen fahren – im bestehenden Straßennetz kann also mehr Verkehr abgewickelt werden. Wird diese zusätzliche Kapazität nicht benötigt, können Fahrspuren umgewidmet werden. Ob und wann welche dieser Entwicklungen eintritt und welche konkreten Folgen diese haben, ist heute noch nicht genau absehbar.

Hamburg hat in jüngerer Vergangenheit erfolgreich beschrieben, wie die Digitalisierung im Mobilitätsbereich genutzt werden soll. Die Strategie für Intelligente Transportsysteme (ITS), der ITS-Weltkongress 2021 und die 2024 verabschiedete Strategie Digitale Mobilität (SDM) waren wichtige Meilensteine. Mit der Ausrichtung der UITP-Weltkongresse, der weltweit wichtigsten Mobilitätskongresse für den öffentlichen Verkehr, wird Hamburg 2025 und 2027 wieder zum Schaufenster für neue Mobilitätslösungen. Es wird in Zukunft notwendig sein, Infrastruktur flexibel zu planen, um sie jederzeit an die jeweiligen Gegebenheiten anpassen zu können.

Übersetzungsbeispiele

In den folgenden Übersetzungsbeispielen treffen die Ziele, die Gestaltungsprinzipien und die Zielbilder für die Raumtypen auf konkrete Hamburger Stadträume. Die Bilder zeigen mögliche Entwicklungsperspektiven.

Stadteingang Elbbrücken

Die Magistrale ist Stadteingang für alle!

Der Stadteingang Elbbrücken ist und bleibt ein sehr stark frequentierter Verkehrsraum mit hohen Geschwindigkeiten – Schwerlastverkehre, Lieferverkehre, Busse, MIV und Fahrräder nutzen und prägen ihn gleichermaßen. An der Magistrale werden in Zukunft neue Maßstäbe für einen Stadtraum dieser Dimension und Funktion geschaffen. Städtebauliche Fassung, bauliche Qualität und Ergänzung des Bestands sorgen für eine Verdichtung des Stadtraums. Die bestehenden Landmarken bleiben sichtbare Identifikationspunkte und werden in Beziehung zueinander und zum Stadtraum gesetzt. Der Baumbestand wird konsequent ergänzt, grüne Pufferzonen neu geschaffen, die für einen kühleren Stadtraum sorgen. Durch eine Neuordnung der Verkehrsflächen sollen alle Verkehrsteilnehmenden sicher ans Ziel kommen – insbesondere auch Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer.



Bestandsfoto: Stadteingang Elbbrücken



Visualisierung: Beispiel der Übersetzung am Stadteingang Elbbrücken





Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
an der Spaldingstraße



Spaldingstraße

Nahe des Berliner Tors entsteht ein gut angebundenes und klimafreundliches Quartier!

Mit dem Umbau des Bahnhofs Berliner Tor als bedeutender Schnellbahnknoten wird ein gut angebundenes neues Stadtviertel geschaffen, das die Eigenschaften eines nachhaltigen Quartiers vereint: flächenschonend, divers und fußgängerfreundlich. Die Magistrale bietet durch eine gemischte Nutzung, lebendige Erdgeschosszonen und eine durchgehende Bepflanzung einen gut nutzbaren und lebendigen öffentlichen Raum. Sie wird durch die bestehende und neue bauliche Fassung definiert, deren Architektur im menschlichen Maßstab für eine angenehme Umgebung und eine eindeutige Adressierung sorgt. Der Straßenraum wird neu geordnet und der MIV auf zwei Spuren reduziert. So kann die Magistrale über ihre gesamte Breite vielfältiger genutzt werden: Dem Lieferverkehr werden Ladezonen zur Verfügung gestellt, der Radverkehr erhält durchgehende Spuren, zu Fuß Gehende sind auf großzügigen und schattigen Gehwegen unterwegs. Neue Grünräume und Straßenbäume verschiedener Arten tragen zu einem guten Mikroklima bei. Dadurch entstehen konzentrierte urbane Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und gleichzeitig guten Transitmöglichkeiten für alle Nutzenden. Voraussetzung für diese langfristige Entwicklung ist insbesondere ein Rückgang des MIV um 20 Prozent. Eine mittelfristig erreichbare Variante beinhaltet eine Reduzierung auf drei Fahrspuren.



Bestandsfoto: Spaldingstraße



Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
an der Spaldingstraße (Variante)



Zwischenschritt mit einseitiger Bebauung

In einem Zwischenschritt ist mittelfristig eine Reduzierung auf drei Fahrspuren erreichbar. Innerhalb dieser Zeitspanne werden zuerst einseitig neue Gebäudetypologien errichtet. Erweiterte Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr wie auch angrenzendes Begleitgrün, mit Retentions-, aber auch Trennfunktionen, werden bereits realisiert.

Grindelallee

Die Magistrale wird lebendiges und grünes Zentrum!

Die Grindelallee kann durch den Bau der U5 wegweisende Veränderungen im Straßenraum erfahren. In dem heute unter anderem durch die Nähe zur Universität sehr intensiv frequentierten Raum wird zukünftig der MIV und wohl auch der Busverkehr an Dominanz verlieren. Durch die Neuordnung des Straßenraums entstehen Platz für eine hohe Aufenthaltsqualität für Fuß- und Radverkehr sowie bestehende und neue Angebote in den Erdgeschosszonen, die sich an Anwohnerinnen und Anwohner sowie Besucherinnen und Besucher gleichermaßen richten. Statt Autoverkehr und Versiegelung prägen in Zukunft breite, schattige Geh- und Radwege, gute Querungsmöglichkeiten, Lieferzonen und grüne Elemente den Straßenraum. Die Verschattung durch Bäume und Fassaden mindert die Hitzebelastung am Tag, neue unversiegelte Flächen sowie divers bepflanzte Beete unterstützen die nächtliche Abkühlung für ein gutes Mikroklima. Die Magistrale wird ein Ort zum Verweilen, Entspannen, Warten, Durchfahren, Arbeiten, Einkaufen und Lernen. Sie wird belebt, divers und ein Ort der Interaktion. So wird sie lebendiges Zentrum und Verknüpfungsraum in die angrenzenden Quartiere.



Bestandsfoto: Grindelallee



Visualisierung: Beispiel der Übersetzung an der Grindelallee





Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
an der Stein-Hardenberg-Straße



Stein-Hardenberg-Straße

Die Magistrale wird zum Raum für urbanes Gewerbe und Schnittstelle zum Grünen Ring in einem!

In Tonndorf werden die heutigen flächenintensiven Gewerbestrukturen nach und nach ergänzt durch kompaktere, stadtraum- und klimaverträgliche sowie effizientere Bauten, die neuen gestapelten Gewerbetypologien ideale Standortbedingungen und eine Adresse an der Magistrale bieten. Neue Formen urbaner Produktion finden hier statt und fügen sich in die städtebauliche Struktur ein, das Arbeiten an der Magistrale wird sichtbar und attraktiver. Der Verkehrsraum bleibt leistungsfähig und bietet dem gewerblichen Verkehr ideale Voraussetzungen. Gleichzeitig werden die Bedingungen für alle Nutzerinnen und Nutzer verbessert: Sichere und ausreichend dimensionierte Radwege und Querungsmöglichkeiten werden die Grundlage für eine enge Verzahnung mit dem umliegenden Stadtraum. Dort, wo grüne Stadträume wie etwa der zweite Grüne Ring auf die Magistrale treffen, werden diese sichtbar und erlebbar. Freiräume werden über die Magistrale hinweg verknüpft, Eingänge in die Grünräume werden geschaffen. Die enge Verknüpfung von Grünräumen und Verkehr – die Blau-Grüne Infrastruktur – ist hier eine Chance, weitere klimatische Themen wie das Wassermanagement und die Maßnahmen gegen Hitzebelastung sichtbar und erlebbar in den Magistralenraum zu integrieren.



Bestandsfoto: Stein-Hardenberg-Straße

Sülldorfer Landstraße

Die Magistrale ist gut erreichbares Versorgungszentrum und bietet neuen Wohnraum!

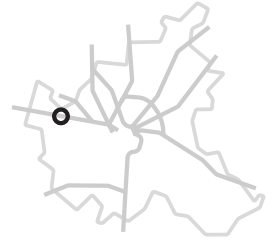
An der Sülldorfer Landstraße wird deutlich, was eine gute Anbindung an den Busverkehr für ein Quartier bedeutet: Eine maßvolle bauliche Verdichtung ergänzt die bestehenden Strukturen, die Magistrale wird gut gefasster Transit- und Lebensraum zugleich und bietet eine Stadt der kurzen Wege. An der Magistrale entsteht neuer Wohnraum, der kompakte Wohnformen unterschiedlicher Größe, Stapelung von verschiedenen Nutzungen, gemischte Wohnungstypologien für vielfältige Lebensentwürfe, Möglichkeiten zum Einkaufen, nahe gelegene Dienstleistungsangebote und ärztliche Versorgung in der direkten Umgebung bietet. Das Stadtzentrum und die Äußere Stadt sind gleichermaßen gut und mit verschiedensten Verkehrsmitteln erreichbar. Der Magistralenraum wird behutsam ergänzt, erhält eine eigene Identität und zeigt eine klare Kante.



Bestandsfoto: Sülldorfer Landstraße



Visualisierung: Beispiel der Übersetzung an der Sülldorfer Landstraße





Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
am Mundsbürger Damm



Mundsburger Damm

Die Magistrale wird zum multimodalen Raum!

U-Bahn, Bus, Rad, Sharing-Modelle – das komfortable Umsteigen zwischen allen Verkehrsmitteln wird am Mundsburger Damm möglich. Die Verlagerung der Verkehre von der Straße auf den Umweltverbund wird durch hochwertig gestaltete öffentliche Räume unterstützt. Neues Stadtmobiliar und eine Belebung der Erdgeschosszonen mit vielfältigen Angeboten bilden die Voraussetzungen für einen belebten Stadtraum. Innenentwicklungspotenziale werden aktiviert und neue Lebens- und Arbeitsräume geschaffen, indem an bestehende Qualitäten angeknüpft wird. Gute Querungsmöglichkeiten können die Barrierewirkung der Magistrale minimieren, die Umstrukturierung des Straßenraums ermöglicht breitere Fußwege, ausreichend Lieferzonen und vielfältige Grünstrukturen. Hier ist die Bevölkerungsdichte und damit der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum hoch, weshalb viele klimatische Entlastungsräume, beschattete Aufenthaltsmöglichkeiten und begrünte Wege geschaffen werden, um die Magistrale mit den dahinterliegenden Quartieren zu verbinden.



Bestandsfoto: Mundsburger Damm

Bergedorfer Straße

Die Magistrale verbindet!

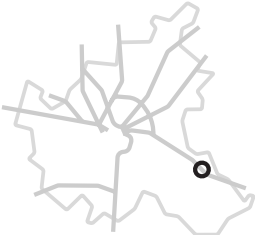
Die bestehende Barrierewirkung der Magistrale wird in ihr Gegenteil verkehrt: Sie verbindet zukünftig die verschiedenen Freiräume des komplexen Stadt- raums an der Bergedorfer Straße mit seinen ver- schiedenen Maßstäblichkeiten. Wasserflächen, Vorplätze großer Gebäudestrukturen, Radwege und Grünräume werden in Beziehung zueinander gesetzt, Querungsmöglichkeiten geschaffen und grüne Elemente in den Straßenraum integriert. Das Kultur- und Begegnungszentrum KörperHaus und sein neu gestaltetes Umfeld werden von der Magistrale aus sichtbar und besser erreichbar, der öffentliche Raum wird hochwertig gestaltet. Die Wasserfläche wird erlebbar, ihre Uferzone zum Schleusengraben ins Blickfeld gerückt und zugänglich, sodass saubere, luftige und schattige Räume entstehen, die Mensch und Tier Lebens- und Erholungsraum bieten.



Bestandsfoto: Bergedorfer Straße

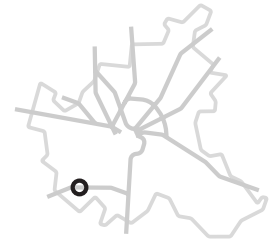


Visualisierung: Beispiel der Übersetzung an der Bergedorfer Straße





Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
an der Cuxhavener Straße



Cuxhavener Straße

Die Magistrale wird sicherer Lebens- und Bewegungsraum für Jung und Alt!

In der begrünten Äußeren Stadt geht es auf der Magistrale ruhiger zu – zwei Fahrspuren werden durch Busspuren in beide Richtungen ergänzt und ermöglichen einen beschleunigten und zuverlässigeren Busverkehr. Zudem gibt es neuen Raum für durchgehende Rad- und Fußwege, sodass der Schulstandort an der Cuxhavener Straße in eine übersichtliche Umgebung eingebettet wird. Schulkinder erreichen ihre Schule sicher und queren die Straße gefahrenfrei. Die punktuellen gewerblichen Nutzungen des täglichen Bedarfs knüpfen an den sorgfältig gestalteten öffentlichen Raum an und öffnen sich ihm.



Bestandsfoto: Cuxhavener Straße

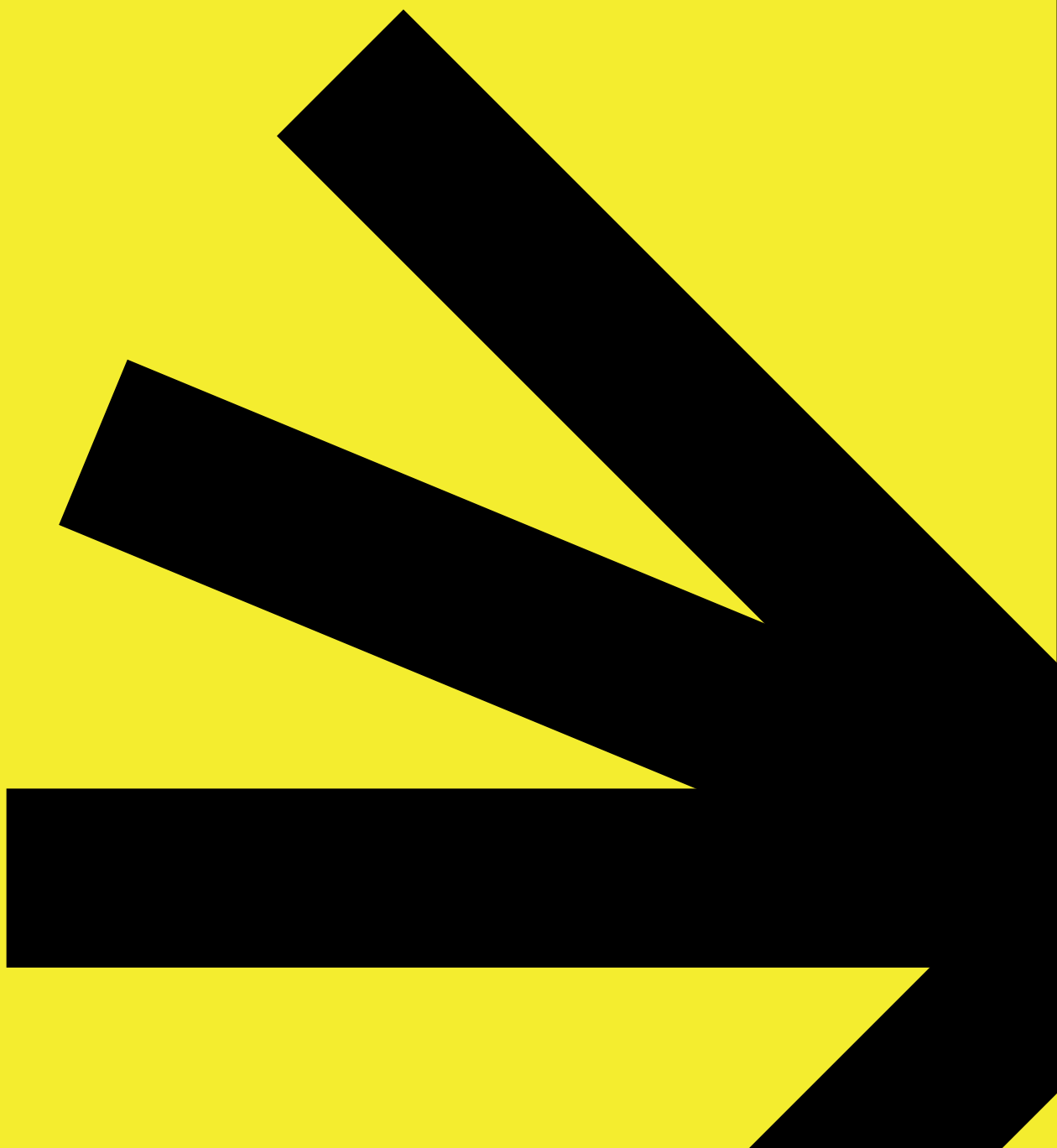


Visualisierung: Beispiel der Übersetzung
an der Cuxhavener Straße (Variante)

**Variante mit mehr Grün**

Neben dem Umwandeln von zwei Fahrspuren in Busspuren ist auch eine Variante mit mehr Grün eine denkbare Option. Die Magistrale erhält dadurch einen noch ruhigeren, entschleunigten Charakter und das Queren wird durch die geringere Fahrbahnbreite weiter erleichtert. Klimaanpassung, Biodiversität und Aufenthaltsqualität stehen hier im Mittelpunkt. Es entsteht ein lebenswerter Stadtraum für Anwohnende, Berufstätige, Kinder und Eltern sowie alle weiteren Verkehrsteilnehmenden.

4



Umsetzung

Zwölf Magistralen
Zehn Modellräume
Instrumente & Organisation

Der Masterplan denkt die Umsetzung der Magistralenentwicklung bereits mit. Er formuliert für jede der zwölf Magistralen Kernaufgaben und definiert Schwerpunkträume der Transformation. In zehn dieser Räume mit gesamtstädtischer Relevanz werden die Inhalte des Masterplans in einer nächsten Planungsphase modellhaft getestet.

Zwölf Magistralen

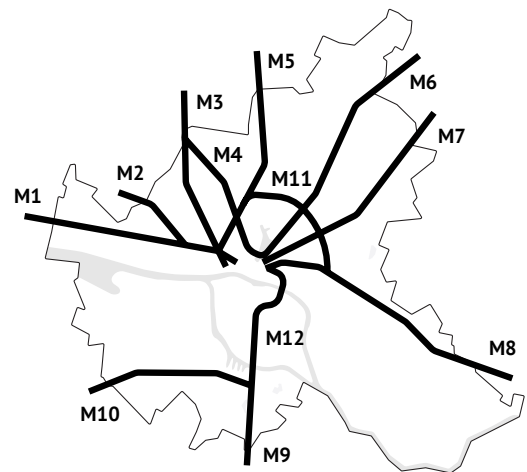
Für den Masterplan Magistralen haben Fachbehörden und Bezirke für jede einzelne Magistrale relevante Themen gesammelt, Potenziale identifiziert und Synergien mit anderen strategischen Konzepten der FHH aufgedeckt. Daraus sind die Magistralenprofile entstanden. Sie dienen als Lesehilfe der Magistralen und Sammlung wichtiger Belange, die bei weiteren Planungen zu berücksichtigen sind. Sie zeigen, wo die Magistralen bereits heute entwickelt werden, wo weitere Entwicklungspotenziale und wo Schwerpunkträume liegen, die bei Planungen berücksichtigt werden sollen. Diese Zusammenschau der relevanten Belange trägt dazu bei, Zusammenhänge und Synergieeffekte im Blick zu halten, koordiniert zu planen und Ressourcen zu bündeln.

Hierbei ist zu beachten, dass die einzelnen Bestandteile dieser Zukunftsvision unterschiedliche Entwicklungshorizonte haben können – kurz-, mittel- oder langfristige bis 2040 und darüber hinaus. Die Profile bilden einen Rahmen, innerhalb dessen sich die jeweilige Magistrale durch eine Vielzahl sich ergänzender Maßnahmen „Stück für Stück“ weiterentwickelt.

Die Magistralenprofile bilden die wichtige Schnittstelle zwischen der im Masterplan entwickelten gesamtstädtischen Strategie und den bezirklichen Planungen an Magistralen. In diesem Kapitel werden die Magistralenprofile in grafisch vereinfachter Form abgebildet. Jedes Magistralenprofil wird von zwei Textbausteinen begleitet. Dieses Narrativ jeder Magistrale dient als textliches Briefing für das Leitbild der bezirklichen Magistralenkonzepte. Es formuliert eine gemeinsame Zukunftsvision und geht auf die spezifischen Eigenschaften und Aufgaben der jeweiligen Magistrale ein. Das Narrativ gibt Antworten auf folgende Fragen:

- Was macht die Magistrale aus?
- Wohin soll/kann sich die Magistrale entwickeln?
- Was sind die besonderen Aufgaben?

Ein deskriptiver Text ergänzt das Narrativ und beschreibt die zentralen Aufgaben und Charakteristika der einzelnen Abschnitte entlang der Magistrale vom Stadtzentrum stadtauswärts Richtung Verflechtungsraum.



Verlauf der zwölf Magistralen im Hamburger Stadtgebiet

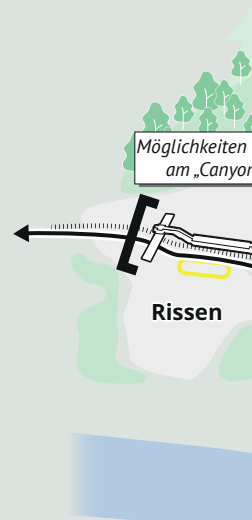
M1: Magistrale durch den Hamburger Westen – urban bis landschaftlich

Mitten durch Hamburg und durch die Feldmark – die Magistrale verbindet urbane Dichte, wichtige Hotspots und größere Entwicklungsflächen (Zentrum Altona, Mitte Altona, Diebsteich, Elbe-Einkaufszentrum) mit Einfamilienhausgebieten in den Elbvororten – räumlich getrennt durch die A7, aber immer noch nah an der Inneren Stadt.

Zukünftig lässt sich hier Straßenraum zugunsten des Bus- und Radverkehrs transformieren, um Umweltverbund und Aufenthaltsqualitäten im Magistralenraum zu stärken. Entlang der Magistrale bilden einzelne Stadtteile Orte der Identifikation und Orientierung, wobei die Deckelung der A7 für attraktive Verbindungen sorgt.

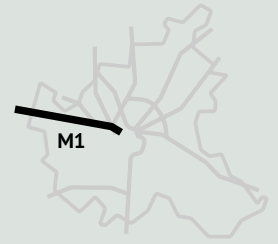
Wichtige Aufgaben werden die Herstellung von Querbezügen zwischen den Entwicklungsflächen und von attraktiven Grünverbindungen (Richtung Elbe, Altonaer Volkspark) über die Magistrale sein. Potenziale stecken in Sülldorf, Iserbrook, rund um den Flottbeker Markt und das Elbe-Einkaufszentrum, spannend wird's beim Zukunftsthema „Canyon Rissen“.

