

**ALTONA, DEINE**

**MAGISTRALLEN**

Dokumentation der Veranstaltungsreihe

September 2022



Hamburg



# Hamburg

Im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamtes Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Kontakt:  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Jessenstraße 1-3  
22767 Hamburg  
E-Mail: [stadt-und-landschaftsplanung@altona.hamburg.de](mailto:stadt-und-landschaftsplanung@altona.hamburg.de)

Bearbeitet durch:



steg Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH  
Schulterblatt 26-36, 20357 Hamburg  
Telefon: 040 - 43 13 93 0  
E-Mail: [REDACTED]@steg-hamburg.de  
Web: [www.steg-hamburg.de](http://www.steg-hamburg.de)  
Bearbeitung: [REDACTED], [REDACTED]

Fotos: [REDACTED] (Titel), [REDACTED]

Stand: 16.09.2022

## Einleitung

Im Bezirk Altona wird unter dem Titel „Magistralenentwicklung“ die städtebauliche Innenentwicklung entlang von ausgewählten Hauptverkehrsstraßen verfolgt. Im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Altona, Deine Magistralen“, die insgesamt drei Veranstaltungen umfasste, hat das Bezirksamt Altona in den betroffenen Stadtteilen entlang der Verkehrsachsen Sülldorfer Landstraße/Osdorfer Landstraße/Osdorfer Weg sowie Luruper Hauptstraße/Luruper Chaussee über den aktuellen Stand der Planungen informiert und ist mit Anwohner:innen und Interessierten in den Dialog getreten.

Die Veranstaltungen fanden als Hybrid-Format statt. Neben der Teilnahme vor Ort war auch eine Teilnahme per Video-Stream möglich. Interessierte konnten die Vorträge nicht nur live über den Video-Stream verfolgen, sondern auch über ein integriertes Tool Fragen an die Vortragenden stellen. Für die Veranstaltungen wurden drei unterschiedliche Veranstaltungsorte gewählt, die sich jeweils in den betroffenen Magistralenabschnitten befinden. Folgende Veranstaltungen wurden durchgeführt:

### Veranstaltung 1

für den Bereich Iserbrook/Sülldorf/Rissen, Abschnitt Sülldorfer Landstraße

2. Juni 2022, 18 Uhr

Veranstaltungsort: Schule Iserbrook (Aula)

Musäusstraße 29, 22589 Hamburg

Anzahl Teilnehmende vor Ort: ca. 60

Anzahl Teilnehmende im Live-Stream: ca. 80 (ca. 250 Aufrufe)

### Veranstaltung 2

für den Bereich Lurup/Bahrenfeld, Abschnitt Luruper Hauptstraße/Luruper Chaussee

7. Juni 2022, 18 Uhr

Veranstaltungsort: Stadtteilschule Lurup (Mehrzweckhalle)

Flurstraße 15, 22549 Hamburg

Anzahl Teilnehmende vor Ort: ca. 60

Anzahl Teilnehmende im Live-Stream: ca. 45 (ca. 190 Aufrufe)

### Veranstaltung 3

für den Bereich Osdorf/Bahrenfeld/Groß Flottbek, Abschnitt Osdorfer Landstraße/Osdorfer Weg

20. Juni 2022, 18 Uhr

Veranstaltungsort: Lise-Meitner-Gymnasium (Aula)

Knabeweg 3, 22549 Hamburg

Anzahl Teilnehmende vor Ort: ca. 30

Anzahl Teilnehmende im Live-Stream: ca. 35 (ca. 90 Aufrufe)

## Teilnehmende Vertreter:innen

- ██████████, Referatsleitung Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Veranstaltung 3)
- Dr. Stefanie von Berg, Bezirksamtsleitung Altona (Veranstaltungen 1 und 2)
- ██████████ Conrad, Fachamtsleitung Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirksamt Altona (Veranstaltungen 1 und 2)
- ██████████ Göller-Meier, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirksamt Altona (Veranstaltung 3)
- ██████████ Goevert, Abteilungsleitung Landes- und Stadtentwicklung, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Veranstaltung 3)
- ██████████ Höing, Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, (Veranstaltungen 1 und 2)
- ██████████ Huber, Amtsleitung Verkehr, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Veranstaltung 2)
- Dr. ██████████ Kloth, Dezernatsleitung Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Bezirksamt Altona (Veranstaltungen 1, 2 und 3)
- ██████████, Referat Gesamtstädtische Entwicklungskonzepte und Regionalplanung, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Veranstaltung 1)
- ██████████ Noack, Referatsleitung Gesamtstädtische Entwicklungskonzepte und Regionalplanung, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Veranstaltung 2)
- Henrik Strate, Vorsitz Planungsausschuss der Bezirksversammlung Altona
- ██████████, Sachgebiet Gesamtstädtische Themen und Projekte, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Veranstaltungen 1, 2 und 3)
- ██████████ Tschubel, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Bezirksamt Altona (Veranstaltungen 1 und 2)
- Dr. ██████████ Wagner, Abteilungsleitung Verkehrsentwicklung, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (Veranstaltung 1)