Budapester Straße – Wedeler Landstraße B431



LEGENDE

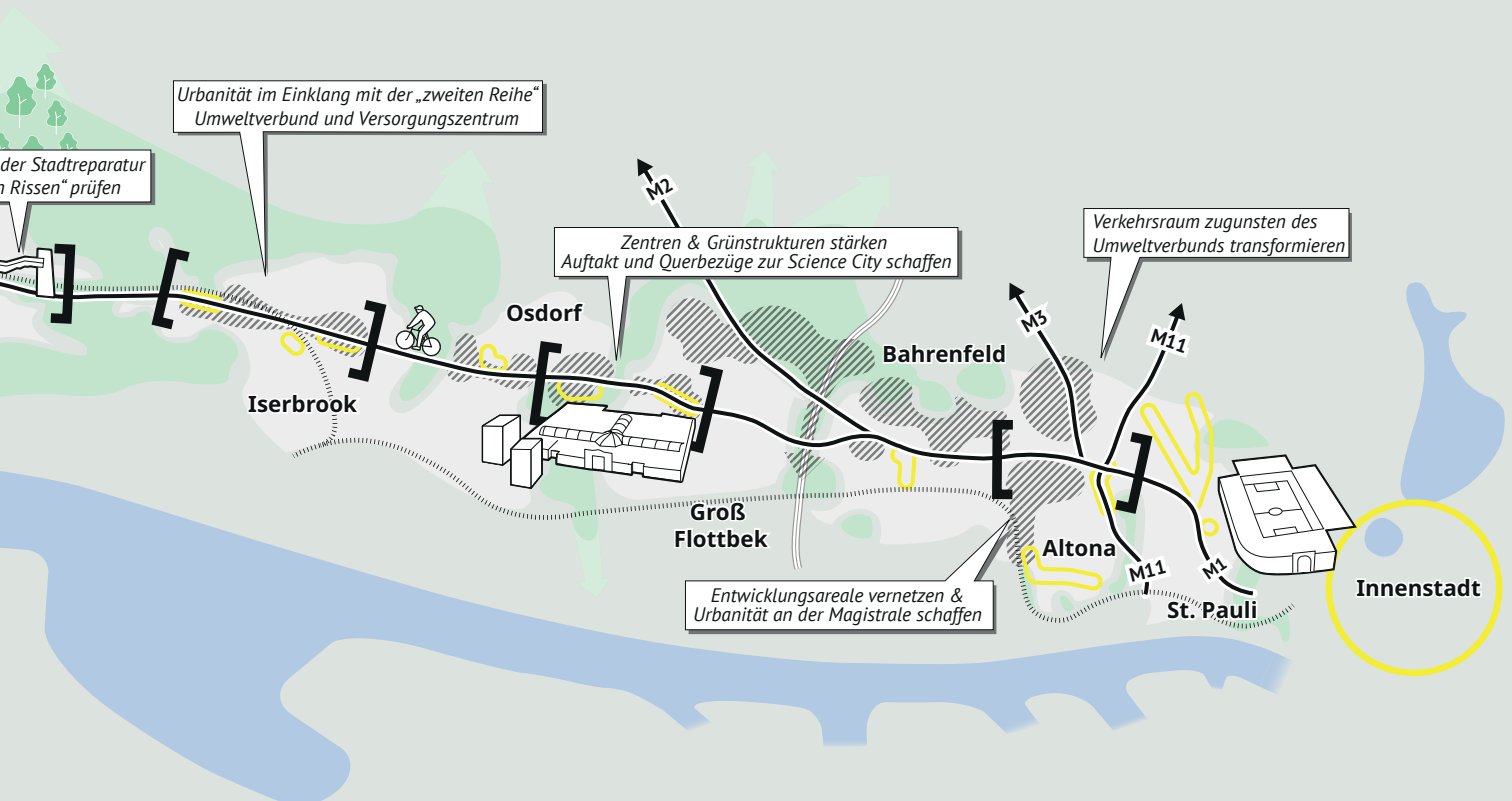
- Schwerpunkträume
- Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
- Zentralitäten
- Autobahn
- Bahn
- Magistrale



Folgt man der Magistrale stadtauswärts, lassen sich sechs grobe Abschnitte erkennen: Zwischen St. Pauli und Kaltenkircher Platz gibt sie sich urban und lebendig. Hier reiht sich eine Vielzahl von Zentren an einem kurzen Abschnitt mit hohem Anteil an historischem Baubestand.

Rund um den Verkehrsknoten Diebsteich ballen sich beidseitig der Bahn wichtige Entwicklungsareale, die es zukünftig entlang der Magistrale zu vernetzen gilt. Westlich des Bahrenfelder Carrés sorgt die Deckelung der A7 für den Abbau einer bisherigen Barriere. Symbolisierte bisher die Autobahn eine Zäsur zwischen urbanem und suburbanem Abschnitt der Magistrale, eröffnen sich nun Potenziale für neue Bezüge.

Im Gebiet rund um das Elbe-Einkaufszentrum und den Flottbeker Markt bietet sich zukünftig die Möglichkeit, das Einkaufs- zum Stadtzentrum, mit Verknüpfung zum zweiten Grünen Ring und der Science City Hamburg Bahrenfeld, zu transformieren. Im Bereich Rugenbarg entwickelt sich die Magistrale im Kontext von Alt-Osdorf. In Iserbrook und Sülldorf verbindet sie Wohngebiete mit relativ geringer Dichte. Hier gilt es, Urbanität im Einklang mit der „zweiten Reihe“ zu schaffen sowie Umweltverbund und Versorgungszentren zu stärken. Kurz vor der Hamburger Stadtgrenze taucht die Magistrale in den „Canyon Rissen“ ab. Die tiefergelegte Straße wird zur Barriere zwischen Nord und Süd – wie kann hier Stadtreparatur betrieben werden und der Stadtteil wieder mehr zusammenwachsen?

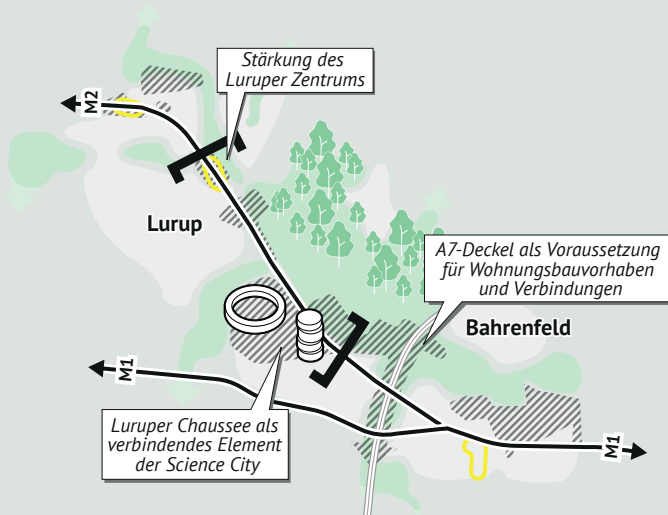


M2: Grüner Wissensboulevard – zwischen neuen und gewachsenen Stadtquartieren

Die kurze Magistrale hat es in sich: Große städtebauliche Transformationsprozesse durch die Science City Hamburg Bahrenfeld machen sie zur Wissenschafts- und Forschungsadresse von Hamburg. Der A7-Autobahndeckel schafft innovative neue Grünverbindungen und der Ausbau des ÖPNV setzt ein Zeichen für die Mobilitätswende.

Die vorhandene Forschungslandschaft stärken und innovative Orte schaffen – wie wird der Campus der Science City zu einer starken Einheit? Das wird Aufgabe für Städtebau und Freiraumplanung sein. Klar ist: In Teilbereichen muss sich der Charakter der Straße deutlich wandeln, die Aufenthaltsqualität verbessert und eine Querung erleichtert werden.

Aufgaben liegen in der Stärkung von Wissenschaftsstandorten und neuen Stadtquartieren sowie in deren städtebaulichen und freiraumplanerischen Vernetzungen. Der Weg zu einer multimodalen Achse erfordert verkehrsplanerische Maßnahmen. Dabei gilt: Bestandsquartiere im Blick behalten und das Luruper Zentrum stärken.









Als Seitenarm zweigt die M2 am Bahrenfelder Carré von der M1 in Richtung Nordwesten ab. Anfangs erstreckt sie sich noch, gerahmt von straßenbegleitender Bebauung, durch urbane Strukturen, bevor sie auf den neuen Autobahndeckel der A7 trifft. Hier entstehen grüne Wegebeziehungen zwischen zuvor getrennten Quartieren. Diese bieten ein attraktives Umfeld für neue Wohnungsbauvorhaben.

Wo sich einst die Trabrennbahn Bahrenfeld befand, liegt nun der Fokus auf Wissenschaft, Universität und neuem Stadtquartier. Es gilt, die Entwicklungen der neuen Stadtstrukturen gut mit den Bestandsquartieren zu verknüpfen. Westlich und östlich der Magistrale entsteht das Zukunftsprojekt Science City Hamburg Bahrenfeld. Gerade hier, am Altonaer Volkspark, kommen auf den Magistralenraum die Aufgaben der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Verknüpfungen, besonders der Landschaftsachse Volkspark und des zweiten Grünen Rings, sowie die Schaffung eines qualitätsvollen Aufenthaltsraums zu.

Stadtauswärts trifft die Magistrale auf das zunächst durch Büro- und Gewerbestrukturen geprägte Lurup. Anschließend erreicht die Magistrale das Lurup Center, dessen Stärkung hier im Vordergrund steht. Ebenso gilt es, eine stärkere baulich-räumliche Fassung der Straße sowie die verbesserte ÖPNV-Anbindung und Qualifizierung des öffentlichen Raums für Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dafür bietet auch das angrenzende RISE-Fördergebiet Lurup vielfältige Anknüpfungspunkte.

Trotz ihrer geringen Länge verfügt die Magistrale über eine Reihe von Stadtbausteinen. Die Verbindung dieser unterschiedlichen Nutzungen, von Wissenschaft, gemischten Stadtquartieren bis zu Parks, stellt eine besondere Herausforderung dar.

LEGENDE

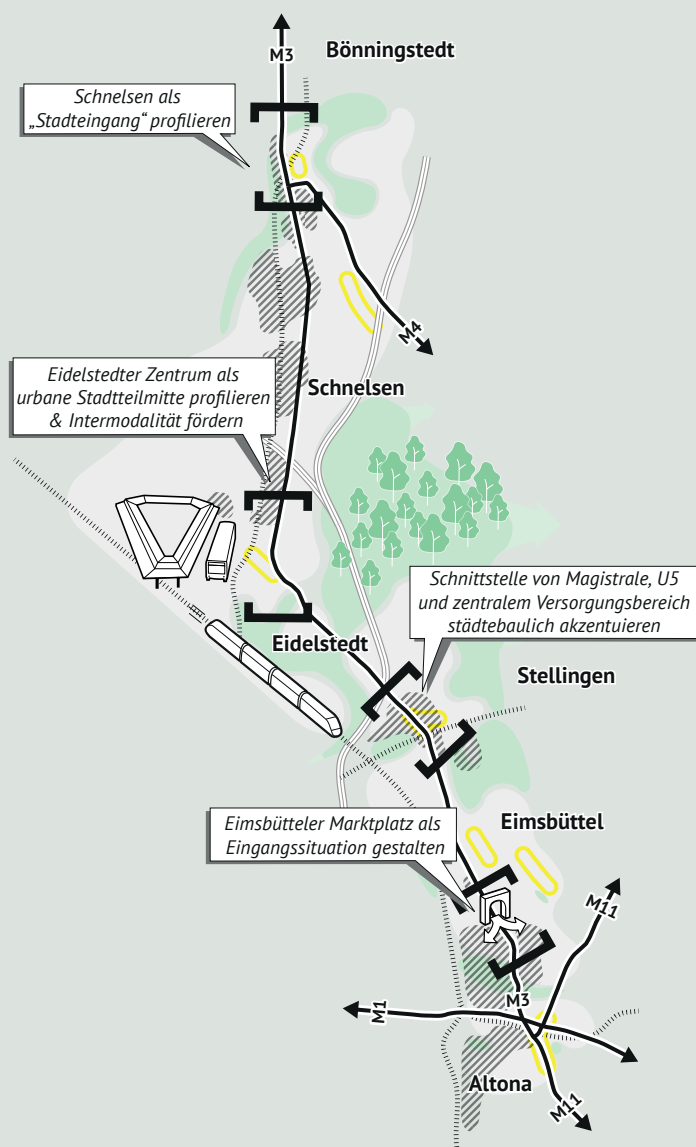
-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale

M3: Wohn- und Gewerbezone – Magistrale im Aufwind

Es geht um Verkehr, genauer gesagt: Hier bewegt sich der MIV besonders zahlreich durch die Stadt. Autogerechte Strukturen (große Parkplätze, Verkehrsinseln, viele Fahrspuren und verkehrsreiche Knotenpunkte) machen es möglich. Die Aufenthaltsqualität ist vielerorts gering. Nutzungen entlang der Magistrale sind vielseitig, von „urban“ bis „dörflich“, Gewerbe und Wohnen, abwechslungsreich und gemischt angeordnet. Im Rückraum der Magistrale zeigen sich die verborgenen Qualitäten, etwa das gründerzeitliche Eimsbüttel.

Der Ausbau von ÖPNV und Autobahn eröffnet neue Möglichkeiten – für Multimodalität im Inneren zugunsten des Umweltverbunds sowie zur Reduktion der Verkehrs- und Lärmbelastung und für alternative Gestaltungsoptionen öffentlicher Räume, etwa am Eidelstedter Platz und Eimsbütteler Marktplatz.

Es gilt, Eingangssituationen zu gestalten und Multifunktionalität zu fördern. Zentren und öffentliche Räume entlang der M3 brauchen besondere Aufmerksamkeit: Als Schnittstellen zwischen ÖPNV, MIV, vielfältigen Angeboten und als Eingänge in die angrenzenden Quartiere.



Von Altona aus durch Eimsbüttel bis nach Stellingen – der erste innerstädtische Abschnitt der M3 ist geprägt von Räumen mit hohen Entwicklungspotenzialen, großen durch die Stadt vorangetriebenen Entwicklungsprojekten und Mobilitätsknotenpunkten. Magistrale und Bahn verlaufen von hier ab parallel nach Norden. Gerahmt durch die Magistrale M1 und M3 sowie die Bahntrasse Richtung Elmshorn wird das Quartier am Diebsteich durch den neuen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona weiterentwickelt. Als zentraler Eintrittspunkt in das neue Quartier und in das östlich der M3 gelegene Eimsbütteler Kerngebiet kommt dem Eimsbütteler Marktplatz neben seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt eine wichtige Rolle zu. Ein Zukunftsthema wird die Neustrukturierung zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und das Heben von wohnbaulichen Potenzialen im Umfeld sein.

Ein Stück stadtauswärts reihen sich weitere Räume mit Entwicklungspotenzial um einen Knotenpunkt. Als Schnittstelle von Magistrale und zentralem Versorgungsbereich wird die Kreuzung Sportplatzring/Volksparkstraße städtebaulich akzentuiert. Die Funktion als leistungsfähiger, zentraler Verkehrsknotenpunkt bleibt hier auch zukünftig aufrechterhalten. Positive Effekte der Mobilitätswende wie verbesserte Rad- und Fußwegeverbindungen sowie die Planung der U5 gilt es zu analysieren und hervorzuheben. Nördlich der A7 und der Landschaftsachse des zweiten Grünen Rings wird das Eidelstedter Zentrum, im Zuge der RISE-Gebietsentwicklung Eidelstedt-Mitte, zur urbanen Stadtteilmitte profiliert. Geringer werdender Kfz-Verkehr und die neue S-Bahn-Anbindung schaffen Gestaltungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum.

Im letzten Abschnitt vor der Stadtgrenze durchqueren Magistrale und Bahn das semi-urbane Schnelsen, bevor sie sich in Burgwedel noch einmal kreuzen. Der Schienenverkehrs-Knotenpunkt und das angrenzende Quartierszentrum Frohmestraße bieten im Zuge der RISE-Gebietsentwicklung Schnelsen – Zentrum Frohmestraße/Burgwedel Möglichkeiten zur Entwicklung gemäß Hamburger Maß. Dieser nördliche Bereich Schnelsens wird zukünftig zum „Stadteingang“ profiliert.

LEGENDE

- Schwerpunkträume
- Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
- Zentralitäten
- Autobahn
- Bahn
- Magistrale



M1: Magistrale durch den Hamburger Westen
Budapester Straße – Wedeler Landstraße B431





M2: Grüner Wissensboulevard:
Bahrenfelder Chaussee – Luruper Hauptstraße



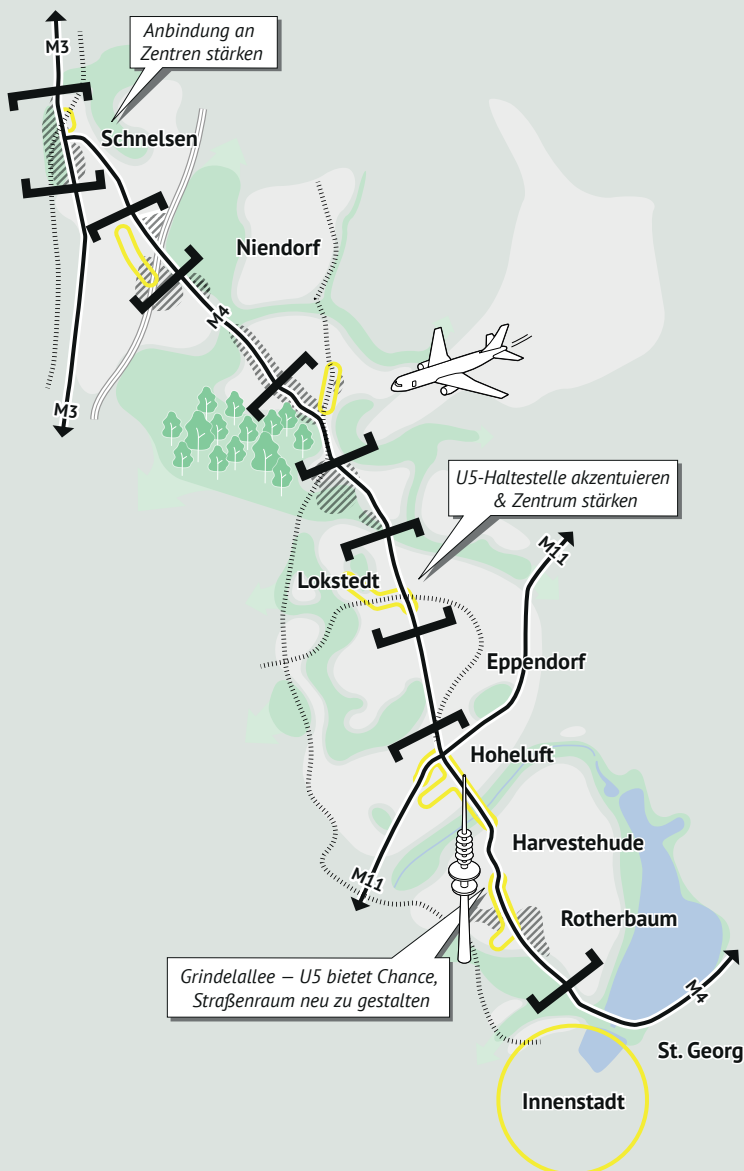
M3: Wohn- und Gewerbeile:
Kieler Straße – Holsteiner Chaussee B4

M4: Die Grindel-Grün-Achse – Mobilität in neue Bahnen lenken

Die M4 verbindet zentrale Orte und Funktionen: Alster, Bahnhof Dammtor, Univiertel und Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE) sowie die Autobahnauffahrten zur A7. Sie führt bis nach Schnelsen, wo sie in die Magistrale M3 mündet, und ist eine wichtige Verkehrsachse mit vielen stark befahrenen Kreuzungen – zeichnet sich aber auch aus durch viele Grünzonen, Sportangebote und sich dynamisch entwickelnde angrenzende Stadtgebiete.

Wo Verkehr ist, sind auch Emissionen – mit dem U-Bahn-Ausbau entsteht die Möglichkeit, diese zu reduzieren und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Schwerpunkte der städtebaulichen Entwicklungen befinden sich somit rund um die künftigen U5-Haltestellen.

Die Herausforderung liegt darin, in der Inneren Stadt den U-Bahn-Ausbau für den Straßenumbau zu nutzen und neue Qualitäten zu schaffen, die Anbindung an Zentren in der Äußeren Stadt (Schnelsen, Niendorf) zu stärken und städtebauliche und freiraumplanerische Akzente zu setzen.



LEGENDE

- Schwerpunkträume
- Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
- Zentralitäten
- Autobahn
- Bahn
- Magistrale

Ausgehend vom Bahnhof Dammtor zeigt sich die Magistrale geprägt durch ein hohes Verkehrsaufkommen. Als vierspurige Grindelallee erstreckt sie sich im ersten Abschnitt durch das lebendige Universitätsviertel mit hohem Anteil an kulturellen Einrichtungen, Bars, Cafés und Restaurants. Der Neubau der Linie U5 im Herzen des sich dynamisch entwickelnden Umfelds bietet hier die Chance, den Straßenraum neu zu gestalten. Über die Hoheluftbrücke bis hin zur Kreuzung mit dem Ring 2 führt die Magistrale vorbei an verdichtetem Stadtraum, Geschosswohnungsbau und Gemeinbedarfseinrichtungen. Der hohe Versiegelungsgrad sorgt für eine starke Hitzebelastung.

Von hier an stadtauswärts sinkt die städtebauliche Dichte und es geht vorbei an Wohnhäusern mit Privatgärten sowie dörflichen und gewerblichen Strukturen. Am Siemersplatz in Lokstedt wird die U5 künftig noch einmal die Magistrale kreuzen. Der künftige Haltepunkt kann hier das bestehende Zentrum stärken. Zudem besteht das Potenzial, vielfältige Angebote und Funktionen anzusiedeln und den öffentlichen Raum zu qualifizieren.

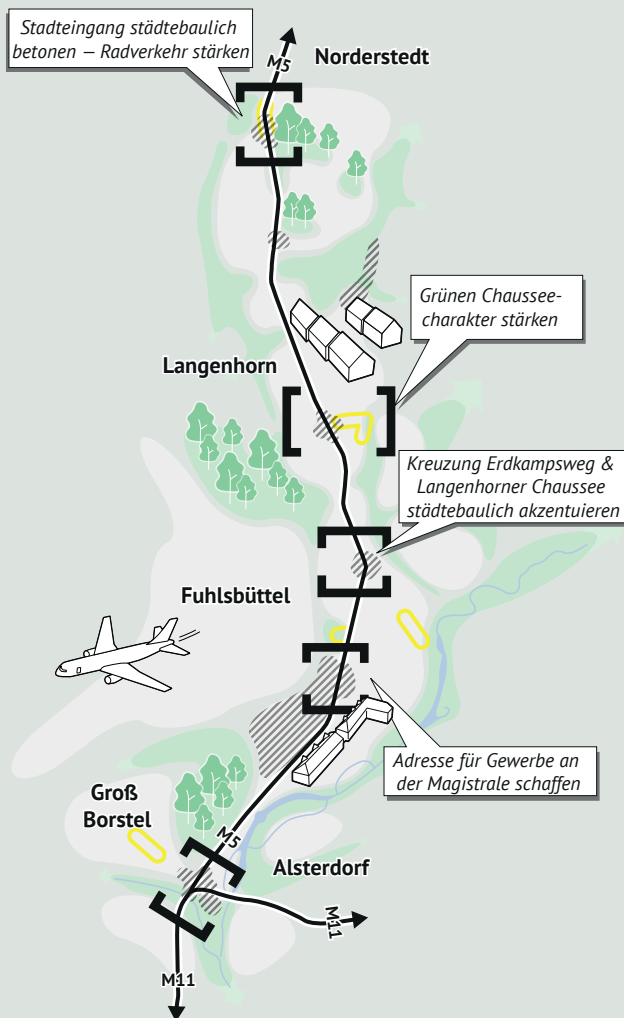
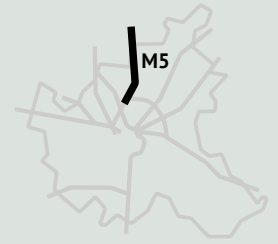
Kurz vor Niendorf passiert die Magistrale in unmittelbarer Nähe den Hamburger Flughafen. Zwischen Niendorfer Gehege und der Güterumgebungsbahn bestehen hier noch Flächen mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial für Gewerbe und Sondernutzungen. Mit dem Niendorfer Marktplatz geht es noch einmal durch ein Stadtteilzentrum, bevor in Schnelsen die M4 in die M3 mündet.

M5: Flughafen-Chaussee – Hamburgs grüne Visitenkarte

Als historisches Tor in die Innere Stadt zeigt sich die M5 als grüne Magistrale mit geschlossenen Baumdächern, dem Eppendorfer Moor im Rücken und in Begleitung der Alster. Vielfältige Nutzungen und Strukturen machen die Magistrale lebendig und die angrenzenden Quartiere besitzen weitere Zentrenqualitäten. Im Mittelpunkt: der Hamburger Flughafen.

Die Flughafen-Chaussee nachhaltig verbessern, neue urbane Qualitäten durch mehr Vielfalt in Gewerbe und Gastronomie sowie ergänzende Bebauung schaffen, die Aufenthaltsqualität stärken sowie den Straßenraum klar und gerecht aufteilen – diese Aufgaben sind relevant bei der Entwicklung der M5.

Besonderes Augenmerk gilt der Gestaltung von zentralen Kreuzungen, den Eingängen in die und den Schnittstellen zu den Quartieren, den Fuß- und Radwegen sowie den öffentlichen Räumen an den pulsierenden Orten der Magistrale. So wird die Chaussee nicht nur ein Anker der Nachbarschaften, sondern eine gelungene Visitenkarte der Stadt.









Einst reichte die M5 bis in die Innere Stadt. Heute schließt die Magistrale an den in den 1970er-Jahren entstandenen Ring 2 an. An der Kreuzung an der Deelböge wird zukünftig eine stadträumliche Neuordnung angestrebt.

Vorbei am Eppendorfer Moor, entlang der Alster befinden sich Kleingärten und ein Gewerbegebiet als Pilotprojekt für nachhaltiges Gewerbe nahe dem nördlich gelegenen Flughafen. Hier wird eine besondere Adresse für Gewerbe an der Magistrale geschaffen, während die gegenüberliegende Magistralenseite durch Geschosswohnungsbau geprägt ist.

In Fuhlsbüttel zeichnet sich die Magistrale bereits durch eine geringere Anzahl an Fahrspuren aus. Zudem rahmen geschlossene Backsteinbauten den Magistralenabschnitt. Im nördlichen Fuhlsbüttel trifft der Erdkampsweg auf die Magistrale. Hier gilt es, die Kreuzung städtebaulich zu akzentuieren und Grünverbindungen zu stärken.

In Langenhorn wird durch das Umverteilen von Flächen neuer Raum geschaffen und der grüne Chausseecharakter der Magistrale gestärkt. Eingänge in die Quartiere, besonders an der Kreuzung Langenhorn Chaussee/Ring 3, werden geöffnet. Kurz vor der Stadtgrenze wird die U-Bahn-Station Ochsenzoll städtebaulich betont, der Radverkehr gestärkt und ein Stadteingang für die M5 geschaffen.

LEGENDE

-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale

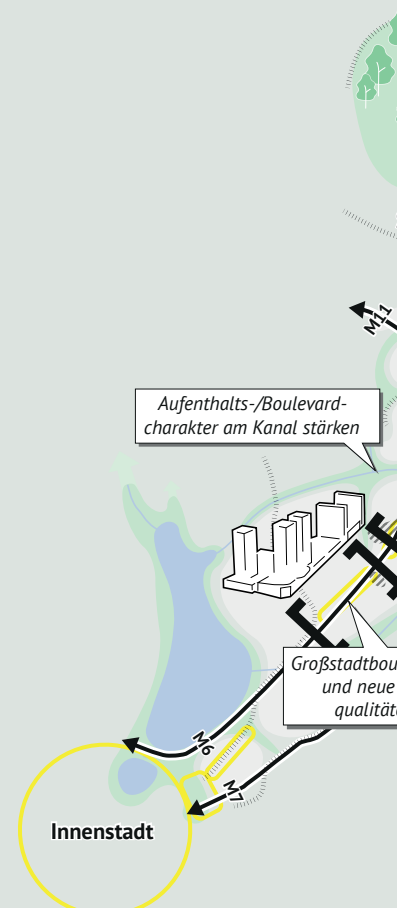
M6: Lebendige Stadtachse – Boulevard bis Vorstadt-Chaussee

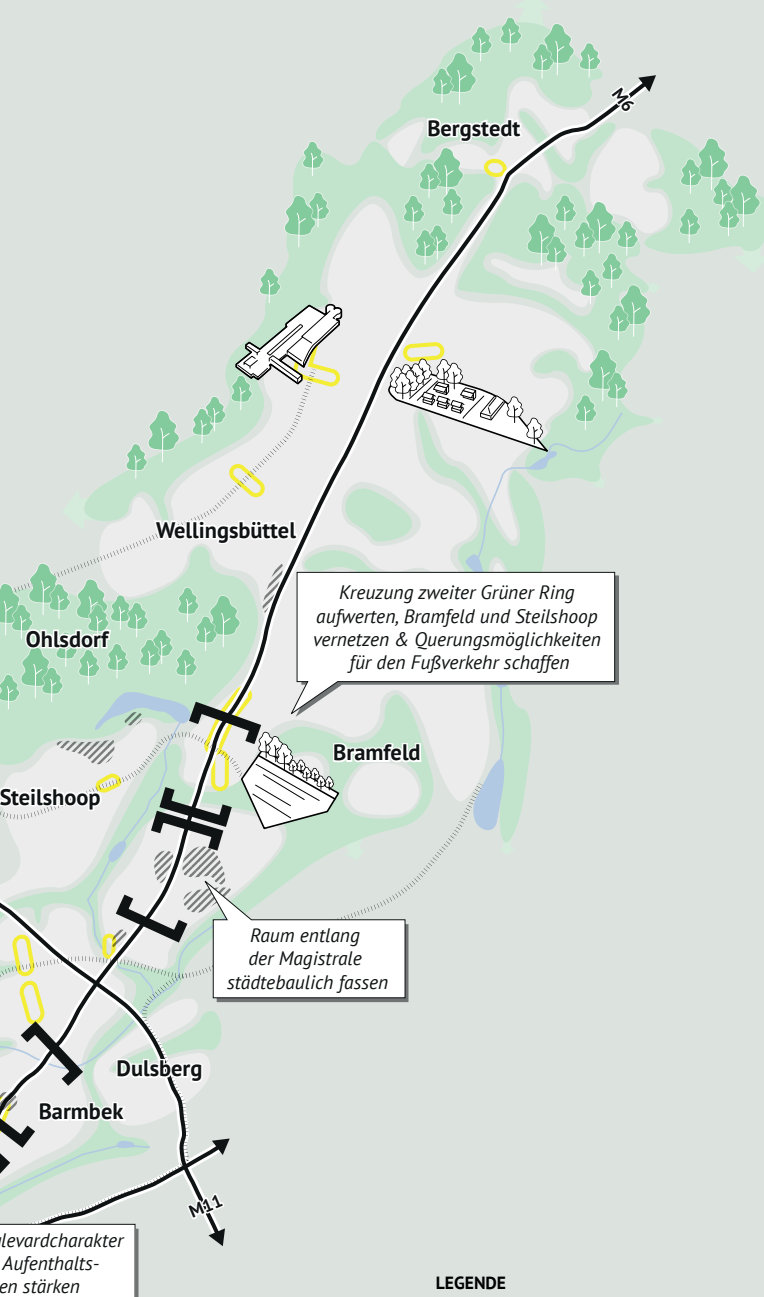
Ob in der Inneren oder Äußeren Stadt – hier ist was los. Vielfältige Baustrukturen und Erdgeschossnutzungen schaffen Lebendigkeit entlang der Magistrale. Ob als „städtischer Boulevard“ in der Inneren Stadt oder als „Archipel mit verschiedenen Inseln“, die M6 zeigt ihre Vielfalt auf den ersten Blick.

Der Fokus auf mehr Aufenthaltsqualität, belebte Erdgeschosszonen und durchgängige Grünverbindungen verstetigen das Bild eines Boulevards, während markante Bauten und Grünräume Fixpunkte im Archipel setzen und die Magistrale weiter fassen.

In den Abschnitten durch den Stadtteil Bramfeld gilt es, diese mit dem zweiten Grünen Ring und Steilshoop zu vernetzen und den Fußverkehr durch Querungsmöglichkeiten zu stärken.

An der Alster – Bergstedter Chaussee





Von der Kennedybrücke an, entlang der Alster, durch das zentrale St. Georg – der Beginn der Magistrale ist großstädtisch und verkehrsbelastet. Ist man einmal über die Mundsburger Brücke, befindet sich an der Hamburger Straße bereits das nächste Zentrum des Urbanen Marktplatzes. Zwischen Einkaufszentrum, Louis-Braille-Platz und einwohnerstarken Wohngebieten werden der Charakter als Großstadtboulevard gestärkt, Erdgeschosse belebt und neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

Weiter im Norden, wo sich einst noch parkende Busse aneinanderreiheten, liegt heute Potenzial für Wohnen und gemischte Nutzungen. Der ehemalige Busbetriebshof Weidestraße am Barmbeker Markt stellt eine der wenigen innerstädtischen Entwicklungsfelder im Umfeld im (teilweisen) Besitz der Stadt dar. Ein Stück weiter überspannt die Magistrale die Landschaftsachse des Osterbekkanals. Hier werden Aufenthaltsqualitäten geschaffen und der Boulevardcharakter durch flankierende Bäume betont. Mit der Fuhsbüttler Straße und dem Bahnhof Barmbek liegt hier ein Schwerpunkt für übergeordnete Versorgung in unmittelbarer Nähe der Magistrale.

Auch an der M6 stellt die Kreuzung mit dem Ring 2 eine Zäsur dar. Ab hier sinkt die Einwohnerdichte und es dominieren aufgelockerte Geschosswohnungsbaustrukturen, Einfamilienhäuser, Grünflächen und Gewerbe. Die erste urbane Insel des Archipels ist das Otto-Gelände. Westlich und östlich der Bramfelder Chaussee liegen hier Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe wie das Moosrosenquartier. Der Raum an der Magistrale wird durch die Entwicklungen städtebaulich gefasst. Nördlich der Steilshooper Allee liegt die Magistrale zwischen dem Stadtteilzentrum Bramfeld und dem von Großwohnsiedlungen geprägten Steilshoop. Verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger werden hier zur Vernetzung der beiden Gebiete beitragen. Durch die neue U5 wird das Zentrum Bramfeld in Zukunft enger an die Innere Stadt heranrücken. Ab Höhe des Parkfriedhofs Ohlsdorf ist der Magistralenraum durch dörfliche Strukturen geprägt, lediglich in Poppenbüttel, Sasel und Bergstedt befinden sich mehrere Zentren.





M4: Die Grindel-Grün-Achse:
Edmund-Siemers-Allee – Schleswiger Damm





M6: Lebendige Stadtachse:
An der Alster – Bergstedter Chaussee

M7: Die dreifache Magistrale – mobile und grüne Lebensadern in Verbindung

Magistrale, Landschaftsachse, Bahnstrecke – drei Achsen verlaufen nebeneinander und sind miteinander verzahnt. Zu Beginn führen sie durch einen hochverdichteten Stadtraum mit urbanen Qualitäten und gemischten Nutzungen. Ab dem Wandsbeker Zentrum mehren sich Gewerbestrukturen, dann lockern sich die Strukturen immer weiter zu Wohnorten mit grünen Vorgärten auf.

Bauliche und freiräumliche Inszenierungen sowie neue Haltestellen der S-Bahn stärken künftig die Verbindung zwischen Magistrale, Verkehr und Grün. Grünverbindungen koppeln die Magistralenräume an den Grünzug und stärken im Zentrum Tonndorf den zweiten Grünen Ring.

Neben der städtebaulichen Neuordnung im Zentrum Wandsbek und der Gestaltung des Zentrums am Bahnhof Tonndorf liegt das Augenmerk darauf, die Potenziale im Zusammenspiel der drei Achsen zu fördern und den aufgespannten Zwischenraum integral zu betrachten.



Ausgangspunkt der M7 ist der Hamburger Hauptbahnhof. Die neue S-Bahn-Strecke S4 wird die Magistrale bereits von hier an auf ihrer gesamten Länge nach Nordosten begleitet. Der Eilbekkanal beziehungsweise die Wandse komplementieren das Dreigespann aus Magistrale, Landschaftsachse und ÖPNV-Trasse. Bauliche Inszenierungen an den Magistralen machen die neuen S-Bahn-Haltestellen im Rücken der Magistrale präsent und geben ihnen eine Adresse an der Magistrale. Grüne Loops fungieren als Bindeglied zwischen den Magistralenräumen, die alle Strukturen miteinander verweben.

Trotz der bereits relativ dichten Stadtstruktur finden sich in St. Georg entlang des ersten Magistralenabschnitts noch kleinere städtebauliche Entwicklungsfelder. Der gesamte Straßenraum vom Hauptbahnhof bis zum Ring 2 ist Fokusraum der Strategie Mobilitätswende für die Prüfung einer Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes.

Mit Eilbek und Wandsbek reißen sich an der M7 zwei bedeutende Zentren aneinander. Im Hauptzentrum Wandsbek soll der öffentliche Raum künftig neu gestaltet und die städtebauliche Ordnung in Teilbereichen von einem Rahmenplan festgelegt werden. An der S4 werden im Zentrum Wandsbek drei neue Stationen entstehen: Wandsbek Rathaus, Bovestraße und Holstenhofweg.

Im weiteren Verlauf der Magistrale werden die bestehenden Regionalbahnhaltstellen Tonndorf und Rahlstedt an das S-Bahn-Netz angebunden, die neue S-Bahn-Station Am Pulverhof bietet neue Entwicklungsmöglichkeiten.

In Tonndorf kreuzt der zweite Grüne Ring die Magistrale. Das Augenmerk liegt hier auf der Stärkung der Grünverbindungen und der Neugestaltung des Zentrums. Zudem liegen hier Potenziale für Gewerbe und Mischnutzungen. Der Rahmenplan für das Zentrum Tonndorf stellt die Leitlinie für die künftigen Entwicklungen dar. Anschließend geht es vorstädtisch bis dörflich durch Rahlstedt stadtauswärts.



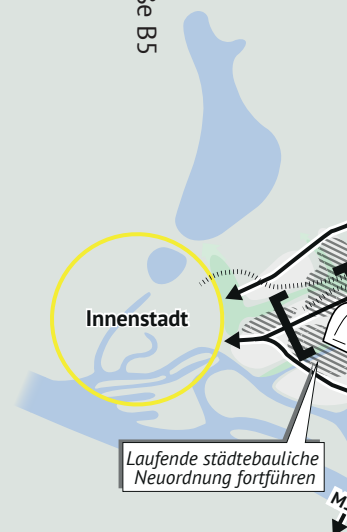
M8: Der Bergedorf-Link – Magistrale der Stadteingänge

Der großstädtische Auftakt beginnt mit Büros und Dienstleistungen, Hotels und auch Wohngebäuden. Versteckt vor der Magistrale liegen lebendige Zentren in parallel verlaufenden Straßen und schließen an landschaftlich geprägte Abschnitte an, unterbrochen vom urbanen Zentrum in Bergedorf. Oft abgetrennt, zurückgezogen und mit nur wenigen Querungen – an vielen Stellen wirkt die Magistrale wie eine Autobahn.

Es lohnt sich der Blick nach links und rechts: Die Stadteileingänge Billstedt, Boberg und Bergedorf brauchen mehr Aufmerksamkeit.

Generell gilt: Barrierewirkung der Magistrale zwischen Nord und Süd reduzieren, Verkehrsführung für Rad- und Fußverkehr verbessern und Quartiere näher zusammenbringen.

Amsinckstraße – Holtenklinker Straße B5



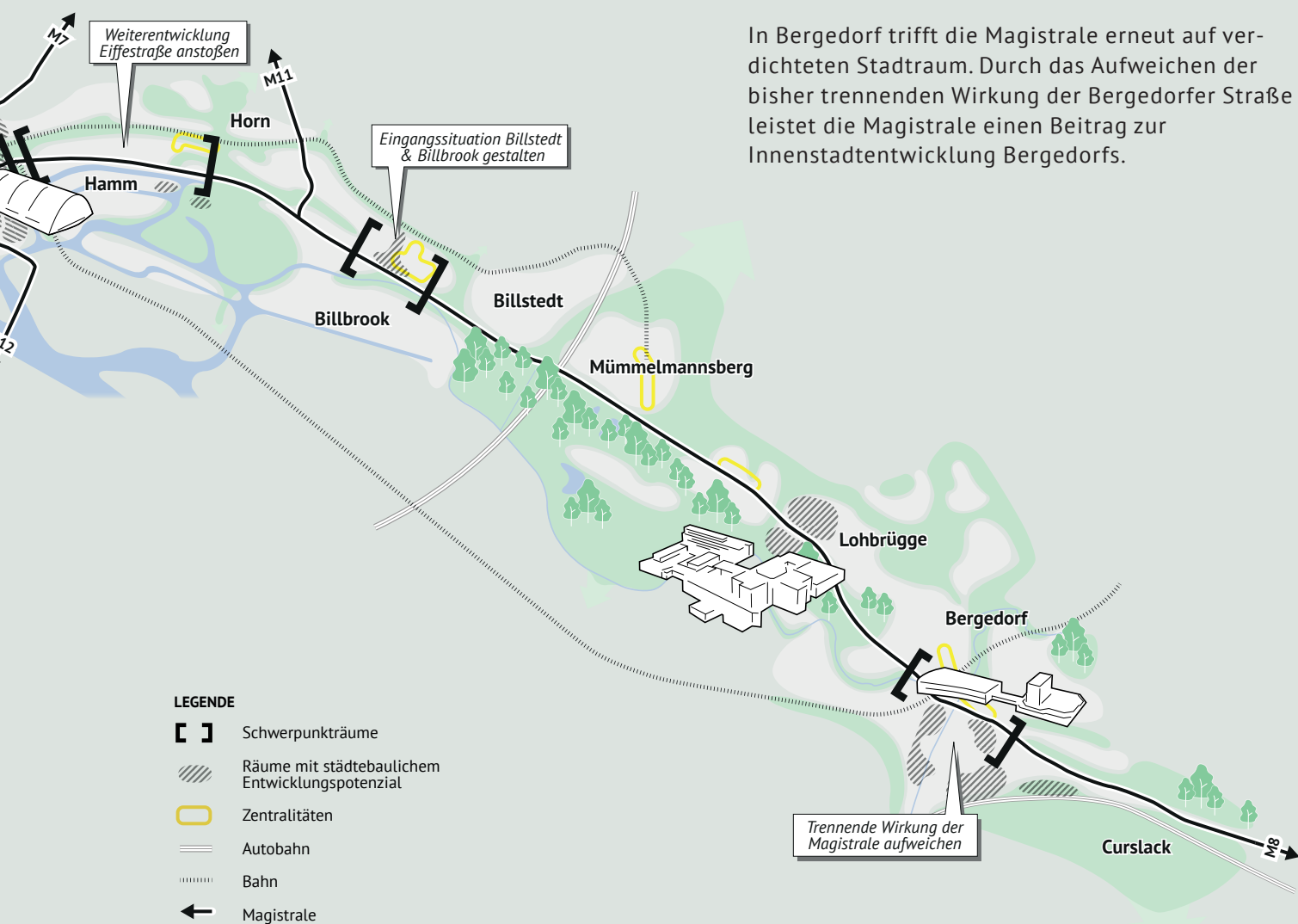


Vom Deichtorplatz geht es durch Hammerbrook nach Osten. Hier werden die laufenden städtebaulichen Neuordnungen fortgeführt, Erdgeschosszonen belebt und der Straßenraum gestalterisch und funktional aufgewertet. Ziel ist es, Hammerbrook von einem Bürostandort zu einem attraktiven, durchmischten Stadtteil zu wandeln. An einem der Dreh- und Angelpunkte in der Hamburger Verkehrs- und Magistralenentwicklung – dem Berliner Tor – stellt der dortige Rahmenplan hierfür die Weichen.

Ein Stück weiter östlich in Hamm wird an der Eiffe-straße ein Prozess für eine urbane Weiterentwicklung des Magistralenraums angestoßen. Vorbei an der Kleingartenanlage Horner Marsch reihen sich im Süden das Industriegebiet Billbrook und im Norden das Zentrum von Billstedt an die Magistrale.

Von der kreuzenden A1 bis nach Bergedorf verläuft die M8 entlang des Naturschutzgebiets Boberger Niederung und aufgelockerter Strukturen. Ausnahmen sind das in den 1970er-Jahren als Großwohnsiedlung erbaute Mümmelmansberg, das heute Teil des RISE-Fördergebiets Billstedt/Horn ist, und das Zentrum in Boberg.

In Bergedorf trifft die Magistrale erneut auf verdichteten Stadtraum. Durch das Aufweichen der bisher trennenden Wirkung der Bergedorfer Straße leistet die Magistrale einen Beitrag zur Innenstadtentwicklung Bergedorfs.

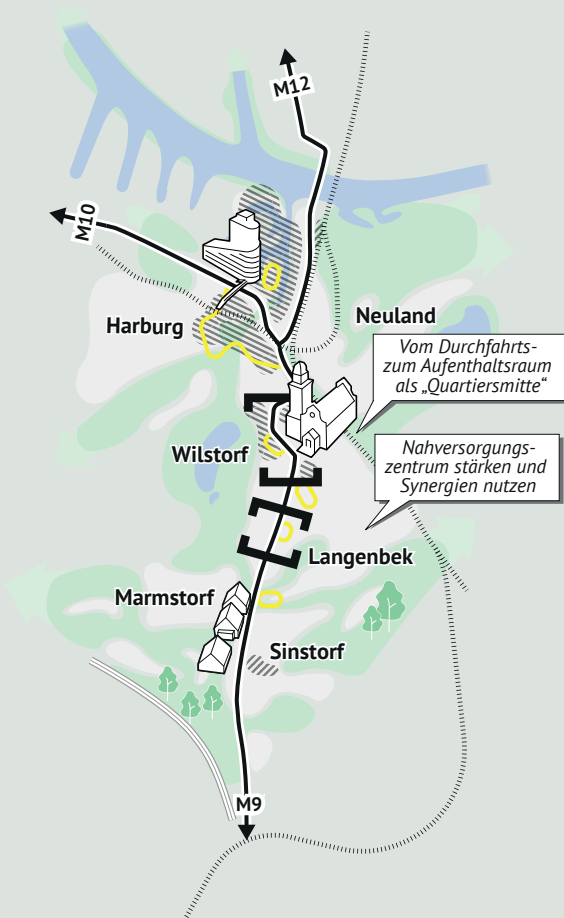


M9: Landschaftlicher Stadteingang – vom Süden in die Stadt

Hier wird's grün – eine Hauptstraße im Harburger Maßstab. Im Vergleich zu anderen Magistralen hat die M9 im südlichen Abschnitt kaum noch Hauptstraßencharakter. Zu Beginn urban, führt die Magistrale im weiteren Verlauf dreispurig durch durchgrünte und aufgelockerte Viertel.