## Begrüßung und Einleitung, Henrik Strate (Bezirksversammlung Altona)

Herr Strate, Mitglied der Bezirksversammlung Altona, begrüßt die Teilnehmenden jeweils zu Beginn der drei Veranstaltungen, stellt die Vortragenden vor und erläutert den Anlass der Veranstaltungsreihe. Von Seiten der Bezirksversammlung sei es ein großes Anliegen gewesen, mit den Anwohnenden der Magistralen und allen interessierten Bürger:innen zum Thema Magistralenentwicklung sowie zu den im Rahmen dieser



Entwicklung anstehenden Veränderungen im Bezirk in den Dialog zu treten. Die Hauptverkehrsstraßen hätten früher bereits als Dorfstraßen eine wichtige verkehrliche Funktion erfüllt. In den 1950er- und 1960er-Jahren seien dann mit dem Ausbau der autogerechten Stadt große Schneisen durch die Stadt geschlagen worden. Was rechts und links davon gelegen hat, sei in Hamburg, im Gegensatz zu den großen Planungen in Berlin, Paris oder anderen Metropolen, als nicht so wichtig wahrgenommen worden. Dort zeichneten sich nun viele unterschiedliche und wenig geordnete städtebauliche Strukturen ab. Als erster Bezirk der Stadt Hamburg habe sich Altona dem Thema nun angenommen, um die Magistralen als potenzielle Räume für die Innenentwicklung, insbesondere im Bereich Wohnen, zu untersuchen. In der Vergangenheit sei die Entwicklung jedoch eher als „Briefmarkenplanung“ durchgeführt worden. Nun solle der Blick frühzeitig auf das große Ganze geworfen werden und mit den Bürger:innen diskutiert werden.

## Grußwort Bezirksamt Altona (Dr. Stefanie von Berg)

Frau Dr. von Berg erläutert den Rahmen der Veranstaltungsreihe „Altona, Deine Magistralen“. Es handle sich dabei um keine klassische Beteiligung. Ziel der Veranstaltungsreihe sei es vielmehr, frühzeitig über das Thema Magistralenentwicklung und das Konzept dahinter zu informieren. Anschließend daran wolle man in den Dialog treten, um von Seiten der Bürger:innen auf wichtige Themen hingewiesen zu werden, die dann in der weiteren Planung berücksichtigt würden. Die eigentliche Beteiligung werde dann stattfinden, wenn es um die Entwicklung und Umsetzung von konkreten Projekten geht.

Die Zeit der autogerechten Stadt sei vorüber. Im Rahmen des Stadtumbaus müssten daher die Magistralen in den Blick genommen werden. Bereits seit 2016 würden die Magistralen im Bezirk Altona ganzheitlich betrachtet werden. Dabei gehe es nicht ausschließlich um Magistralenbebauung, sondern vielmehr um die Magistralenentwicklung. Zwar gebe es entlang der Magistralen viel Potenzial für Wohnbebauung, das gehoben werden müsse, wenn in Altona bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden soll. Aber es gehe auch um den Verkehrsraum zwischen den Gebäuden, der durch die Neuordnung des Verkehrs neugestaltet werden müsse. Ferner gehe es darum Wohnraum zu schaffen, in dem man gut leben kann, gerne leben möchte und nicht leben muss, weil man sich andernorts die Mieten nicht leisten kann. Hierfür müsse auch Infrastruktur geschaffen werden, die diese Räume lebenswert macht und Platz für Grün, für Fahrräder, Fußgänger:innen und den öffentlichen Personennahverkehr. Diese unterschiedlichen verkehrlichen, städtebaulichen und nutzungsbezogenen Themen müssten von Beginn an zusammen gedacht werden. Die Entwicklung müsse dabei gemeinsam bestritten werden, da sie ein großes Maß an Veränderung bedeutet, die mitunter auch Sorgen bereitet. Daher sei die frühzeitige Information, im Rahmen derer Fragen gestellt und Sorgen geäußert werden können, für den weiteren Prozess, der das Leben an den Magistralen lebenswerter gestalten soll, besonders wichtig.