Nicht nur durchfahren – bleiben! Ziel ist, mehr Platz für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität in der Quartiersmitte in Wilstorf zu schaffen. Die Magistrale soll zum Rückgrat des Stadtteils werden. Fehlende Zentralität kann an der Gordonstraße und am Trelder Weg als Versorgungsbereich ausgeglichen werden.

Hügelige Landschaften im Süden sollen auch weiterhin den Raum dominieren und den Stadteingang Richtung Harburg prägen. Potenziale liegen in neuen Wohnbauprojekten und dem Hochbahndepot in Wilstorf.









Diese Magistrale startet nicht in der Hamburger Innenstadt, sondern im Zentrum Harburgs. In Verlängerung der M12 erstreckt sich die M9 von Harburg nach Süden. Mit dem Entwicklungsgebiet Harburger Binnenhafen und den RISE-Fördergebieten Harburger Binnenhafen/Neuland-Nordwest, Harburger Innenstadt/Eißendorf-Ost und Wilstorf-Reeseberg ist der Beginn der Magistrale geprägt durch Stadtteile in Transformation. Hier liegen gemischt genutzte Räume, die sich dynamisch entwickeln, und solche, deren Potenzial noch gehoben werden soll. Das durch Zeilenbauten und Wohnhochhäuser der 1960er-Jahre geprägte Quartier rund um das Nahversorgungszentrum Trelder Weg ist Bestandteil des RISE-Programms „Sozialer Zusammenhalt“. In Abstimmung mit dem Zentrenkonzept und den bezirklichen Nahversorgungskonzepten gilt es, diesen Raum hinsichtlich seiner bestehenden Versorgungsfunktion an der Magistrale zukunftsfähig aufzustellen.

Entlang von Gewerbegebieten und verdichtetem Wohnraum, unter der B75 hindurch, führt die Magistrale nach Wilstorf. Hier stehen gleich drei Magistralenprojekte an: der Stadteingang Wilstorf, die Nachnutzung des Hochbahndepots und die Platzgestaltung unter der B75. Vom ehemaligen Durchfahrtsraum wird hier die Quartiersmitte als Aufenthaltsraum und Rückgrat des Stadtteils profiliert.

Von hier an wird es vorstädtisch bis dörflich. Zwar prägen einzelne Geschosswohnungsbauten die südliche Magistralenumgebung, doch Reihen- und Einfamilienhäuser nehmen zu. Auch zukünftig werden die hügeligen Landschaften am Stadteingang den Raum dominieren.

LEGENDE

-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale







M8: Der Bergedorf-Link:
Amsinckstraße – Holtenkliner Straße B5



M9: Landschaftlicher Stadteingang:
Wilstorfer Straße – Hittfelder Straße B4

M10: Entwicklungsband Süderelbe – auf Spur mit Bahn, Hafen und Heide







Nah an der Bahn und im Süden der Elbe, hier treffen große neue Stadtquartiere auf Natur und eine gute Anbindung ans Harburger Zentrum. Straße und Bahntrasse verlaufen parallel und stellen abschnittsweise die Magistralenentwicklung vor besondere Herausforderungen.

Verkehrliche Entlastungen durch die geplante Hafenpassage der A26 ermöglichen es, den Magistralenraum zugunsten des Umweltverbundes umzustrukturieren und aufzuwerten. Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr entlang der gesamten M10 sind ein Schlüssel. Für die überörtliche Anbindung sorgt Busverkehr auf separaten Fahrstreifen. Wichtig wird zudem die Einbindung der entlang der Magistralen liegenden Zentren im Westen und Osten.

Wird der Magistralenraum als Teil des Harburger Zentrums gedacht, ist der Sprung über die Magistrale Richtung Binnenhafen denkbar nahe. Binnenhafen und Zentrum Harburg wachsen zusammen. Es gilt, die Barrierewirkung der Bahn zu nördlich gelegenen Quartieren zu überwinden und die Zentren Neugraben-Fischbek und Neuwiedenthal näher an die Magistrale heranzuführen.

Hannoversche Straße – Cuxhavener Straße B73

LEGENDE

-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale

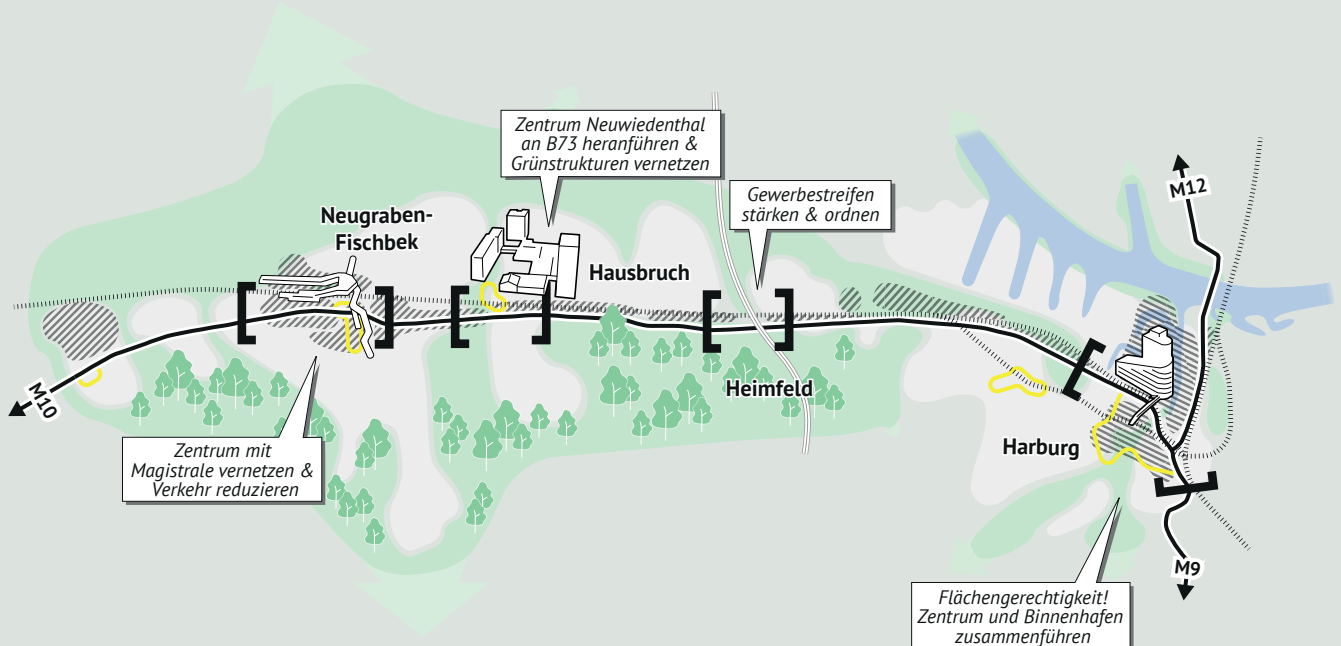


Ihren Auftakt hat die M10 in Harburg. Hier verlaufen Bahn und vierspurige Magistrale als schwer überwindbare Hürde Seite an Seite. Künftig wird hier das Zusammenwachsen von Binnenhafen und Zentrum ermöglicht und für Flächengerechtigkeit gesorgt. Am Binnenhafen entsteht ein gemischt genutztes Quartier vornehmlich für innovative gewerbliche Arbeitsstätten unter Integration von hochwertigem Wohnungsbau. In der Harburger Innenstadt kommen die Städtebauförderprogramme „Sozialer Zusammenhalt“ und „Lebendige Zentren“ zum Einsatz.

Am Schwarzenberg-Park trennen sich Bahn und Magistrale, verlaufen jedoch weiterhin parallel nach Westen. Zwischen den beiden Verkehrslinien spannt sich von nun an ein schmaler, beidseitig begrenzter, hauptsächlich gewerblich genutzter Raum auf. Dieser weist herausfordernde Entwicklungsbedingungen auf, birgt aber großes gewerbliches Entwicklungspotenzial. Gerade um die Kreuzung mit der A7 ballen sich gewerbliche Nutzungen, die es künftig zu stärken und baulich zu ordnen gilt. Ein moderner Technologiepark bietet bereits jetzt Raum für innovative Unternehmen. Der südliche Magistralenraum ist durch dichtere Stadtbereiche im Osten und aufgelockerte Bebauung im Westen gekennzeichnet.

Wie eine große Klammer prägen großflächige, zusammenhängende Grünstrukturen den südlich gelegenen Geesthang. Die Verbesserung des Biotopverbunds über die Magistrale hinweg in die im Norden gelegenen Naturräume des Moorgürtels ist Ziel der Magistralenentwicklung. Westlich der Gewerbegebiete erstreckt sich die Siedlung Neuwiedenthal, deren Eingangssituation künftig gestaltet wird. Zudem finden sich hier zwischen Bahn und Magistrale Potenzialflächen für Mischnutzungen.

Ab dem Stadtteilzentrum Neugraben-Fischbek ist noch einmal viel in Bewegung. Durch drei große Neubauquartiere (Vogelkamp Neugraben, Fischbeker Reethen und Fischbeker Heidbrook) erfährt der Stadtteil großes Wachstum. Als Teil des RISE-Fördergebiets Neugraben-Fischbek wird das Zentrum künftig stärker mit der Magistrale vernetzt. Durch die geplante Hafenpassage der A26 und das potenziell sinkende MIV-Verkehrsaufkommen auf der B73 bieten sich entlang der M10 Möglichkeiten, um den öffentlichen Raum zu qualifizieren.









M11: Der Ring – vielgestaltig und verbindend

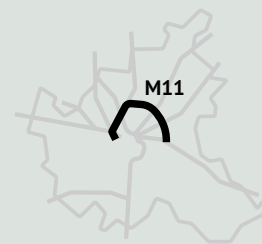
Der Ring 2 entstand in den 1970er-Jahren aus einem Zusammenschluss diverser Stadtstraßen mit uneinheitlicher Bebauung: Punkthochhäuser, offene Zeilenbauweise, Blockstrukturen, Hochbrücken, ein- und zweigeschossige Ladenzeilen etc. – hier ist von allem etwas dabei. Kein Wunder, denn diese Magistrale verläuft nicht von innen nach außen, sondern als Ring im „Inneren“, als verbindendes Element zu anderen Magistralen und Zentren. So entstehen neben der Vielfalt auch wichtige Orte des städtischen Straßenverkehrsnetzes.

Als zentrales Bindeglied im innerstädtischen Verkehr gilt es, entlang der M11 wichtige Verknüpfungspunkte – etwa zu den radial verlaufenden Magistralen – zu gestalten, den Verkehrsraum zugunsten des Umweltverbunds zu transformieren, die Barrierewirkung zu reduzieren und ein Mehr an Grünqualitäten zu schaffen.

Ring 2

LEGENDE

-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale



Der Ring 2 erstreckt sich ca. 18 Kilometer über zwölf Stadtteile und fünf Bezirke Hamburgs. Der Umfahrung des Hamburger Stadtzentrums musste in den 1970er-Jahren die eine oder andere Bebauung weichen. Heute reihen sich an der M11 verschiedene Stadtteile sowie große Kreuzungen mit sämtlichen Magistralen nördlich der Elbe.

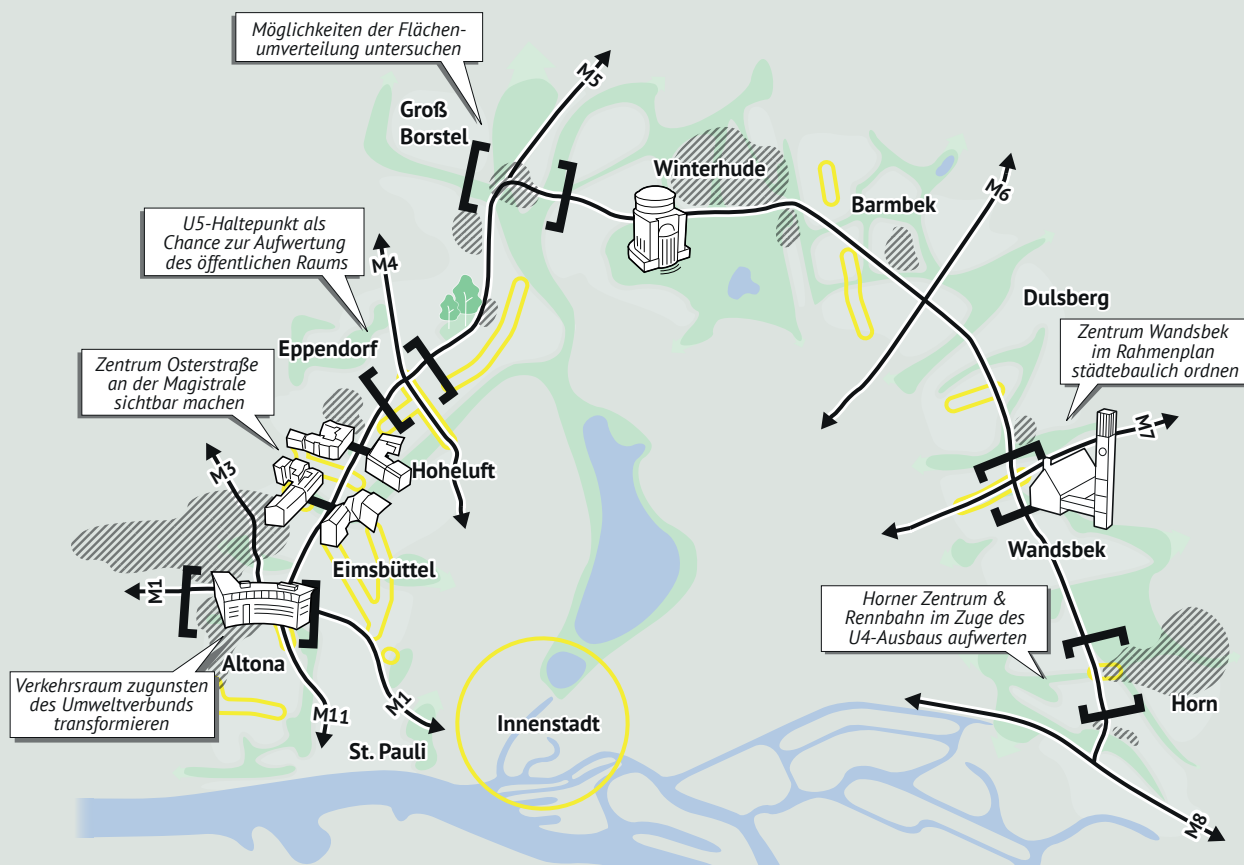
Vorbei am derzeitigen Sitz des Bezirksamts Hamburg-Nord an der Kümmellstraße werden an der Deelböge Möglichkeiten für eine städtebauliche Neuordnung gesucht. Hier biegt die M11 scharf nach Osten ab und führt entlang des Stadtparks vorbei an der City Nord und Wohnquartieren, die durch die Planungen der autogerechten Stadt durchschnitten wurden.

Vom Fischmarkt über die Holstenstraße durch Altona – am S-Bahnhof Holstenstraße trifft der Ring erstmals auf weitere Magistralen – die M1 und M3. Hier braucht es Platz für Busse, Rad- und Fußverkehr.

In Barmbek kreuzt der Ring die M6, bevor er im Zentrum Wandsbek an der Christuskirche auf die M7 trifft. Der Rahmenplan Zentrum Wandsbek wird hier Richtungsweiser für die städtebauliche Weiterentwicklung.

Vorbei am Alsenplatz nach Eimsbüttel soll das Zentrum Osterstraße auch an der Magistrale sichtbar werden. Mit der Hoheluftchaussee kreuzt der Ring alsbald die M4. Durch die Umbaumaßnahmen für die U5 wird hier im öffentlichen Raum viel passieren.

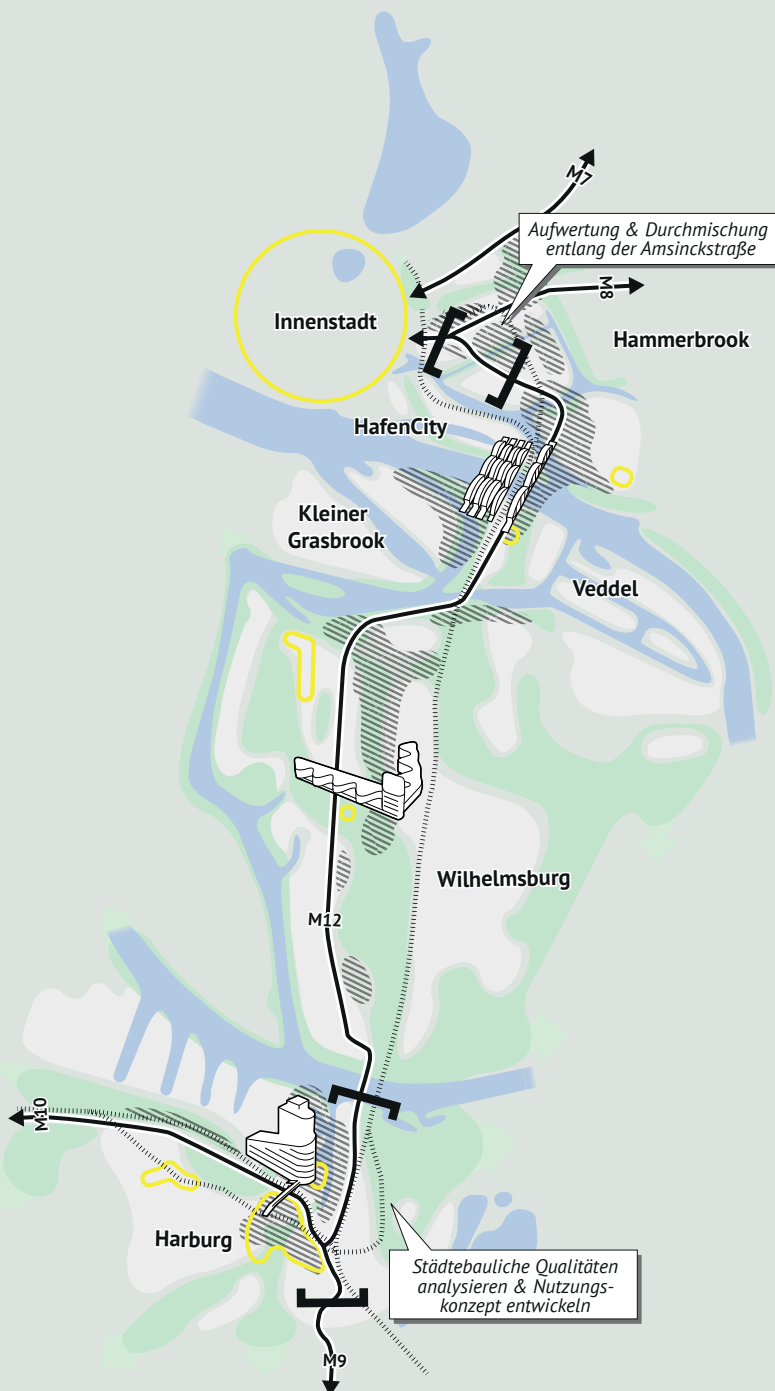
An der Haltestelle Horner Rennbahn trifft die M11 nochmals auf eine Fläche mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial. Hier steht die Aufwertung des Umfelds der im Zuge des U4-Ausbaus erweiterten Haltestelle an. An der Bergedorfer Straße mündet die M11 auf Höhe des Industriegebiets Billbrook in die M8.



M12: Elbinsel-Magistrale – zwischen Hafen und neuen Stadträumen

Brücken, Gewerbe- und Geschosswohnungsbau – übers Wasser, unter der Bahn und entlang der B75 – zwischen Innenstadt und Harburg überspannt die Magistrale Hamburgs Elbinseln. Sie ist zentral, aber nicht überall urban und bepackt mit Entwicklungspotenzialen. So durchkreuzt die Magistrale den Stadteingang Elbbrücken, das Spreehafenviertel, das Elbinselquartier und den Harburger Binnenhafen.

Steht in Hammerbrook eine Stärkung der Nutzungsmischung an, gilt es in Wilhelmsburg, den Wohnanteil weiter zu erhöhen. Spannend wird's am Stadteingang Elbbrücken. Hier wandelt sich das Stadtbild. Ganz im Süden wächst der Harburger Binnenhafen bis an die Magistrale. Auch die Stärkung des Umweltverbunds nach Harburg und die Vernetzung einzelner Entwicklungsflächen darf nicht zu kurz kommen.









Als Amsinckstraße startet die M12 in Hammerbrook. Vom vormaligen Stadteingang Klostertor geht es vorbei am Großmarkt Hamburg. Mittelfristig soll an der stark befahrenen Straße auf mehr Aufwertung und Durchmischung hingewirkt werden.

Im bisher stark zerschnittenen Stadtraum zwischen Bille, Elbe und Veddel entsteht der neue Stadteingang Elbbrücken. Mitten durch das neue Entwicklungsgebiet überbrückt die Magistrale die Norderelbe, um auf dem Grasbrook auf das nächste innerstädtische Stadtentwicklungsgebiet und den Stadtteil Veddel zu treffen.

Abseits der B75 geht es über die Wilhelmsburger Brücke auf die nächste Elbinsel. Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße gab hier den Aufschlag für die künftige Entwicklung neuer Quartiere mitten in Wilhelmsburg (Spreehafenviertel, Elbinselquartier, Wilhelmsburger Rathausviertel). Als Georg-Wilhelm-Straße zieht sich die M12 nun durch die bestehenden Wohnquartiere. In ihrem südlichsten Inselabschnitt reißen sich mit dem Inselparkquartier und den Georg-Wilhelm-Höfen zwei weitere Potenzialflächen für Wohnnutzung und Gewerbe an die Magistrale.

Über die Brücke des 17. Juni geht es wieder aufs „Festland“ bis an das Mischgebiet Harburger Binnenhafen. Hier gilt es, die städtebaulichen Qualitäten zu analysieren und Nutzungskonzepte zu entwickeln. Die Landschaftsachsen Reiherstieg-Fischbek und Elbinsel-Harburg verknüpfen die Freiräume der Süderelbe durch die Harburger Innenstadt Richtung Harburger Berge. In Harburg teilt sich die M12 vor dem Harburger Bahnhof auf und verläuft weiter als M9 Richtung Süden und M10 Richtung Westen.

LEGENDE

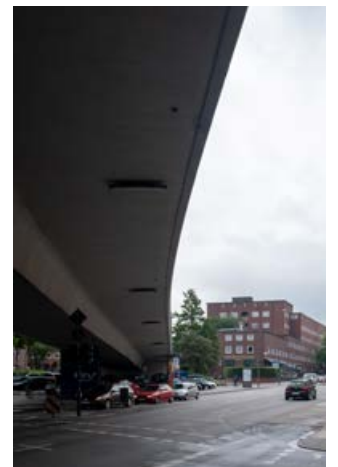
-  Schwerpunkträume
-  Räume mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial
-  Zentralitäten
-  Autobahn
-  Bahn
-  Magistrale



St. Pauli
Bank Hamburg-Wil

Bahn Halte
30 min
@1-11

085 + 719
22 11 22



M11: Der Ring:
Ring 2



M10: Entwicklungsband Süderelbe:
Hannoversche Straße – Cuxhavener Straße (B73)



M12: Elbinsel-Magistrale:
Amsinckstraße – Hannoversche Straße

Zehn Modellräume

Um die Umsetzung des Masterplans Magistralen einzuleiten, wurden – basierend auf der Überlagerung der verschiedenen Strategiekarten und in Abstimmung mit den Prozessbeteiligten – aus den Schwerpunkträumen der Profile zehn exemplarische Modellräume identifiziert. Hier werden die Strategien und Zielaussagen des Masterplans anhand konkreter Aufgabenstellungen in einer nächsten Phase planerisch getestet.

Definition und Ausblick

Modellräume sind Magistralenräume von gesamtstädtischer Bedeutung und besitzen eine entsprechende Strahlkraft in die Quartiere hinein. Es handelt sich um konkrete Orte mit komplexen Fragestellungen, die es in einer vertieften planerischen Phase weiterzuentwickeln und zu präzisieren gilt. Jeder der Räume berührt mindestens drei der magistralen-relevanten Themenfelder und Herausforderungen (Innenentwicklung, Mobilitätswende, neue Nutzungsmischungen, Qualität des öffentlichen Raums, Profilierung von Gewerbegebieten, Stärkung von Handel und Zentren, Klimaanpassung und vernetzte Freiräume sowie soziale Gerechtigkeit). Indem in einer vertieften planerischen Durcharbeitung Lösungsansätze erarbeitet werden, kann der Raum an diesen Orten maßgeblich von den Impulsen der Magistralenentwicklung profitieren. Die Bearbeitung der Modellräume wird im Anschluss an die Veröffentlichung des Masterplans Magistralen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Bezirksämtern, Fachbehörden, weiteren Akteurinnen und Akteuren stattfinden. Dabei werden die Aspekte Städtebau, Grünraum, Klimaanpassung, Mobilität sowie Nutzungsmischung integral betrachtet. Die zu erarbeitenden und als beispielhaft zu verstehenden konzeptionellen Entwürfe werden ebenfalls Aussagen zu den Umsetzungsstrategien, die eine Überführung in die Praxis erleichtern sollen, beinhalten.

Bedeutung und Ausarbeitung

Bei der geplanten Bearbeitung der Modellräume werden beispielhaft die jeweiligen räumlichen Fragestellungen untersucht. Dabei werden die im Masterplan Magistralen erarbeiteten Aspekte und Produkte, wie zum Beispiel die Ziele, Zielbilder und Prinzipien, auf den konkreten Teilraum angewendet. Eine parallele Verzahnung mit bestehenden Planungen sowie die Berücksichtigung der Umsetzungsstrategien (Kapitel 4) ist Bestandteil der Aufgabe. Ziel der Erarbeitung der Modellräume ist es, eine Grundlage zu schaffen, die einer konzeptionellen Weiterbearbeitung innerhalb der Bezirke, zum Beispiel im Rahmen der bezirklichen Konzepte, dient. Diese Vertiefung zeigt die Umsetzungsmöglichkeiten der Masterplan-Ziele auf und sorgt für ein verbessertes Verständnis der Ziele und der weiteren Magistralenprozesse. Die ausgewählten Modellräume und deren Entwicklungschancen werden im Folgenden beschrieben:

1. Luruper Hauptstraße/Zentrum (M2)
2. Eimsbütteler Marktplatz (M3)
3. Schnelsen (M3)
4. Grindelallee (M4)
5. Deelböge (M5)
6. Gewerbegebiet am Flughafen (M5)
7. Zentrum Wandsbek (M7)
8. Eiffestraße (M8)
9. Zentrum Bergedorf (M8)
10. Trelder Weg (M9)



Zehn Modellräume dienen dazu, Strategien und Zielaussagen des Masterplans in einer nächsten Phase planerisch zu testen

Luruper Hauptstraße/ Zentrum

Gelegen an der M2 im Bezirk Altona befindet sich der Modellraum Luruper Hauptstraße. Er ist Schnittpunkt der Magistrale mit dem Grünen Netz und Teil des RISE-Fördergebiets Lurup. Als Ortszentrum innerhalb der Äußeren Stadt gilt es, den zentralen Versorgungsbereich und das umliegende Quartier zu stärken und weiterzuentwickeln. Dazu zählt, die ÖPNV-Anbindung zu verbessern, den Lieferverkehr zu gewährleisten sowie den öffentlichen Raum für den Rad- und Fußverkehr zu qualifizieren. Die Aufgaben bestehen in der städtebaulichen und freiraumplanerischen Vernetzung der bestehenden Quartiere mit dem Wissenschaftsstandort und neuen Stadtquartieren der sich entwickelnden Science City Hamburg Bahrenfeld. Die Magistrale soll zum verbindenden Element mit hoher Aufenthaltsqualität werden.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Zentrenentwicklung
- Mobilitätswende
- Freiraumvernetzung
- Soziale Gerechtigkeit
- Klimaanpassung



Modellraum 1: Luruper Hauptstraße/Zentrum

Eimsbütteler Marktplatz

Der Eimsbütteler Marktplatz, der nicht den Charakter eines Marktplatzes hat, sondern vielmehr wie eine große grüne Verkehrsinsel anmutet, befindet sich an der M3 im Bezirk Eimsbüttel. Er ist umgeben von Geschosswohnungsbauten sowie Gewerbe und Industriegebieten. Er grenzt an das Quartier am Diebsteich sowie an das Zentrum des Urbanen Marktplatzes Osterstraße an. Dieser Modellraum liegt in der Urbanisierungszone, die als Entwicklungsziel „Mehr Stadt in der Stadt“ vorsieht. Die Quartiere der Urbanisierungszone sollen in Dichte und Höhe maßvoll der innerstädtischen Struktur angepasst werden. Ziel der Erarbeitung des Modellraums Eimsbütteler Marktplatz ist es, den Verkehrsknotenpunkt als Eingangssituation in das Eimsbütteler Kerngebiet und das Quartier am Diebsteich umzugestalten. Die große Fläche des Eimsbütteler Marktplatzes bietet neben den verkehrlichen Funktionen auch das Potenzial für einen attraktiven Ort mit Aufenthaltsqualität und Grünflächen. Ein Zukunftsthema wird die Neustrukturierung sein. Dabei liegt die Herausforderung darin, die im Wohnungsbauprogramm des Bezirks Eimsbüttel⁷ beschriebenen Potenziale zu heben, bestehendes Gewerbe zu stärken, qualitativ mit stadtverträglichen Nutzungen zu kombinieren und harmonisch in das Stadtbild zu integrieren.



Modellraum 2: Eimsbütteler Marktplatz

⁷ Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel (2023): Wohnungsbauprogramm.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Nutzungsmischung
- Produktive Orte
- Innenentwicklung
- Mobilitätswende

Schnelsen

Der Modellraum Schnelsen an der M3 ist im Bezirk Eimsbüttel im Bereich der Äußeren Stadt verortet und zeichnet sich durch seine Anbindung an den schienen- gebundenen Nahverkehr aus, der in diesem Teilraum in Zukunft im Sinne der Mobilitätswende noch weiter verbessert wird. Der Modellraum bietet Potenzial zur Innenentwicklung durch Prüfung der hier bereits festgelegten Vorkaufsrechte und indem mögliche Synergien mit den Entwicklungszielen des hier bestehenden RISE-Fördergebiets Schnelsen – Zentrum Frohmestraße/Burgwedel genutzt werden. Eine neue Campus-Stadtteilschule ist in dem Modellraum geplant und ermöglicht Anknüpfungspunkte zur Magistralen- entwicklung. Ziel der Entwicklung des Modellraums ist eine städtebauliche Profilierung Schnelsens als „Stadt- eingang“ mit einem urbanen Charakter.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Innenentwicklung
- Mobilitätswende
- Produktive Orte



Modellraum 3: Schnelsen

Grindelallee

Im innerstädtischen Abschnitt der M4 im Bezirk Eimsbüttel eröffnet der Neubau der U-Bahn-Linie 5 im Bereich der Grindelallee Möglichkeiten zur Neugestaltung des Straßenraums. Für die Grindel- allee als Zentrum und Mittelpunkt des Univiertels bietet sich damit die große Chance, mehr Platz und attraktiv gestaltete öffentliche Räume für das öffent- liche Leben zu schaffen. Die Grindelallee soll nicht nur ein gelebtes Beispiel für die Mobilitätswende, sondern auch in noch stärkerem Maß ein Ort des städtischen Lebens werden.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Mobilitätswende
- Zentrenentwicklung
- Öffentlicher Raum
- Klimaanpassung



Modellraum 4: Grindelallee

Deelböge

An der Deelböge sind Kreuzungen das bestimmende Thema. Neben der im Mittelpunkt stehenden, verkehrsdominierten Kreuzung – hier treffen die M11 und M5 aufeinander – verlaufen bislang fast unscheinbare Blau-Grüne Infrastrukturen durch den Raum. Städtebaulich ist dieser Raum durch einen Mix aus großen Gewerbeeinheiten, Kleingärten, Stadthäusern und gründerzeitlicher Bebauung geprägt. Eine Besonderheit bietet das nördlich angrenzende Naturschutzgebiet Eppendorfer Moor, dessen grüner Eingang in das städtische Freiraumnetz direkt an der Magistralenkreuzung liegt, sowie das angrenzende RISE-Fördergebiet Groß Borstel. Der Modellraum befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord innerhalb der Urbanisierungszone. Eine Umstrukturierung des vorhandenen großmaßstäblichen Kreuzungsbereichs bietet Entwicklungspotenziale für die Magistralen und ihr Umfeld. Vor allem die Bedeutung der Blau-Grünen Infrastruktur soll im Raum sichtbar werden. All dies wird die Aufgabe eines zukünftigen interdisziplinären Wettbewerbs an der Deelböge werden.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Klimaanpassung
- Freiraumvernetzung
- Produktive Orte
- Nutzungsmischungen
- Mobilitätswende



Modellraum 5: Deelböge

Gewerbegebiet am Flughafen

An der M5 im Bezirk Hamburg-Nord befindet sich der Modellraum Gewerbegebiet am Flughafen. Nördlich des Eppendorfer Moores und an eine Kleingartenkolonie angrenzend ist dieses Gewerbegebiet ein Magnet für flughafenaffines Gewerbe. Daneben finden sich magistralentypische gewerbliche Nutzungen sowie global agierende Firmen, die sich hier niedergelassen haben. Aus dieser Mischung heraus werden im Pilotprojekt „Nachhaltiges Gewerbegebiet Sportallee/Weg beim Jäger“ Maßnahmen ergriffen, die eine nachhaltigere Ausrichtung des Gewerbegebiets fördern. Dabei wird die Adresse des Gewerbegebiets gestärkt. Ziel der Magistralenentwicklung ist es, das Gewerbegebiet in den umliegenden Stadtraum zu integrieren.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Innenentwicklung
- Klimaanpassung
- Produktive Orte



Modellraum 6: Gewerbegebiet am Flughafen

Zentrum Wandsbek

Der Modellraum befindet sich im Bezirk Wandsbek an der M7. Das Bezirkszentrum rund um die von Geschäften gesäumte Wandsbeker Chaussee, die Platzfläche und der Umsteigepunkt Wandsbeker Markt bilden eines der großen Hamburger Hauptzentren. Rund um das Zentrum findet sich eine vielfältige Stadtstruktur, vom innerstädtischen Gewerbegebiet über neue Wohnquartiere bis hin zur Wandse-Landschaftsachse als Grünverbindung mit gesamtstädtischer Bedeutung. Im Zentrum Wandsbek kreuzen sich die M7 und der Ring 2, wodurch der Raum stark von Verkehrsinfrastrukturen geprägt ist und der öffentliche Raum an Attraktivität einbüßt. Ein Rahmenplan zur Entwicklung einer integrierten räumlichen Zukunftsvision für das Zentrum Wandsbek wird bereits erarbeitet. Hier stehen die Qualifizierung des öffentlichen Raums und die städtebauliche Ordnung einzelner Teilräume im Mittelpunkt.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Zentrenentwicklung
- Innenentwicklung
- Nutzungsmischungen
- Öffentlicher Raum
- Mobilitätswende



Modellraum 7: Zentrum Wandsbek

Eiffestraße

Der Modellraum des Bezirks Hamburg-Mitte liegt an der M8 im Bereich der Inneren Stadt im Projektgebiet „Stromaufwärts an Elbe und Bille“. Die Eiffestraße wird fast durchgängig von einem breiten Grünstreifen begleitet und gesäumt von Wohnbauten und gewerblichen Nutzungen. Parallel zur Magistrale verläuft im Süden der Mittelkanal. Einzelne Projekte zur Weiterentwicklung des Bestands werden bereits heute umgesetzt. Der Modellraum Eiffestraße ist somit prädestiniert, eine urbane Weiterentwicklung anzustoßen.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Innenentwicklung
- Nutzungsmischungen
- Klimaanpassung



Modellraum 8: Eiffestraße

Zentrum Bergedorf

Das Bergedorfer Zentrum ist ein Modellraum entlang der M8, der ans Grüne Netz grenzt und Teil des RISE-Fördergebiets Zentrum Bergedorf ist. In der historischen Bergedorfer Innenstadt liegen die zentralen Funktionen wie der S- und Fernbahnhof, ZOB und zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. Sie erstreckt sich nördlich und südlich der Magistrale. Durch die Entwicklung des Modellraums soll die trennende Wirkung der Magistrale im Bereich des Zentrums gemindert werden und der Stadtteil an dieser Stelle wieder stärker zusammenwachsen.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Zentrenentwicklung
- Freiraumvernetzung
- Öffentlicher Raum
- Produktive Orte
- Klimaanpassung
- Mobilitätswende



Modellraum 9: Zentrum Bergedorf

Trelder Weg

Im Bezirk Harburg, gelegen an der M9, befindet sich der Modellraum Trelder Weg. Das durch Zeilenbauten und Wohnhochhäuser der 1960er-Jahre geprägte Quartier rund um das Nahversorgungszentrum Trelder Weg ist bereits Bestandteil des RISE-Fördergebiets Wilstorf-Reeseberg. In Abstimmung mit dem Zentrenkonzept und den bezirklichen Nahversorgungskonzepten gilt es, diesen Raum hinsichtlich seiner bestehenden Versorgungsfunktion an der Magistrale zukunftsfähig aufzustellen. Dafür werden stadträumliche Konzeptansätze entwickelt, die das bisher von der Magistrale abgewandte, introvertierte Nahversorgungszentrum zum Magistralenraum hin öffnen, um einen belebten, attraktiven Straßenraum an der Magistrale zu schaffen und das Nahversorgungszentrum in seiner Funktion zu stärken.

Entwicklungsschwerpunkte:

- Zentrenentwicklung
- Soziale Gerechtigkeit
- Innenentwicklung



Modellraum 10: Trelder Weg

Instrumente & Organisation

Magistralenprozesse erkennen

Magistralenräume sind heterogen – Nutzungen, Dichten, soziodemografische Zusammensetzung, städtebauliche Typologien und Freiraumqualitäten variieren zwischen den Magistralen sowie in ihren jeweiligen Verläufen von der Inneren bis zur Äußeren Stadt. Gleichzeitig reichen die Eigentumsstrukturen von kleinteiligen Einzelimmobilien bis hin zu großräumigen Bestandshaltern – mit unterschiedlichen Entwicklungsinteressen. Auf diese unterschiedlichen Aufgabenstellungen reagiert der Masterplan Magistralen als Orientierungsrahmen und übergeordnete räumliche Strategie. Der Masterplan legt die Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung der Magistralen fest, die alle städtischen Handlungsfelder einschließen. Er dient der Koordinierung der räumlichen Entwicklung der Magistralen, ordnet Einzelprojekte in einen städtischen Zusammenhang ein und formuliert Gestaltungs- und Qualitätsziele. Anhand dieser Ziele werden räumliche Veränderungen unter Berücksichtigung aller städtischen Aufgaben bewertet und gesteuert.

Die erfolgreiche Umsetzung des Masterplans Magistralen erlaubt kein singuläres sektorales Handeln, sie braucht vielmehr ein integriertes, raumübergreifendes und kohärentes Verwaltungshandeln und eine zielgerichtete Prozessgestaltung. Die FHH möchte in den Magistralenprozessen eine aktive Rolle einnehmen und von ihren Gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten aktiv Gebrauch machen. Zahlreiche formelle und informelle Instrumente, die der Stadt, Politik und Zivilgesellschaft zur Verfügung stehen, unterstützen dabei, die Ziele der Magistralenentwicklung mit Blick auf die jeweilige ortsspezifische Ausgangssituation umsetzen zu können. Sie bieten einen Rahmen an Möglichkeiten, die bei den jeweiligen Planungen und Entwicklungen entlang der Magistralen angewandt werden können.

Prozesse erkennen und gestalten

Die erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Aufgaben erfordert eine genaue Analyse der gegebenen ortsspezifischen Verhältnisse und Rahmenbedingungen und den zielgenauen Einsatz von geeigneten Instrumenten, um die jeweiligen Entwicklungsziele zu erreichen. Hierzu bedarf es einer integrierten Prozessgestaltung: breit aufgestellte Denkansätze über die einzelnen städtischen Handlungsfelder hinaus und ein kooperatives, zukunftsorientiertes Handeln aller Beteiligten. Es geht darum, in Bezug auf die vielgestaltigen Herausforderungen an den Magistralen jeweils ein Zusammenspiel zwischen beteiligten Akteurinnen und Akteuren, den Instrumenten und erforderlichen Prozessschritten für jede Aufgabe zu arrangieren und fortlaufend feinzustimmen. Hierfür gilt es, Strategien zur Umsetzung der Magistralenziele zu entwickeln, die die verschiedenen Belange angemessen berücksichtigen und die unterschiedlichen Ziele untereinander abwägen.

Akteurinnen, Akteure und Aufgaben benennen

Komplexe städtebauliche Aufgaben erfordern eine Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren: Fachbehörden, Bezirksämter, Politik, Stadtgesellschaft und Privatwirtschaft. Auch eine zunehmende Vielfalt von Stakeholderinnen, Stakeholdern und Initiativen engagiert sich und nimmt Einfluss auf stadtplanerische Entscheidungen, städtebauliche und soziale Gestaltungsprozesse: Gewerbetreibende, Unternehmerinnen und Unternehmer, Kreative und Kulturschaffende, aber auch soziale Einrichtungen, Privateigentümerinnen und -eigentümer sowie zivilgesellschaftliche Initiativen mit verschiedensten Interessen. Ihr Zusammenspiel bestimmt maßgeblich den Projekterfolg und hat je nach Aufgabe unterschiedliche Schwerpunkte. Die zielgerichtete Einbindung aller Beteiligten und ihrer Aufgaben erfordert Zeit und trägt maßgeblich zu einem gelungenen Prozess bei.

Instrumente aufeinander abstimmen

Für die Planung und Umsetzung der Magistralenprojekte steht der Stadt eine Vielzahl von möglichen Instrumenten zur Verfügung, von denen eine Auswahl in diesem Kapitel einführend dargestellt wird (siehe Infoboxen). Diese Instrumente eröffnen eine breite Palette von Handlungsmöglichkeiten. Es wird zwischen formellen und informellen Instrumenten unterschieden. Die formellen Instrumente sind durch rechtlich festgelegte Verfahrensschritte und Beteiligungsstrukturen geprägt; die Anwendung der informellen Instrumente muss keinem Regelwerk folgen und kann nach Bedarf eingesetzt und ausgestaltet werden. Dabei gilt es, Synergien zu erkennen und Instrumente so aufeinander abzustimmen, dass eine zielgerichtete und aufeinander aufbauende Umsetzung erreicht wird.

Prozesse vorbereiten – die „Phase 0“

Magistralenentwicklung erfolgt asynchron innerhalb von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungszeiträumen, für die der Einsatz bestimmter Instrumente oder die Aktivierung bestimmter Akteurinnen und Akteure notwendig ist. Dieses erfordert eine sorgfältige Planung vor Prozessbeginn, um die Möglichkeiten einer „Partitur“ aus Handlungsebenen, Prozessphasen, Instrumenten, Akteurinnen, Akteuren und zeitlichen Aspekten zu erkennen und für jedes Projekt aktiv zu gestalten. Die „Phase 0“ ermöglicht ein aktives, integriertes Weichenstellen durch frühzeitiges Zusammenbringen der verschiedenen Akteurinnen und Akteure. In der „Phase 0“ sollen ein Prozess und ein Zielkorridor für die Entwicklung des jeweiligen Magistralenraums entworfen und Leitplanken abgestimmt werden. Bei dieser Vertiefung werden übergeordnete Fachinhalte für die jeweiligen Magistralenräume differenzierter betrachtet und mit Blick auf den konkreten Raum eingeordnet. Die sorgfältige Betrachtung und Abwägung der Interessen und Belange aller Beteiligten führt zu einer breiten Unterstützung und letztendlich zu einem erfolgreichen Erreichen der Magistralenziele.

Gelegenheitsfenster wahrnehmen und Impulse nutzen

Um die Ziele der Magistralenentwicklung zu erreichen, müssen – neben der aktiven Prozessgestaltung und der Initiierung von Projekten – ebenso die sich bietenden Gelegenheiten genutzt werden. Das können laufende Prozesse sein, in welche die Ziele der Magistralenentwicklung eingebracht werden, etwa im Zuge des Aus- oder Umbaus der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur oder des Ausbaus von Wärmenetzen, bei Grundstücksgeschäften mit städtischer Beteiligung oder einzelnen Baugenehmigungsverfahren. Wird die Umgestaltung des Straßenraumes oder die Erneuerung der Infrastruktur in Erwägung gezogen, lassen sich bestenfalls Synergien zu Magistralenprojekten schaffen. Ebenfalls können Politik, Privatwirtschaft oder Gesellschaft Maßnahmen an den Magistralen initiieren und sukzessive in die Umsetzung bringen.

Die Hamburger Magistralen im gemeinsamen Fokus – aktivieren, steuern, stabilisieren

Gemeinsame Ziele entwickeln

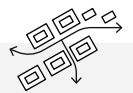
Magistralenentwicklung unterliegt einer Vielzahl von Dynamiken und Kräften. Unterschiedliche Interessenlagen, Entwicklungsabsichten und Wirkungshebel, finanzielle Mittel der Hauptakteurinnen und -akteure sowie politische Willensbildung beeinflussen Stadtentwicklungsprozesse wesentlich. Um die Dynamiken und Kräfte sinnvoll zu bündeln und im Sinne einer nachhaltigen Magistralenentwicklung zu stärken, ist das Bekenntnis zu gemeinsamen Zielen, einem gemeinsamen Handlungsrahmen und einer Schwerpunktsetzung essenziell. Oft ist es für die erfolgreiche Umsetzung von Projekten erforderlich, einen breiteren Kreis an Betroffenen oder Interessierten einzubeziehen – vielfältige Perspektiven dienen in der Regel der Akzeptanz und bereichern Vorhaben um Aspekte, die zuvor vielleicht nicht betrachtet wurden. Dies ist jeweils projektbezogen zu prüfen.

- > Entwicklungsziele formulieren, Akteurinnen und Akteure aktivieren

Magistralen sind gewachsene Stadträume. Insbesondere dort, wo verschiedene Bau- und Infrastrukturen und unterschiedliche Nutzungen zusammenkommen und aufgrund von neuen Anforderungen einer Neuordnung bzw. Weiterentwicklung bedürfen, sind ganzheitliche, disziplinübergreifende Ansätze gefragt. In den Schwerpunkträumen der Magistralenentwicklung können zum Beispiel städtebauliche Entwicklungskonzepte und Rahmenplanungen in einer frühen Entwicklungsphase („Phase 0“) angewandt werden. Gemeinsam mit relevanten Akteurinnen und Akteuren sowie Bürgerinnen und Bürgern zeigt die FHH Entwicklungspotenziale für einen definierten Raum und

Perspektiven für die weitere städtebauliche Planung auf. Die örtlichen und programmatischen Randbedingungen werden dabei stets berücksichtigt. Rahmenplanungen sind informelle Konzepte, die keinem standardisierten Verfahren unterworfen sind und keine Rechtsverbindlichkeit erlangen. Sie sind allerdings als beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzepte oder sonstige städtebauliche Planung bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen. Es gibt viele gute Beispiele in Hamburg von städtebaulichen Rahmenplänen für einzelne Magistralenabschnitte oder als bezirkliche „Magistralenkonzepte“ für ganze Magistralen, von denen Planende für zukünftige Gutachten dieser Art profitieren können. Darüber hinaus bieten städtebauliche Entwicklungskonzepte und Rahmenplanungen eine gute Grundlage für nachfolgende Gutachter-, Wettbewerbs- und dialogorientierte Entwurfsverfahren, deren Ausgestaltung je nach Erfordernis maßgeschneidert wird und die eine gestalterische Qualität und Vielfalt gewährleisten sollen. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Städtebauliche Rahmenplanung und weitere teilträumliche Konzepte
- Gutachter-, Wettbewerbs- und dialogorientierte Entwurfsverfahren
- Testplanungen und Reallabore



Städtebauliche Rahmenplanung und weitere teilträumliche Konzepte

Gesetzesgrundlage:

§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB regelt deren Berücksichtigung bei der Aufstellung von Bauleitplänen

Voraussetzungen:

Finanzielle und personelle Ressourcen seitens der Planungsdienststellen

Wirkung:

Ortsspezifische Konkretisierung planerischer Aussagen, informelles „Vorab-Instrument“ für die Bauleitplanung (selbstbindende Wirkung durch politischen Beschluss) oder städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungskonzepte (Voraussetzung für Förderfähigkeit)

Zeitaufwand:

Variiert je nach Kreis der zu Beteiligten, Größe des Gebietes, Entwicklungsbedarf etc.



Gutachter-, Wettbewerbs- und dialogorientierte Entwurfsverfahren

Gesetzesgrundlage:

§ 103 Abs. 6 GWB, Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW)

Voraussetzungen:

Finanzielle und personelle Ressourcen seitens der Planungsdienststellen

Wirkung:

Findung des am besten geeigneten Konzeptes, qualitativere Architektur und einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, Steigerung der Akzeptanz der Planungen

Zeitaufwand:

Zum Beispiel 3–12 Monate (nach Beauftragung), je nach Kreis der Beteiligten



Vermittlung und Kooperationsstrukturen

Voraussetzungen:

Finanzielle und personelle Ressourcen; Vorhandensein bzw. Aktivierung von Interesse und Engagement der Akteurinnen und Akteure; Festlegung eines Gebietes im Sinne der Entwicklungsziele

Wirkung:

Kooperative Strukturen schaffen für städtebaulich-funktionale Verbesserung des Umfelds

Aktiv steuern

Im Sinne der kommunalen Planungshoheit hat die FHH die Aufgabe, zusammen mit allen Beteiligten die Akteurinnen und Akteure in der Magistralenentwicklung auf die gemeinsam vereinbarten Ziele hinzulenken, sich entwickelnde Dynamiken frühzeitig zu erkennen und entweder unterstützend oder korrigierend einzugreifen. Dazu benötigt sie politische Aufträge, ausreichende Finanzierung und personelle Kapazitäten. Es steht eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung, die steuernd auf die Magistralenentwicklung wirken und die situationsbezogen angewendet werden können.

> Entwicklungsfähigkeit herstellen
Viele Stadträume an den Magistralen wirken ungeordnet oder als wäre ihr Potenzial nicht voll ausgeschöpft. Wenn die Entwicklung eines Magistralenraumes anvisiert wird, steht zunächst die Prüfung an, ob mit dem geltenden Planrecht die gesetzten Ziele erreicht werden können oder ob dieses geändert werden muss. Die planungsrechtliche Weichenstellung erfolgt häufig in einer frühen Phase, kann aber auch aus vorgelagerten, meist informellen Verfahren wie der Rahmenplanung resultieren. Zu berücksichtigen ist, dass formelle Verfahren des Baugesetzbuches wie das Bebauungsplanverfahren zeitintensiv sind. Durch die ebenfalls im Baugesetzbuch geregelten Instrumente der Bodenordnung wie die Umlegung oder die vereinfachte Umlegung können bei Bedarf – zur Umsetzung des geltenden Planrechts – bestehende Grundstückszuschnitte zweckmäßig gestaltet sowie grundstücksbezogene Rechte geändert,

> Kooperationen initiieren und etablieren
Magistralenentwicklung erfordert das Handeln vieler. Der Aufbau von Kooperations- und Arbeitsstrukturen dient dazu, die Privatwirtschaft, zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure, die Stadtverwaltung und weitere Träger öffentlicher Belange (TÖB) zusammenzubringen und sich in ihren Zielen gegenseitig zu unterstützen oder widersprüchliche Interessen auszugleichen. Damit die Umsetzung von Magistralenprojekten befördert wird, gilt es, konkrete Entwicklungsabsichten und Maßnahmen zu vereinbaren sowie bereitzustellende Ressourcen und Beteiligungen der Privatwirtschaft zu klären. Möglich wäre auch, dass Grundeigentümerinnen und -eigentümer gemeinsam und mit Begleitung durch die FHH daran arbeiten, die Standortqualität zu verbessern und zu diesem Zweck eigene Maßnahmen finanzieren. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Vermittlung und Kooperationsstrukturen
- Unterstützende Beratungsangebote und Dienstleistungen

neu begründet oder aufgehoben werden, sodass die beabsichtigte Entwicklung erst ermöglicht wird. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Bebauungsplan
- Umlegung oder vereinfachte Umlegung

Bebauungsplan

Gesetzesgrundlage:

§ 1, §§ 8 – 13a BauGB

Voraussetzungen:

Städtebauliche Erforderlichkeit für die Planaufstellung, klares Planungsziel, personelle und finanzielle Ressourcen seitens der Planungsdienststellen, i. d. R. Mitwirkungsinteresse der Planungsbe-
troffenen/Planbegünstigten, politische Klärung (Einleitung/
Aufstellung)

Wirkung:

Schaffung oder Änderung von Planungsrecht, Festlegung zu Art und Maß der baulichen Nutzung (Grundstücksausnutzung, Gebäude-
masse und -höhe), städtebauliche Verträge oder sektoraler
Bebauungsplan zur Wohnraumschaffung zur Sicherung von
gefördertem Wohnraum, Grundlage für weitere Instrumente, z. B.
zur Sicherung der Bauleitplanung durch Zurückstellungen von
Baugesuchen oder Erlass einer Veränderungssperre sowie
Umlegungsverfahren

Zeitaufwand:

Mehrere Jahre

Umlegung

Gesetzesgrundlage:

§§ 45 ff. BauGB

Voraussetzungen:

Bebauungsplan im Sinne des § 30 BauGB oder Anwendbarkeit des
§ 34 BauGB nach Maßgabe von § 45 Absatz 1 Nummer 2 BauGB

Wirkung:

Neuordnung von bebauten und unbebauten Grundstücken zur
Erschließung oder Neugestaltung von Gebieten, Schaffung von für
die bauliche oder sonstige Nutzung zweckmäßig gestalteten
Grundstücken

Zeitaufwand:

Wenige bis mehrere Jahre in Abhängigkeit insbesondere von der Zahl
der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer und ihrer
Mitwirkungsbereitschaft

Vereinfachte Umlegung

Gesetzesgrundlage:

§§ 80 ff. BauGB

Voraussetzungen:

Bebauungsplan im Sinne des § 30 BauGB oder Anwendbarkeit des
§ 34 BauGB nach Maßgabe von § 45 Absatz 1 Nummer 2 BauGB,
jedoch nur für Tausch in enger Nachbarschaft liegender Grund-
stücke bzw. Grundstücksteile oder einseitiger Zuteilung von
Grundstücken bzw. Grundstücksteilen, insbesondere
Splittergrundstücken

Wirkung:

Wie Umlegung, weniger Verfahrensschritte

Zeitaufwand:

Kürzer als Umlegung aufgrund der geringeren Anzahl der
Beteiligten und des vereinfachten Verfahrens

- > Entwicklungsziele absichern,
Fehlentwicklungen vermeiden
- An vielen Orten an den Magistralen besteht seit einigen Jahren ein reges Entwicklungs- und Bauinter-
esse. Um die Umsetzung von Planungszielen wie
Wohnungsbau- oder Gewerbeentwicklungen in den
Schwerpunkträumen der Magistralenentwicklung
bereits in einer frühen Phase zu sichern, können
unterschiedliche Instrumente regulierend wirken.
So können etwa für die angestrebte Gebietsent-
wicklung relevante Grundstücke über Vorkauf-
rechte oder freihändigen Ankauf durch die FHH
erworben werden. Die Vergabe von städtischen
Grundstücken im Rahmen von Konzeptausschrei-
bungen an Bauherrinnen und Bauherren ermöglicht
beispielsweise die Festlegung von Anteilen für den
preisgedämpften oder geförderten Wohnungsbau
ggf. mit temporärer Nutzung als öffentlich-
rechtliche Unterbringung. In anderen dynamischen
Magistralenabschnitten geht es eher darum, vermeintliche Fehlentwicklungen aufzuhalten bzw. in
eine bestimmte Richtung zu lenken. Beispielsweise
können in manchen Magistralenabschnitten städte-
bauliche Missstände, Leerstände in den Versor-
gungszentren oder sonstigen Erdgeschosszonen
auftreten oder soziale Segregation und die Vernach-
lässigung des öffentlichen Raums ein Thema sein.

Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Vorkaufsrecht oder freihändiger Erwerb von Grundstücken
- Konzeptausschreibungen
- RISE-Fördergebiet als Sanierungsgebiet
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Vorkaufsrecht



Gesetzesgrundlage:

§§ 24 ff. BauGB

Voraussetzungen:

Erwerbsfähige Grundstücke, Vorhandensein oder In-Betracht-Ziehen von städtebaulichen Maßnahmen, Nutzen zum Wohl der Allgemeinheit, z. B. zur Deckung des Wohnbedarfs, finanzielle und personelle Ressourcen

Wirkung:

Ermöglichung des Zugriffs der öffentlichen Hand auf Grundstücke, Sicherung der Planverwirklichung

Konzeptausschreibungen



Gesetzesgrundlage:

§§ 97 ff. GWB

Voraussetzungen:

Vergabe von Grundstücken im städtischen Eigentum überwiegend im Erbbaurecht

Wirkung:

Sicherung der architektonischen und städtebaulichen Qualität, Umsetzung von stadtentwicklungs-, wohnungs- und klimapolitischen Zielsetzungen, Umsetzung von Modellprojekten

RISE-Fördergebiet als Sanierungsgebiet



Grundlage:

Globalrichtlinie RISE und Förderrichtlinien RISE

Voraussetzungen:

Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) fördert Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf, die städtebaulich aufgewertet und sozial stabilisiert werden sollen; Festlegung eines RISE-Fördergebiets kann soweit erforderlich auch als Sanierungsgebiet gemäß §§ 136 ff. BauGB erfolgen; Voraussetzung ist eine Problem- und Potenzialanalyse (PPA), die Anforderungen an vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB erfüllt (Senatsbeschluss); sofern nur Sanierungsrecht genutzt werden soll, erfolgen Vorbereitung, Durchführung und Finanzierung außerhalb von RISE und den Vorgaben von Global- und Förderrichtlinien; zuständig sind Bezirksämter

Wirkung:

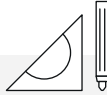
Behebung städtebaulicher Missstände; Verbesserung der Lebensqualität; in RISE-Fördergebieten, die als Sanierungsgebiet festgelegt sind, bestehen als rechtliche Eingriffsmöglichkeiten unter anderem eine Genehmigungspflicht (§§ 144, 145 BauGB), ein Vorkaufsrecht (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB), eine Kaufpreisbeschränkung (§ 153 BauGB) und eine Erhebungspflicht von Ausgleichsbeträgen (§ 154 BauGB)

Zeitaufwand:

Förderung RISE-Fördergebiet i. d. R. 7 Jahre

- > Bauliche Gestaltung positiv unterstützen
Die Magistralen sind als Hauptein- und -ausfallstraßen „Visitenkarten“ der Stadt. Sie prägen das Stadtbild. Viele Menschen nutzen die Magistralen, um sich in der Stadt fortzubewegen, und erleben dadurch „ein Stück Hamburg“. Neben der Durchführung von Qualifizierungsverfahren der FHH für besonders bedeutsame Bauvorhaben und von sonstigen, auch informellen Abstimmungen mit Bauherinnen und Bauherren können Gestaltungsvorgaben in Bebauungsplänen, Leitfäden und Handbüchern oder städtebaulichen Verträgen Spielräume zur Einflussnahme auf die äußere Gestaltung von Gebäuden und sonstigen Anlagen sowie auf den öffentlichen Raum bieten.

Gestaltungsverordnung/-richtlinien und Gestaltungsleitfäden



Gesetzesgrundlage:

§ 81 HBauO

Voraussetzungen:

Begründung für den Erlass einer Verordnung, Gestaltungsleitfäden im Rahmen von Bebauungsplanverfahren bzw. städtebaulichem Vertrag

Wirkung:

Gestaltungsvorgaben für die äußere Gestalt von Gebäuden und sonstigen Anlagen, unter anderem zu Baustoffen, Fassaden (z. B. Backstein), Fenstern, Solaranlagen und Dächern, bindende Wirkung in Baugenehmigungsverfahren (für Verordnungen); Einflussnahme auf die Gestaltung des öffentlichen Raums

- > Zentren profilieren und Impulse setzen, gewerblich und gemischt genutzte Gebiete sichern und weiterentwickeln

Die Zentren an den Magistralen sind wichtige Orte der Versorgung und des öffentlichen Lebens und sollen diese Funktionen auch in Zukunft beibehalten. Eine höhere Nutzungsvielfalt, attraktive öffentliche Räume mit hohem Grünanteil und gestärkte Versorgungsstrukturen können unter anderem zu einer Profilierung und Verzahnung der Zentren mit den umliegenden Quartieren beitragen. Ebenso sind Gewerbe und Produktion sowie gemischt genutzte Gebiete wichtige Bausteine einer funktionierenden Stadt. Sie ermöglichen die Entfaltung von wirtschaftlichen Funktionen und stellen für die Stadtbewohnerinnen und -bewohner wichtige Dienstleistungen und Arbeitsplätze in direkter Quartiersnähe bereit. Um sie zu sichern und gemäß den aktuellen städtischen Rahmenbedingungen wie Klimaanpassung und Flächenschonung anzupassen, ist es notwendig, sie zu profilieren und Vorschläge zu erarbeiten, wie sie zum Beispiel über neue gestapelte Bautypologien fortgeschrieben werden können und den sich heute abzeichnenden zukünftigen Bedarfen von Gewerbetreibenden, Unternehmerinnen und Unternehmern entgegenkommen. Auch die Verzahnung mit den umliegenden Quartieren durch eine Gestaltung des öffentlichen Raums,

attraktive Grünräume und die Kombination von zum Beispiel öffentlichkeitswirksamen Nutzungen in den magistralenseitigen Erdgeschossen mit produzierenden Funktionen (Gewerbehöfe) kann dazu beitragen, die Nutzungseffizienz der Gebiete zu steigern und sie im Stadtraum dauerhaft zu verankern. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Einsatz öffentlicher Fördermittel
- RISE-Fördergebiet
- Konzeptvergaben

Eigenentwicklung unterstützen

Die Planungshoheit der FHH ermöglicht ihr weitreichende Möglichkeiten, die Stadtentwicklung zu steuern. Daneben schlummert jedoch ein großes Potenzial an Kräften verschiedener Akteurinnen und Akteure auf privatwirtschaftlicher oder zivilgesellschaftlicher Ebene, deren Entwicklungswille oft an den geeigneten Mitteln und fehlenden Strukturen zur Umsetzung scheitert oder deren Entwicklungsinteresse noch geweckt werden könnte. Hier können noch stärker Anreize geschaffen werden, die diese Kräfte aktivieren und handlungsfähig machen, um zivilgesellschaftliches Engagement und privatwirtschaftliche Initiative hervorzurufen.

- > Anreize bieten, Impulse setzen
An den Magistralen gibt es viele private Grundstücke, deren Nutzung, städtebauliche Dichte oder baulich-räumliche oder gestalterische Qualitäten nicht oder nur in geringem Maße den Magistralenzielen entsprechen. Die FHH und andere Akteurinnen und Akteure können hier wichtige Impulse setzen, die dazu führen können, dass Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft Maßnahmen im Sinne der Magistralenentwicklung ergreifen. Die Möglichkeiten für solche Impulse und Anreize sind denkbar vielfältig und bedienen verschiedene Maßstabsebenen: Von aktivierenden Unterstützungsangeboten über die Beratung zu technischen oder rechtlichen Fragestellungen bis hin zur finanziellen Förderung. Eine Möglichkeit ist beispielsweise die Bereitstellung von

öffentlichen Beratungsstellen wie für energetische Optimierungen (z. B. Energielotsen) oder zur Initiierung von Baugemeinschaften. Ergänzend dazu werden in einigen Fällen Fördermittel für private Akteurinnen und Akteure angeboten, wie beispielsweise die Förderprogramme der Hamburgischen Investitions- und Förderbank für Wohnungsbau und -modernisierung, Gründächer und Fassadenbegrünungen oder Fahrradabstellanlagen. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Unterstützende Beratungsangebote
- Einsatz öffentlicher Fördermittel



Unterstützende Beratungsangebote

Voraussetzungen:

Finanzielle und personelle Ressourcen seitens der Planungsdienststellen, aber auch finanzielle Beteiligung der privaten Akteurinnen und Akteure; Interesse und Wille der Eigentümerinnen und Eigentümer an einer baulichen Entwicklung

Wirkung:

Befähigung der Eigentümerinnen und Eigentümer durch unterstützende Beratungsangebote (unter anderem zu Grundstücks- und Immobilienfragen, Energieberatung)

Aktiv schützen und stabilisieren

Magistralenentwicklung kennt kein einheitliches Tempo. Sehr dynamische Entwicklungen können gewachsene Quartiere an den Magistralen strapazieren, spontane Impulse können ihnen dienen. Hier gilt es, genau hinzuschauen und bewährte Strukturen zu erkennen, um sie zu stabilisieren, zu schützen und behutsam weiterzuentwickeln. Das Ziel ist es, eine sukzessive und bedarfsgerechte Entwicklung der Quartiere an den Magistralen zu ermöglichen. An einigen Orten spielt der Denkmalschutz eine wichtige Rolle, um beispielsweise Bau- und Gartendenkmäler oder Ensembles zu erhalten, die charakteristisch für das Stadtbild in den jeweiligen Magistralenabschnitten sind.

- > Quartiere städtebaulich aufwerten und sozial stabilisieren

Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf sollen städtebaulich aufgewertet und sozial stabilisiert werden, um Hamburg als gerechte und lebenswerte Stadt weiterzuentwickeln und den sozialen Zusammenhalt zu fördern. Zu diesem Zweck fasst das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) die Programme der Städtebauförderung unter einem Dach zusammen und verbessert die Lebensqualität in den Quartieren. RISE-Fördergebiete werden sowohl in Bestandsquartieren als auch in neuen, wachsenden Quartieren festgelegt. Auch die Magistralenentwicklung kann die RISE-Gebietsentwicklung unterstützen, wenn sie in der Strategie für das Gebiet integriert wird. Entscheidend ist, ob die konkrete Magistralenentwicklung auch eine Quartiersentwicklung mit entsprechenden sozialräumlichen bzw. infrastrukturellen Anpassungsbedarfen zum Ziel hat. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- RISE-Fördergebiet
- Städtebauliche Erhaltungsverordnung



RISE-Fördergebiet

Grundlage:

Globalrichtlinie RISE und Förderrichtlinien RISE

Voraussetzungen:

Quartier mit besonderem Entwicklungsbedarf unter Berücksichtigung der Erkenntnisse des Sozialmonitorings, Quartiersentwicklung als Magistralenziel, Problem- und Potenzialanalyse (PPA), Festlegung als RISE-Fördergebiet (Senatsbeschluss), enge Kooperation und Finanzierungsbeitrag durch die fachzuständigen Dienststellen (z. B. bei Verkehrsmaßnahmen)

Wirkung:

Verbesserung der Lebensqualität durch Investitionen in die soziale Infrastruktur, in das Wohnumfeld, in die Qualifizierung öffentlicher Plätze, Freiflächen und Grünanlagen, Unterstützung von Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, Stärkung der Versorgungsstrukturen und Verbesserung der Nutzungsvielfalt in den Zentren

Zeitaufwand:

Förderung RISE-Fördergebiet i. d. R. 7 Jahre



Städtebauliche Erhaltungsverordnung

Gesetzesgrundlage:

§ 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB

Voraussetzungen:

Schutzwürdigkeit der städtebaulichen Eigenart des Gebiets aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt, zum Beispiel bei besonders erhaltenswerter Bausubstanz, Backsteinbauten

Wirkung:

Schaffung eines Genehmigungsvorbehalts bei Rückbau, Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen



Soziale Erhaltungsverordnung

Gesetzesgrundlage:

§ 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB

Voraussetzungen:

Zusammensetzung der Wohnbevölkerung muss gefährdet sein und die Gefahr negativer städtebaulicher Folgen einer Verdrängung der ansässigen Wohnbevölkerung bestehen (Verlust günstigen Wohnraums), Grundlage für den Erlass einer SozErhVO ist eine Repräsentativuntersuchung

Wirkung:

Zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung unterliegen Rückbau, Änderung und Nutzungsänderung baulicher Anlagen einem Genehmigungsvorbehalt, sowohl bei vermietetem als auch bei leer stehendem sowie selbst genutztem Wohnraum; in Verbindung mit der Umwandlungsverordnung ist Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen genehmigungsbedürftig

> Wohnungsbestände sozialverträglich entwickeln und Verdrängung verhindern

An den Magistralen soll nicht nur Wohnungsneubau die bestehenden Quartiere baulich ergänzen bzw. diese erneuern, sondern auch bezahlbares Wohnen im Wohnungsbestand gesichert werden. Insbesondere Altbauquartiere mit urbaner Mischung und zunehmend auch Quartiere der Nachkriegszeit stehen aufgrund hoher Attraktivität und einer entsprechenden Nachfrage unter einem starken Aufwertungs- und Verdrängungsdruck. Als zentrales Mittel der Wohnungsbestandspolitik zur Sicherung bezahlbaren Wohnens flankieren deshalb Soziale Erhaltungsverordnungen (SozErhVO) die Neubaustrategie des Senats. Diese können zum Schutz der Bewohnerinnen- und Bewohnerstrukturen vor Verdrängung erlassen werden. Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Soziale Erhaltungsverordnung
- Wohnraumförderung der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB)

Mobilitätswende antizipieren

Die Mobilitätswende ist bereits im Gange. Überall in Stadt und Region werden Planungen und Konzepte erstellt, Maßnahmen vorbereitet und umgesetzt. Neben dem ÖPNV-Netzausbau gilt es, das Angebot für den Fuß- und Radverkehr weiterzuentwickeln und somit einen Angebotsausbau des gesamten Umweltverbundes zu erreichen. Ausgehend von den

Klimazielen der FHH ist es erklärtes Ziel, den Modal Split nachhaltig zu verändern. Die hierfür notwendigen Maßnahmen und Teilstrategien werden im Rahmen der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung abgestimmt. Dabei ist eine zentrale Fragestellung, wie mit zunehmenden Flächenbedarfen für Mobilität umzugehen ist. Die Magistralen werden auch in Zukunft wichtige Mobilitätsachsen der Stadt für Personen- und Wirtschaftsverkehr sein. Zusätzlich bestehen vielfältige weitere Ansprüche an die Nebenflächen. Beispielsweise werden für den Wirtschaftsverkehr auch weiterhin Lieferzonen sowie Parkmöglichkeiten für Handwerkerinnen, Handwerker und Pflegedienste umzusetzen sein. Um den gestiegenen Anforderungen an Anlagen des Fuß- und Radverkehrs sowie klimaangepassten Baumstandorten gerecht zu werden, werden gemäß den bestehenden Regelwerken wie ReStra (Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) und HWG (Hamburgisches Wegegesetz) streckenweise Erweiterungen von Verkehrsflächen notwendig. Dies gilt umso mehr, wenn zur Belebung der Erdgeschosszonen Flächen für Auslagen des Handels und Außengastronomie geschaffen werden sollen oder Lieferzonen benötigt werden.

Grundsätzlich soll nach Lösungen gesucht werden, die mit der vorhandenen Straßenverkehrsfläche auskommen – insbesondere dort, wo die Straßen von bestehender Bebauung mit zukunftsfähiger städtebaulicher Struktur gefasst sind. Die Mobilität wird sukzessive ihr Gesicht verändern und neue Formen annehmen, zum Beispiel auch durch elektrisch oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge. Die Emissionen an den Magistralen werden perspektivisch sinken (müssen), zumal sich die Grenzwerte für den Immissionsschutz in den nächsten Jahren weiter verschärfen werden. Damit neue räumliche und grüne Qualitäten in den Magistralenräumen entstehen können, ist es notwendig, die Mobilitätswende integriert zu betrachten – die Stadtplanung braucht die verkehrliche Perspektive, die Verkehrsplanung die integrierte stadträumliche Perspektive, in der andere Funktionen wie beispielsweise Klimaanpassung, Starkregenvorsorge und Blau-Grüne Infrastruktur einen wichtigen Stellenwert für eine nachhaltige und gesunde Stadtentwicklung haben.

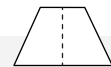
> Integriertes Handeln der Fachressorts
Neben den stadtplanerischen gibt es auch fachplanerische Instrumente und Planungsprozesse weiterer Fachressorts, aus denen heraus die Umsetzung der Magistralenziele möglich ist. Integriertes Handeln und eine frühzeitige Abstimmung sind hierbei die Voraussetzung, um magistralenspezifische Gelegenheitsfenster zu erkennen und Impulse ganzheitlich zu nutzen. Durch die Berücksichtigung der Strategie Mobilitätswende im Masterplan Magistralen werden auf weit-sichtiger Weise Potenziale erkannt, die Ziele aller Fachbehörden unterstützen. Am deutlichsten wird dies in Hinsicht auf den Aus- und Umbau des ÖPNV. Hiervon geht ein großer Impuls zur Implementierung der Magistralenziele aus. Insbesondere die Straßenplanung bietet Möglichkeiten der integrierten Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum und Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität eines öffentlichen Raums.

Durch die frühzeitige Einbeziehung aller Fachbereiche in die Entwurfsplanung von Straßenplanungen können Synergien genutzt werden. Auch verkehrsrechtliche Anordnungen, zum Beispiel geschwindigkeitsreduzierte

Zonen im Umfeld sensibler Nutzungen wie etwa Schulen, können für die Umsetzung einzelner Ziele herangezogen werden. Es bietet sich ein erweiterter Blickwinkel auf das Netzwerk der Akteurinnen und Akteure an: Bundesbehörden bieten langfristige Ansatzmöglichkeiten für thematische Weichenstellungen zur Entwicklung der Magistralen. Die Landesbetriebe übernehmen die operative Planung und Umsetzung. Magistralenabschnitte, die großzügige planerische Spielräume ermöglichen, können von Hinweisen und Ideen aus öffentlichen Beteiligungen profitieren.

Geeignete Instrumente sind zum Beispiel:

- Bebauungsplanung
- Straßenplanung (einschließlich behördlicher Verschickungsverfahren)
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnung
- Integrierte Verkehrskonzepte
- Verkehrstechnische Untersuchungen, z. B. als Bestandteil von Rahmenplanungen
- Machbarkeitsstudien für Baumpflanzungspotenziale
- Testplanungen und Reallabore



Straßenplanung

Gesetzesgrundlage:

HWG, StVG, VwV-StVO unter Einbeziehung der einschlägigen Richtlinien, Hinweise und Empfehlungen insbesondere der ReStra, je nach Planungsauftrag (Umbau, Neubau oder Rückbau) und Planstufe unterschiedliche Verfahren

Voraussetzungen:

Klares Planungsziel, personelle und finanzielle Ressourcen seitens der Planungsdienststellen, Beteiligung anderer Dienststellen, TÖB und der Bevölkerung, Zielfelder, Unfallgeschehen, Entwurfsvorgaben, überörtliche Planungen, Verkehrskonzepte und Planwerke (z. B. aus Bebauungsplan- oder Rahmenplanverfahren) fließen frühzeitig in den Entwurfsprozess ein (kein linearer Entwurfsprozess), Abwägung konkurrierender Ansprüche notwendig, Rückkopplungen einbeziehen, politische Klärung (Einleitung/Beschluss)

Wirkung:

Schaffung durchgängig und hierarchisch gegliederter Netze und Straßenräume, die sicher, barrierefrei, umfeldverträglich, wirtschaftlich, städtebaulich qualitativ und entsprechend ihrer Lage, Funktion und Belastung hinreichend leistungsfähig für die verschiedenen Verkehrsarten sind

Zeitaufwand:

Mehrere Monate bis Jahre



Testplanungen und Reallabore

Voraussetzungen:

Finanzielle und personelle Ressourcen, rechtliche Legitimation, längerer zeitlicher Vorlauf von Maßnahmen ist gegeben, geplante Evaluation der Ergebnisse

Wirkung:

Erkenntnisgewinn anhand von ausgewählten temporären Erprobungen vor allem im Freiraum, Steigerung der Akzeptanz durch das offene Vorgehen, mögliche Vorbildfunktion für eine zukunftsfähige Entwicklung der Freiräume entlang der Magistralen

Masterplan erfolgreich umsetzen

Die Kombination macht's!

Instrumente wirken nur gemeinsam. Eine vollständige Entfaltung finden die einzelnen Instrumente nur dann, wenn sie nicht isoliert, sondern im Baukastenprinzip in einem synergetischen, prozessualen Zusammenhang gedacht und angewandt werden. Hierfür sind eine ressortübergreifende Zusammenarbeit, eine abgestimmte Entscheidungsfindung und ein großer Durchsetzungswille erforderlich. Für jede Maßnahme und jeden Ort ist zu prüfen, welche Entwicklungsstrategie erforderlich ist und welche Instrumente zum Einsatz kommen, um Neues zu schaffen und Gutes zu bewahren. Aufgrund der Vielfalt der Magistralenräume und Aufgabenstellungen wird es keinen einheitlichen Entwicklungsansatz für die Magistralen geben.

Planungsrecht und aktive Liegenschaftspolitik schaffen Sicherheit!

Die Praxis zeigt, um Magistralenabschnitte nachzuverdichten oder Nutzungsänderungen wirklich in die Wege leiten zu können, ist es in den meisten Fällen erforderlich, formelle Instrumente wie die Änderung oder Neuauflistung des Planrechts anzuwenden. Dies kann jedoch nicht an allen Orten gleichzeitig erfolgen. Planrecht soll zunächst dort primär

geschaffen werden, wo auch das größte Entwicklungspotenzial gesehen wird und die anvisierte Entwicklung den Zielen des Masterplans entspricht. Das Gleiche gilt für eine aktive Liegenschaftspolitik, die bei Bedarf vorausschauend die Umlegung oder den Ankauf von relevanten Grundstücken ermöglicht.

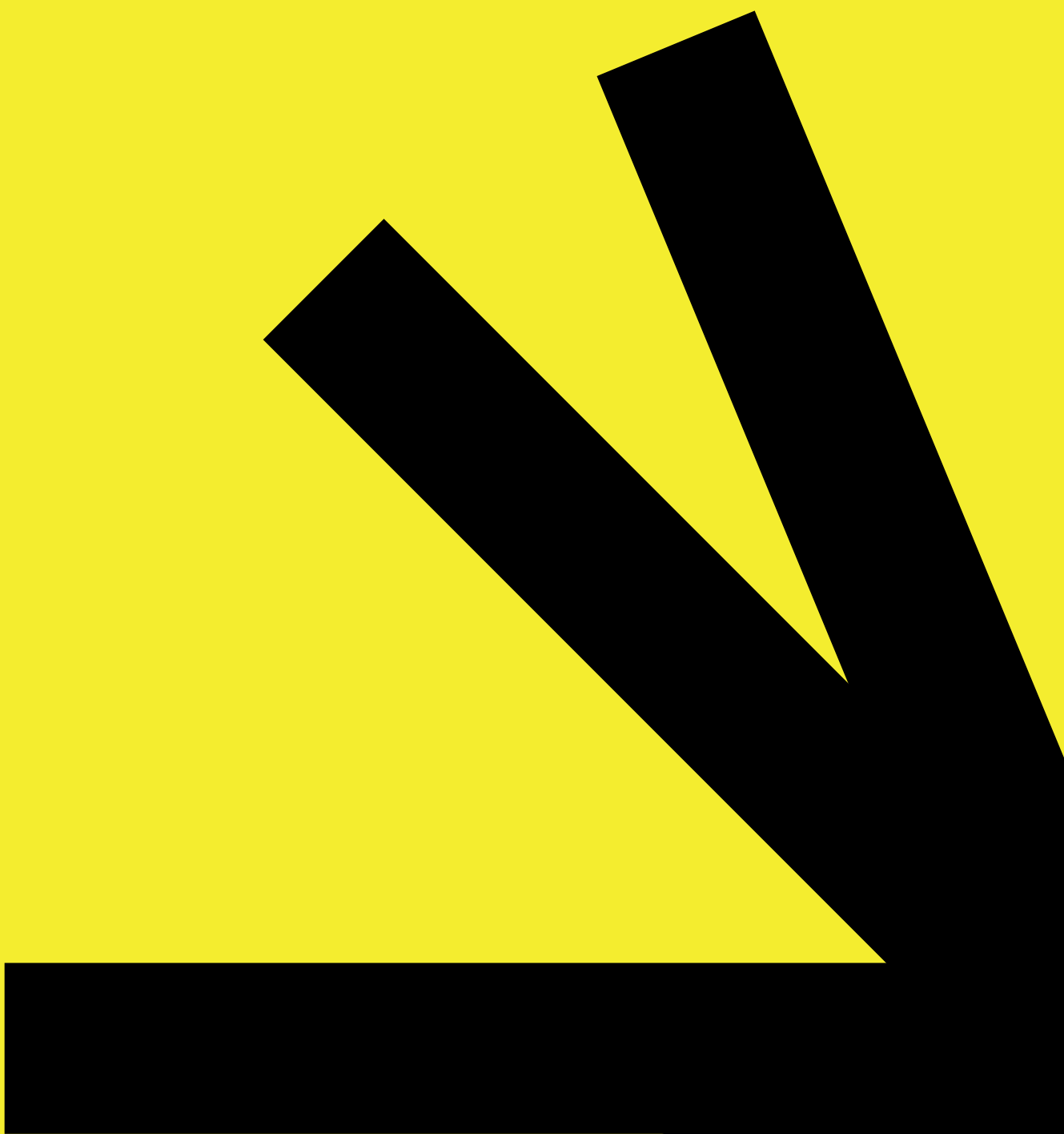
Innovativ strategisch denken!

Mit dem „Instrumentenkoffer“ steht ein breites Spektrum an Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Der zielgenaue Instrumenteneinsatz ist klug mit den verfügbaren oder noch zu mobilisierenden Ressourcen abzustimmen, aber gleichzeitig auch flexibel zu gestalten, um Gelegenheitsfenster und Chancen auf Umsetzung zu nutzen. Darüber hinaus braucht Magistralenentwicklung neue Impulse und unkonventionelle Ansätze, die beispielsweise unter Einsatz von Förderprogrammen umgesetzt werden können. Innovative oder experimentelle Ansätze der Magistralenentwicklung, zum Beispiel Modellprojekte zu neuen Gebäudetypologien, der energetischen Optimierung oder technische Neuerungen zur Integration von Blau-Grüner Infrastruktur, sind an verschiedenen Magistralenorten in unterschiedlicher Weise denkbar.

Allianzen für die Magistralen schaffen!

Eine kohärente, integrierte und verträgliche Magistralenentwicklung kann nur im Dialog und in Kooperation vieler Beteiligter umgesetzt werden. Eine enge Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft, Verbänden und Planenden ist ebenso wichtig wie die Beteiligung und Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger an der Planung und zukünftigen Gestaltung der Magistralenräume. Initialzündungen für gute Projekte können dabei von unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren kommen. Aufbauend auf dem Internationalen Bauforum 2019 | Magistralen wird weiterhin ein hoher Grad an Transparenz und Dialog angestrebt.

5



Ausblick



Magistralen sind Zukunftsräume

An den Magistralen bündeln sich die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung. Der Masterplan Magistralen knüpft an die bisherigen Stadtentwicklungsstrategien an, setzt dabei neue Impulse und macht die Magistralen zum zentralen Handlungsraum einer integrierten Stadtentwicklung. Mit dem Ziel einer lebenswerten, kompakten, vielfältigen und resilienten Stadt wird ein Paradigmenwechsel eingeleitet, um die Magistralenräume neu zu interpretieren: als Lebensadern, neue Orte des Wohnens und Arbeitens in bestehenden Quartieren, als Reallabore für neue Formen der städtischen Produktion, Schwerpunkträume für Klimaanpassung und Klimaschutz und nicht zuletzt als Orte einer gelebten Mobilitätswende. Das gesamte Entwicklungspotenzial wird oft erst auf den zweiten Blick sichtbar. Die Entwicklung der sich über ca. 160 Kilometer durch die Stadt mit all ihren unterschiedlichen Lagen und Themen erstreckenden Magistralen erfordert, neben der FHH als steuernde Instanz, das Mitwirken von Zivilgesellschaft und Privatwirtschaft sowie neue Verfahren und Prozesse, die in der Stadtgesellschaft breit getragen umgesetzt werden.

Die Magistralen sind – explizit oder am Rande – Gegenstand verschiedenster vorliegender Fachplanungen oder teilräumlicher Konzepte der FHH, ob in der Strategie Mobilitätswende, im Landschaftsprogramm, im Zentrenkonzept oder in bezirklichen Planungen. Der Masterplan Magistralen betrachtet diese Räume integriert und ganzheitlich aus gesamtstädtischer Perspektive, bezieht alle Aspekte von Stadtentwicklung ein und stimmt diese miteinander ab. Dabei sind die gegenseitigen Wechselwirkungen stets zu berücksichtigen und Synergien bestmöglich zu nutzen. Eine konsequente räumlich-funktionale Qualifizierung der Magistralenräume verändert das städtische Gefüge, stützt die polyzentrale Stadtstruktur Hamburgs und verdichtet sichtbar die gebaute Stadt. Die Dichtezonen des Räumlichen Leitbildes verschieben sich tendenziell nach außen entlang der Magistralen. In einer Stadt mit begrenzten Flächenressourcen werden die über eine gute infrastrukturelle Grundausstattung verfügenden Magistralen zu Trägern eines verdichteten funktionalen Angebotes.

Neue Erzählungen und Zukunftsbilder sind notwendig, um den Magistralen als urbanen Lebens- und Verkehrsräumen ein Gesicht zu geben. Angesichts eines sich sukzessive verändernden Mobilitätsverhaltens, das sich bereits heute in Verkehrserhebungen und -modellen niederschlägt, braucht es Visionen und Strategien für den klimagerechten Umbau und die Weiterentwicklung der Stadt- und Straßenräume. Die Effekte verstärken sich gegenseitig und können dazu beitragen, die Klimaziele, zu denen sich Bund, Länder und Kommunen verpflichtet haben, zu erreichen. Die Magistralenräume werden zum Kristallisationspunkt einer integrierten Stadt-, Mobilitäts- und Freiraumentwicklung, mit einem Fokus auf den Umbau des Bestehenden.

Implementierung des Masterplans

Den Masterplan als Orientierungsrahmen setzen

Die strategischen Konzepte und räumlichen Planungen der unterschiedlichen Fachbehörden wurden bei der Erstellung des Masterplans berücksichtigt. In Zukunft soll der Masterplan die Grundlage für Planungen im Bereich der Magistralen sein. Dies geschieht insbesondere in weiteren Fachplanungen, informellen bezirklichen Planungen wie auch in der verbindlichen Bauleitplanung, in die der Masterplan Magistralen als Abwägungsbelang einzubeziehen ist. Für die Bezirksämter, die in den Stadträumen in der Regel die Planungshoheit innehaben, ist der Masterplan als strategischer Rahmen für die verschiedenen Projekte und Maßnahmen zu verstehen und gemäß den lokalen Möglichkeiten und Notwendigkeiten räumlich und inhaltlich zu konkretisieren.

Bezirkliche Magistralenkonzepte anstoßen

Der Masterplan Magistralen zeigt für jede der zwölf Magistralen, wo sich Räume aktuell entwickeln, wo Potenziale liegen, und benennt Schwerpunkte und Entwicklungsziele. Die übergeordneten Aussagen des Masterplans werden, etwa zu Fragen des Städtebaus, der Freiraumstruktur und verkehrlicher Aspekte, in Zuständigkeit der Bezirksämter für die konkreten Magistralenräume ausgestaltet. Die Bezirksämter erarbeiten zu gegebenem Zeitpunkt unter Berücksichtigung aller Masterplan-Inhalte bezirkliche Konzepte für ihre jeweiligen Magistralen oder Magistralenabschnitte, sofern diese nicht bereits vorliegen oder aktualisiert werden müssen. Diese sollen den Magistralenverlauf ganzheitlich abbilden und je nach Gegebenheit und Lokalität ein Leitbild für die zukünftige Entwicklung der jeweiligen Magistrale erzeugen. Die Konzepte können räumliche Schwerpunkte enthalten. Sie bilden die Grundlagen für die anschließenden verbindlichen Bauleitplanungen sowie weitere teilräumliche Planungsprozesse.

Prioritäten festlegen und Ressourcen bündeln

Bei der Entwicklung der Magistralen werden Schwerpunkte gesetzt. Eine Priorisierung auf Basis des Masterplans Magistralen und teilräumlicher Magistralenplanungen ist essenziell, um Ressourcen aktiv zu bündeln und Projekte zielgerichtet in die Umsetzung zu bringen. Zur Auswahl von prioritären Orten und Projekten werden Kriterien entwickelt, auf welche Projekte und Gebiete sich die FHH und ihre Partnerinnen und Partner gezielt konzentrieren sollen (unter anderem ÖPNV-Erreichbarkeit, sozio-ökonomische Faktoren, Eigentumsstruktur, Planungskontext etc.). So wurden im Masterplan-Prozess bereits Schwerpunkträume in den Magistralenprofilen oder als Modellräume definiert, an denen in den nächsten Jahren fokussiert gearbeitet werden soll. Die Schwerpunkträume und Magistralenprojekte stellen kein finales Magistralenprogramm dar. Dieses wird flexibel anzupassen sein, um Gelegenheitsfenster zu nutzen und aktuelle Entwicklungen zu antizipieren. Es handelt sich um einen lebendigen Prozess und die Stadt formuliert mit dem Masterplan Magistralen den Anspruch, diesen Prozess aktiv zu steuern.

Modellräume in die Wege leiten

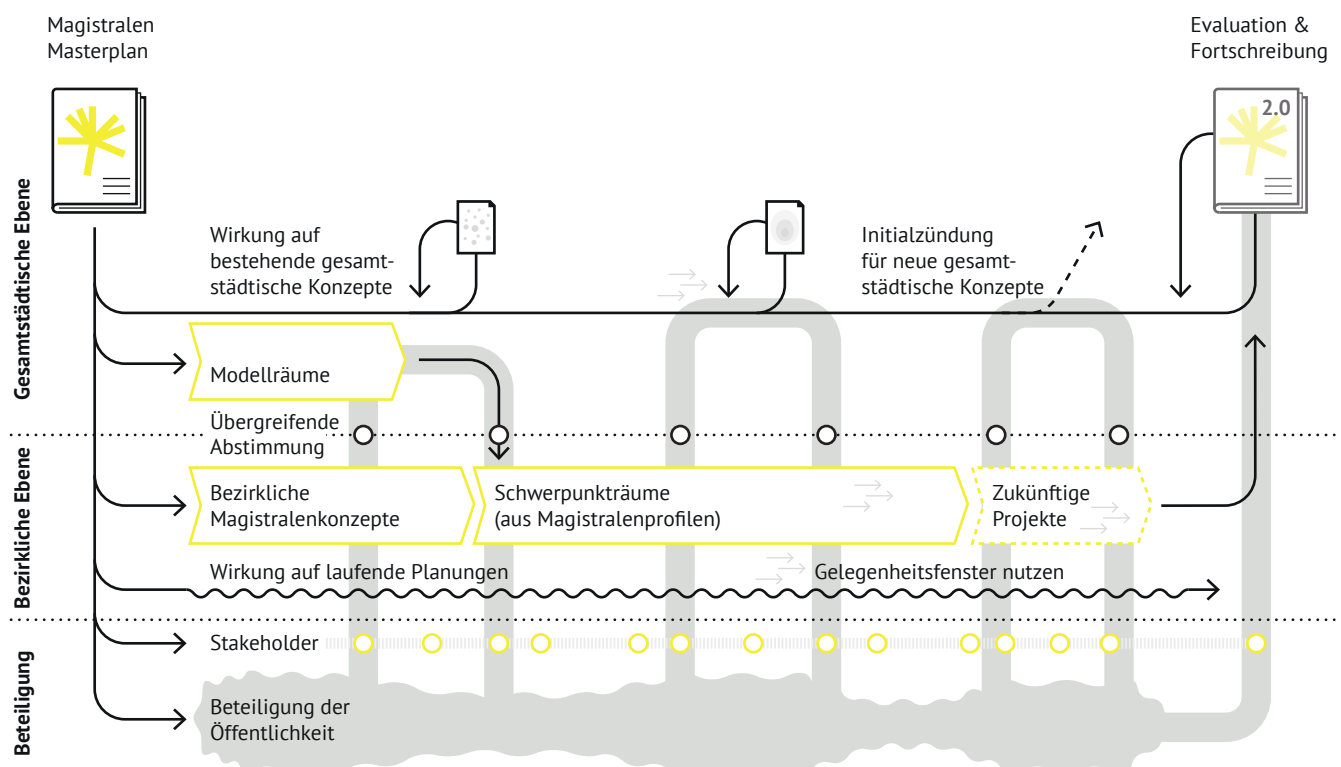
Als einen Schritt in Richtung Umsetzung wird der Masterplan eine Vertiefung erfahren. Anhand von ausgewählten Schwerpunkträumen von gesamtstädtischer Bedeutung (siehe Kapitel 2) werden beispielhafte Lösungen für verschiedene magistralenrelevante Themenfelder und Herausforderungen erarbeitet. Diese Vertiefung zeigt die Umsetzungsmöglichkeiten des Masterplans auf und die Anwendung der Ziele in konkreten Räumen. Die Bearbeitung der Modellräume findet in enger Zusammenarbeit der zuständigen Bezirksämter und Fachbehörden statt. Ziel ist es, eine Grundlage zu schaffen, die einer konzeptionellen und planerischen Weiterbearbeitung durch die Bezirksämter, zum Beispiel im Rahmen bezirklicher Magistralenkonzepte, und durch weitere planende Akteurinnen und Akteure dient.

Wirtschaftlichkeit sichern und Mehrwert erzielen

Insgesamt ist mit der Magistralenentwicklung ein sehr großer stadtwirtschaftlicher und stadtgesellschaftlicher Mehrwert verbunden (z. B. Flächen für neue Wohnungen, neue Arbeitsplätze und attraktive Geschäftslagen sowie eine Steigerung der Lebensqualität). Wirtschaftliche, soziale und ökologische Vorteile einer städtischen Investition müssen eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz ergeben. Private Entwicklungstätigkeiten und ihre positiven Folgeeffekte leisten dabei einen wesentlichen Beitrag, wobei die FHH der Bodenspekulation aktiv entgegenwirken will.

Magistralen gemeinsam gestalten

In einer Zeit, in der Städte einem rasanten Wandel, sozialen Dynamiken und immer komplexeren Herausforderungen unterliegen, wird die Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem unverzichtbaren Instrument in der Stadtentwicklung. Die Einbeziehung der Akteure und Akteurinnen sowie Bürgerinnen und Bürger in die weiteren Planungsprozesse trägt dazu bei, dass die gesamtstädtischen Ziele und Strategien des Masterplans an konkreten Orten bedarfsgerecht angewandt werden. Insbesondere bei der Ausarbeitung bezirklicher Konzepte im Rahmen der Integrierten Stadtteilentwicklung (RISE) und der Bebauungsplanung ist die Kompetenz von Bürgerinnen und Bürgern gefragt. Hamburg kann auf eine aktive Zivilgesellschaft und viele sachkundige Akteurinnen und Akteure zählen, um die neuen Wege zu erproben.



Wirkungen und Impulse durch den Masterplan

Evaluieren und fortschreiben

Der Masterplan Magistralen ist kein „fertiger“ Plan, der – einmal erstellt – dauerhaft „in Stein gemeißelt“ ist. Die Inhalte werden sich den Realitäten der Zukunft anpassen müssen, ohne dass sie dadurch grundsätzlich infrage gestellt werden. Gleichzeitig sind die Prozesse zur Entwicklung und Abstimmung der Planinhalte ebenso wichtig wie der Plan an sich. Zur Prüfung der Wirksamkeit ist deshalb ein fortlaufendes Monitoring sinnvoll. Des Weiteren sollte der Masterplan mittelfristig evaluiert und gegebenenfalls fortgeschrieben werden.

Magistralen brauchen Geschwindigkeit und einen langen Atem

Magistralenentwicklung ist eine „Generationenaufgabe“ mit unterschiedlichen Entwicklungsetappen. Im Rahmen eines kurz-, mittel- oder langfristigen Entwicklungshorizonts werden sich die Magistralen Stück für Stück verändern, auch wenn sie dann für eine längere Zeit an einigen Stellen noch unsortiert wirken. Dafür braucht es einen langen Atem. Deshalb hat sich die FHH auf eine langfristige Lenkungsstruktur verständigt. Wichtig dabei sind das gemeinsame Zielbild und ein Entwicklungskorridor, der mit einem gezielten Instrumenten- und Ressourceneinsatz flankiert wird. Langfristige Programme, aber auch einzelne Impulsprojekte können die Magistralenabschnitte nachhaltig weiterentwickeln, sich gegenseitig verstärken und zum Magnet für weitere Entwicklungsschübe werden – und so die Magistralen zu lebenswerten Räumen für alle werden lassen.

6



Verzeichnis



Glossar
Abbildungsverzeichnis
Quellenverzeichnis

Glossar

Äußere Stadt

Das Räumliche Leitbild und der Leitplan zur Stadtentwicklung definieren unterschiedliche städtebauliche Dichtezonen für Hamburg.⁸ Die Äußere Stadt befindet sich außerhalb des zweiten Grünen Rings. Diese Zone ist besonders großräumig und in der Regel wenig dicht bebaut. Sie ist geprägt durch kleinteilige und lockere Siedlungsgebiete und Großwohnsiedlungen, die in den 1960er- und 1970er-Jahren entstanden sind. Für eine Nachverdichtung eignen sich, wie im Hamburger Maß dargestellt, in dieser Zone insbesondere die Bereiche, die gut durch den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind, die Zentren und die Bereiche entlang der Magistralen.

Bauforum

Das Bauforum ist ein Hamburger Veranstaltungsformat mit Tradition. In unregelmäßigen Zeitabständen finden (Internationale) Bauforen zu besonderen Orten und Themen der Hamburger Stadtentwicklung statt. Im Rahmen eines öffentlichen Planungsformates mit Werkstattcharakter erarbeiten Architektur-schaffende, Stadt-, Landschafts-, Verkehrsplanerinnen und -planer Ideen und treten mit der interessierten Öffentlichkeit in den Dialog. Dem Masterplan Magistralen ging im Jahr 2019 ein Internationales Bauforum voraus. Mit über 200 Expertinnen und Experten sowie rund 8.000 Besucherinnen und Besucher beim öffentlichen Rahmenprogramm war das Internationale Bauforum 2019 | Magistralen die größte Planungswerkstatt in der Geschichte der Stadt.

Blau-Grüne Infrastruktur

Die Blau-Grüne Infrastruktur beschreibt ein Netzwerk aus städtischen Grün- und Wassersystemen. Das strategisch geplante Netz besteht sowohl aus natürlichen als auch aus technischen Elementen. Es verbindet hydrologische Funktionen mit gestalterischen Elementen und dient zur Verbesserung des Mikroklimas, fördert die Artenvielfalt, trägt zum Überflutungsschutz bei und erhöht die Lebensqualität und Attraktivität der Stadt.

City

Die City in Hamburg ist eine durch den Leitplan zur Stadtentwicklung definierte Kategorie. Die City-Lagen sind gekennzeichnet durch eine hohe Dichte und Nutzungsvielfalt zwischen Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen. Sie befindet sich vorrangig innerhalb des Wallrings, aber auch Teile der HafenCity, das Harburger, Altonaer, Wandsbeker und Bergedorfer Zentrum zählen zu den City-Bereichen. Die hohe Dichte im Bestand erfordert eine kleinteilige Entwicklung, die sensibel mit dem Bestand und Klimathemen umgeht.

Grünes Netz

Ein Ziel des Hamburger Landschaftsprogramms ist die Verknüpfung von Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfen durch breite Grünzüge oder schmalere Grünverbindungen zu einem Grünen Netz. Hauptbestandteile sind die Landschaftsachsen, die sich zwischen den Siedlungsräumen vom Umland bis in den Stadtkern erstrecken, sowie die beiden Grünen Ringe (erster und zweiter Grüner Ring).

Hamburger Maß

Das Hamburger Maß ist eine Leitlinie zur Stadtentwicklung in Hamburg, die von der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau im Jahr 2019 beschlossen wurde. Durch die „Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“, das sogenannte „Hamburger Maß“, werden durch den Senat und die Bezirksämter angemessene städtebauliche Lösungen sowie eine verträgliche Dichte und Höhe der Bebauung vorgegeben. Die Leitlinien beziehen sich auf verschiedene Quartierslagen und alle Nutzungsarten. Die Magistralen mit den vielfach untergenutzten Randbereichen stellen neben den Umfeldern von Schnellbahnhaltestellen und Zentren ein besonders großes Potenzial für Wohnungsbau, neue Nutzungen und kompakte Stadtstrukturen in gut erschlossenen Lagen dar. Ziel ist es, die begrenzte Ressource Fläche effizient zu nutzen und eine nachhaltige und zukunftsorientierte Großstadtentwicklung zu ermöglichen.

⁸ Freie und Hansestadt Hamburg (2014): „Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“.

Innenentwicklung

Innenentwicklung ist eine planerische Strategie, die zum Ziel hat, zukünftige Flächenausweisungen innerörtlich auf bestehenden erschlossenen Flächen zu entwickeln. Eine Ausweisung von Flächen auf der „grünen Wiese“ im Außenbereich gilt es damit zu vermeiden. Eine flächenschonende Innenentwicklung steht im Mittelpunkt aller strategischen Überlegungen der Hamburger Stadtentwicklung. In Hamburg wird eine dreifache Innenentwicklung verfolgt – die Stadtstrukturen werden im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege baulich und funktional weiterentwickelt, die Blau-Grüne Infrastruktur mit ihren Freiräumen und Gewässern ergänzt und qualifiziert sowie die Mobilitätsoptionen klimagerecht verbessert.

Innere Stadt

Der Leitplan zur Stadtentwicklung beschreibt eine stadträumliche Einordnung der Inneren Stadt.⁹ Sie erstreckt sich zwischen dem Wallring und dem Ring 2 und ist durch eine überwiegend hohe Dichte gekennzeichnet. Aufgrund der vorhandenen Dichten im Bestand ist eine kleinteilige und sensible Entwicklung notwendig, die den Fokus auf eine Qualitätssicherung legt.

Klimafolgen-/ Klimawandelanpassung

Die Anpassung natürlicher und menschengemachter Systeme an die Auswirkungen des Klimawandels wird als Klimaanpassung bezeichnet. Hierzu werden besonders in der Stadtentwicklung Strategien und Maßnahmen verfolgt, die helfen, mit den Folgen des Klimawandels umzugehen. Beim Klimaschutz hingegen geht es um die Reduktion von Treibhausgasemissionen und die Entfernung von Treibhausgasen aus der Atmosphäre. Oftmals bestehen Synergien zwischen Klimaschutz- und Klimaanpassung, beispielsweise bei Grünpflanzungen.

Leitplan zur Stadtentwicklung

Hamburgs Räumliches Leitbild¹⁰ aus dem Jahr 2014 formuliert Positionen zur Stadtentwicklung mit Bezug auf die verschiedenen Dichtezonen der Stadt – City, Urbanisierungszone, Innere und Äußere Stadt – sowie Landschaftsachsen und Grüne Ringe, die im Leitplan zur Stadtentwicklung dargestellt werden.

Magistrale

Die Magistralen sind die großen Ein- und Ausfallstraßen der Stadt. Sie verlaufen überwiegend vom Wallring bis hinaus in den Verflechtungsraum und berühren damit alle Lagen und Themen der Stadt. Sie sind einerseits Räume von gesamtstädtischer Bedeutung, denn sie sammeln und verteilen vor allem den motorisierten Verkehr und entlasten damit die Quartiere. Andererseits wohnen hier ca. 550.000 Hamburgerinnen und Hamburger und sie sind Arbeitsort für viele weitere Menschen. Sie sind Stadteingang, erste Adresse, Quartierszentrum und zugleich Zäsur, Barriere und Transitraum. Mit ihren heterogenen architektonischen, städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Strukturen prägen sie das Gesicht der Metropolen und sind damit Orte größter Herausforderungen und Chancen für die Zukunft der Stadt. In Hamburg wird zwischen Magistralen mit gesamtstädtischer Bedeutung und bezirklichen Magistralen unterschieden. Der Masterplan Magistralen befasst sich mit den zwölf gesamtstädtisch bedeutsamen Magistralen.

Magistralennetz

Die Gesamtheit aller zwölf gesamtstädtischen Magistralen in Hamburg.

⁹ Ebd.

¹⁰ Ebd.

Magistralenprofil

Für den Masterplan Magistralen haben Fachbehörden und Bezirke für jede einzelne Magistrale relevante Themen gesammelt, Potenziale identifiziert und Synergien mit anderen strategischen Konzepten der FHH aufgedeckt. Daraus sind Karten der einzelnen Magistralen – die Magistralenprofile – entstanden. Sie dienen als Lesehilfe der Magistralen und Sammlung wichtiger Planungsinhalte.

M(I)V

Als motorisierter Individualverkehr (kurz: MIV) werden alle Kraftfahrzeuge bezeichnet, die individuell genutzt werden. Das heißt, dass die Verkehrsteilnehmenden die Strecke, Art und Zeit der Fortbewegung selbst bestimmen können. Hierzu gehören Autos und Krafträder. Zum motorisierten Verkehr (kurz MV) zählen darüber hinaus auch Lkw und Busse.

Mobilitätswende

Die Mobilitätswende ist die Zielstellung, die Effizienz im Straßenverkehrssystem zu steigern. Dies soll insbesondere durch eine Vermeidung unnötiger Verkehre, den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine Nachrüstung aller Verkehrsmittel umgesetzt werden.

Modal Split

Modal Split bezeichnet den prozentualen Anteil der Verkehrsträger an der gesamten Verkehrsnachfrage, bezogen auf die zurückgelegten Kilometer/Wege.

Modellraum

Anhand von ausgewählten Schwerpunkträumen von gesamtstädtischer Bedeutung werden beispielhafte Lösungen für verschiedene magistralenrelevante Themenfelder und Herausforderungen erarbeitet. Diese Vertiefung zeigt die Umsetzungsmöglichkeiten des Masterplans auf und die Anwendung der Ziele in konkreten Räumen.

Multimodalität

Multimodalität bedeutet die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege zu verwenden.

ÖPNV/SPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das öffentliche Verkehrssystem der Stadt und/oder der Region, das für den Transport von Personen zuständig ist. Er umfasst verschiedene Verkehrsmittel wie Regionalbahnen, S- und U-Bahnen sowie Busse. Als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird hingegen nur der schienengebundene öffentliche Verkehr bezeichnet.

Polyzentralität

Polyzentrale Raumstrukturen sind mehrere räumlich separierte Zentren mit unterschiedlichen Dimensionen, die in gegenseitigen Austauschbeziehungen stehen und Angebote zur Versorgung bereithalten. Polyzentralität ist, neben einer kompakten, dichten, Nutzungsgemischten Stadtstruktur mit guter ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Voraussetzung für eine „Stadt der kurzen Wege“, in der alltägliche Wege zur Arbeit, Ausbildung und Versorgung in kurzer Zeit bewältigt werden können, ohne auf das Auto angewiesen zu sein. Das Leitbild spricht sich damit gegen das Konzept der „autogerechten Stadt“ aus, dessen Wege aufgrund der MIV-Fokussierung sehr lang sind. Das trägt bei zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens und nicht zuletzt zu einer lebendigeren sowie gesünderen Stadt.

Radrouten und Radrouten Plus

Radrouten (vormals Velorouten) sind ein bezirks- und stadtteilübergreifendes Netz, das den Alltagsradverkehr auf möglichst verkehrsarmer Strecken bündelt und die Wohngebiete der Inneren und Äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City verbindet. Die Routen stellen das Grundgerüst des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes dar und bilden gleichzeitig das Rückgrat der bezirklichen Netze.

Radrouten Plus (vormals Radschnellwege) sind interkommunale Radverkehrsverbindungen in Hamburg und der Metropolregion insbesondere für längere Distanzen im Berufspendelverkehr. Das Plus steht für mehr Komfort, Sicherheit, Verbindung, Gesundheit, Fahrfreude etc. Sieben Radrouten Plus sollen sternförmig auf Hamburg zulaufen und mit dem städtischen Radroutennetz verknüpft werden; dabei soll der hohe Ausbaustandard so weit wie möglich in die Stadt hineingeführt werden.

Raumtyp

Die verschiedenen baulichen, funktionalen und verkehrlichen Typologien wurden zu prägnanten, generischen Raumtypen verdichtet, die beispielhaft die Vielfalt der Stadträume darstellen. Aus den generischen Bestandssituationen wurden daraufhin prototypische Zielbilder entworfen, welche die Anwendung von für die Magistralen entwickelten Gestaltungsprinzipien in unterschiedlichen räumlichen Situationen aufzeigen.

RISE

Das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) fasst in Hamburg die Programme der Städtebauförderung unter einem Dach zusammen, mit dem Ziel, Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf städtebaulich aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Die Lebensqualität in den Quartieren wird durch Investitionen in die Bildungsinfrastruktur und soziale Infrastruktur, in das Wohnumfeld, in die Qualifizierung öffentlicher Plätze, Freiflächen und Grünanlagen sowie Stärkung von Versorgungsstrukturen verbessert. In den RISE-Fördergebieten werden Nachverdichtungspotenziale aktiviert, Neubaupotenziale erschlossen und Wohnungsbestände stabilisiert und damit zur Entlastung des Wohnungsmarkts und zu einer angemessenen Wohnraumversorgung für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen beigetragen.

In allen RISE-Fördergebieten erfolgen Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel sowie zur Verbesserung der Blau-Grünen Infrastruktur. RISE-Fördergebiete werden sowohl in Bestandsquartieren als auch in neuen, wachsenden Quartieren festgelegt.

Strategie Mobilitätswende

Die „Strategie Mobilitätswende“ ist das Ergebnis der Verkehrsentwicklungsplanung und wurde 2023 vom Hamburger Senat beschlossen (Drs. Nr. 22/13670). Sie ist die Richtschnur der Verkehrsplanung bis 2030 und gibt eine Orientierung für anstehende Planungs- und Entscheidungsprozesse. Maßgeblich ist hierbei eine Verzahnung mit den Hamburger Klimaschutzziele. Um diese zu erreichen ist, neben der Umstellung auf alternative Antriebe, der „Modal Shift“ von zentraler Bedeutung. Hierbei handelt es sich um eine Verlagerung von Wegen, die bisher im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, bestehend aus ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr sowie On-Demand- und Sharing-Angeboten. Ziel des Senats ist es, den Anteil der Wege, die im Umweltverbund zurückgelegt werden, bis 2030 auf 80 Prozent zu steigern (80-20-Ziel). Der Angebotsausbau im Umweltverbund ist dabei ein maßgeblicher Hebel zum Erreichen dieser Ziele. Gleichzeitig soll dabei die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs erhalten bleiben. Somit steckt im inhaltlichen sowie räumlichen Zusammenspiel von „Strategie Mobilitätswende“ und Masterplan Magistralen ein hohes Potenzial an Synergien. In der Strategie werden sogenannte Fokusräume auf mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen identifiziert. Auf diesen Abschnitten soll vertieft geprüft werden, ob und wie ein verstärkter Ausbau von Bus- und Radinfrastruktur umgesetzt werden kann.

Umweltverbund

Mit dem Begriff Umweltverbund werden alle umweltverträglichen Verkehrsmittel bzw. Verkehrsarten, wie zum Beispiel Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Dienste, zusammengefasst.

Urbaner Marktplatz

Der Urbane Marktplatz ist ein neuer Zentrentyp, der im Rahmen des Hamburger Zentrenkonzepts geschaffen wurde. Dabei handelt es sich meist um innerstädtische, gewachsene Zentren, die sich entlang einer oder mehrerer Geschäftsstraßen („lineare Konzentration“) entwickelt haben und in die Seitenstraßen ausstrahlen.

Urbanisierungszone

Überwiegend zwischen dem Ring 2 und dem zweiten Grünen Ring erstreckt sich die Urbanisierungszone, die im Leitplan zur Stadtentwicklung¹¹ definiert ist. Die Bereiche verfügen über einen guten Anschluss an das Schnellbahnnetz und zum Teil geringe bauliche Dichten. Hier finden bereits große Stadtentwicklungsprojekte, wie die Konversion ehemaliger Gewerbe- und Verkehrsflächen statt, die im Gegensatz zu weniger dichten Wohnsiedlungen der 1950er- bis 1970er-Jahre sowie den großen Einfamilienhausgebieten stehen. Die weniger dichten Bereiche mit Potenzial für eine Transformation sollen mit höheren Dichten entwickelt werden. Die Vielzahl an kleinen Entwicklungsflächen sollen Raum für mehr Wohnungen und Arbeitsstätten bieten und im Sinne einer qualitätsvollen und zukunftsfähigen Transformation mehr Lebensqualität schaffen.

Wirtschaftsverkehr

Gemäß § 3 Nr. 28 HmbKliSchG ist der Wirtschaftsverkehr die Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die mit geschäftlicher Zielsetzung erfolgt. Der Begriff Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl den Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr. Personewirtschaftsverkehr beinhaltet alle regelmäßigen beruflichen Wege, die von Erwerbstätigen als Teil ihrer Berufstätigkeit zurückgelegt werden, zum Beispiel Wege von Handwerkerinnen und Handwerkern oder Pflegediensten im Rahmen der Ausübung ihrer Dienstleistung. Der Weg von Beschäftigten zur Arbeit gehört nicht zum Wirtschaftsverkehr.

Zentrenkonzept

Das Hamburger Zentrenkonzept ist ein Planungsinstrument, das sich in Analyse und Strategieentwicklung mit den Hamburger Zentren befasst, die eine übergeordnete Bedeutung für die Gesamtstadt Hamburg besitzen. Das Zentrenkonzept formuliert die strategischen Ziele und die thematischen Schwerpunkte der zukünftigen Zentrenentwicklung. Sie stellen eine Richtschnur für zukünftige Rahmenplanungen, Projektentwicklungen und Initiativen in den einzelnen Zentren dar, auf die weitere Planungen aufbauen sollen. Der Beschluss erfolgte 2019 durch die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

¹¹ Ebd.

Quellenverzeichnis

- Statistisches Bundesamt (2023): *Bevölkerungszahl in Hamburg, 1970–2070* Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung. <https://www.demografie-portal.de/DE/Fakten/bevoelkerungszahl-hamburg.html>
- Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): *Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser – Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg*. <https://www.hamburg.de/contentblob/4309812/72bbf7e42477706605e49ed206a8e7a2/data/broschuere-perspektiven.pdf>
- Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2019a): *Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt*. Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung. Amt für Verwaltung, Recht und Beteiligung. <https://www.hamburg.de/contentblob/13350134/80d2e53670456aab8a093e5376185933/data/d-hamburger-massleitlinien-zur-lebenswerten-kompakten-stadt.pdf>
- Deutscher Wetterdienst (2021): *Klimareport Hamburg – Fakten bis zur Gegenwart – Erwartungen für die Zukunft*. Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft. https://www.dwd.de/DE/leistungen/klimareports/klimareport_hh_2021_download.pdf;jsessionid=2F1B41E9C2D5959DEFA5FF5E11D7C91E.live31094?__blob=publicationFile&v=8
- Freie und Hansestadt Hamburg (2019b): *Hamburger Klimaplan*. <https://www.hamburg.de/klimaplan/>
- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel (2023): *Bezirk Eimsbüttel – Wohnungsbauprogramm 2023*. <https://www.hamburg.de/contentblob/17015406/7da671d42a298289b80b6b7003498c2a/data/d-wobaupro-eimsb-2023.pdf>
- Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2023): *Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan (Drucksache 22/12774)*. <https://www.hamburg.de/contentblob/17316156/3e7a3ecd6a6a1aad26d71db335a373fa/data/d-zweite-fortschreibung-hamburger-klimaplan.pdf>

Abbildungsverzeichnis

- > Auftragnehmerinnen & Auftragnehmer:
ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH,
urban catalyst GmbH, berchtoldkrass
space&options, ARGUS Stadt und Verkehr:
12, 13, 17, 22, 23, 25(unten), 26, 27, 29, 33, 38, 39, 41,
42, 43, 46, 47, 50, 51, 54, 55, 61, 63, 66, 67, 68, 70, 71,
72, 73, 74, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90,
91, 117, 118, 119, 121, 123, 129, 131, 132, 133, 139,
140, 141, 143, 149, 151, 153, 159, 167, 168, 169, 170,
171, 172, 173, 174, 175, 180
- > Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen: 13
- > Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen /
Engel, Bina: 5
- > bloomimages GmbH, Auftragnehmerinnen &
Auftragnehmer: 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102,
103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113
- > Rabe, Carsten: 18, 19, 62, 124, 125, 126, 127, 134,
135, 136, 137, 144, 145, 146, 147, 154, 155, 156, 157,
160, 161, 162, 163, 164
- > Senatskanzlei Hamburg: 4
- > Senatskanzlei Hamburg / Pries, Jan-Niklas: 5
- > Zapf, Michael: 25(oben)