## Einführung Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen ( [redacted] Höing / [redacted] Goevert)

Der Begriff Magistralen klinge wie „Champs Élysées“, aber die Realität sehe an vielen Stellen anders aus. Wenn Herr Höing jedoch über die sehr breiten und über Jahrhunderte entstandenen Straße spreche, dann tue er dies auch mit einer gewissen Selbstkritik an die Zunft der Planer:innen, die sich in den letzten 30-40 Jahren mit diesen Stadträumen als Ganzes nicht beschäftigt hätten. Zwar gehe es darum, die Räume zukünftig zu entwickeln. Dennoch dürfe der Bestand nicht einfach beiseitegeschoben werden, um



noch dichter und höher zu bauen. Vielmehr ginge es darum, die Dinge zu bewahren und zu stabilisieren. An anderer Stelle sei hingegen eine größere Veränderung und Entwicklung möglich, z. B. weil es dort eine besonders gute ÖPNV-Anbindung gibt. Die Magistralenentwicklung sei ein Generationenprojekt. Die Stadträume würden sich nicht innerhalb weniger Jahre verändern lassen. Bisher sei die Entwicklung vorwiegend in Form von „Briefmarkenplanung“ erfolgt, in der Lösungen für einzelne Grundstücke gefunden wurden. In Summe seien ebendiese Stadträume mit einer Länge von über 10 Kilometern entstanden, die sich nun entlang der Magistralen vorfinden. Dabei handle es sich um einen Maßstab, mit dem sich Planer:innen nicht alltäglich auseinandersetzen. Im Gegensatz zu innerstädtischen Lagen fehle entlang der Magistralen aufgrund der sehr heterogenen städtebaulichen Strukturen und des unterschiedlichen Charakters der Magistralen oftmals der Maßstab, um zu entscheiden, welche Entwicklung an welchen Orten richtig und falsch ist.

Wenn wir über die Magistralenentwicklung nachdenken, dann würden wir nicht nur über den Straßenraum und die Bebauung links und rechts entlang der Straßen, sondern vielmehr über die Entwicklungskorridore sprechen. Vor rund 100 Jahren habe Fritz Schumacher für Hamburg den so genannten Fächerplan gezeichnet. Dieser Plan stelle einen sehr verdichteten innenstädtischen Kern mit daran angrenzendem gründerzeitlich bebautem Ring dar, von dem aus sich die Magistralen ins Hamburger Umland erstrecken. Entlang dieser Magistralen würde sich die Stadt schrittweise mit einer abnehmenden Dichte nach außen entwickeln. Zwischen diesen Fächern sollten die Grünräume bis ans Zentrum der Innenstadt reichen. Dieser Plan habe seit 100 Jahren Bestand und stelle immer noch ein Bild dar, an dem die Stadt bis heute festgehalten habe. Die Idee sei nun, anhand des Schumacher-Plans die Entwicklung entlang der Magistralen weiterzudenken.



In Deutschland habe sich noch keine Stadt mit dem Maßstab der Magistralen befasst. In Hamburg gebe es das so genannte Bauforum, das der ehemalige Oberbaudirektor Egbert Kossack erfunden hat. Im Rahmen dieses Formats sollte abseits der klassischen formalisierten Verfahren Raum geschaffen werden, um gemeinsam mit Planer:innen aus ganz Europa zu einem bestimmten Thema frei und in spielerischer Art und Weise über einen längeren Zeitraum zu denken und zu planen. Aufgrund der besonderen gesamtstädtischen Bedeutung der Magistralen und deren Entwicklung wurde als Auftakt hierfür im Jahr 2019 in den Deichtorhallen eine Woche lang ein

In Deutschland habe sich noch keine Stadt mit dem Maßstab der Magistralen befasst. In Hamburg gebe es das so genannte Bauforum, das der ehemalige Oberbaudirektor Egbert Kossack erfunden hat. Im Rahmen dieses Formats sollte abseits der klassischen formalisierten Verfahren Raum geschaffen werden, um gemeinsam mit Planer:innen aus ganz Europa zu einem bestimmten Thema frei und in spielerischer Art und Weise über einen längeren Zeitraum zu denken und zu planen. Aufgrund der besonderen gesamtstädtischen Bedeutung der Magistralen und deren Entwicklung wurde als Auftakt hierfür im Jahr 2019 in den Deichtorhallen eine Woche lang ein

internationales Bauforum zu ebendiesem Thema ausgerichtet. Aus jedem Hamburger Bezirk sei eine Magistrale ausgewählt worden. In 14 Teams seien Ideen für die Magistralen entwickelt worden.

Im Anschluss an das Bauforum seien die Ergebnisse in einer Broschüre zusammengestellt worden. Anschließend habe man sich zur weiteren Auseinandersetzung mit dem Thema in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und in Abstimmung mit den Bezirksämtern auf insgesamt zwölf Magistralen verständigt. Bis nächstes Jahr solle ein Masterplan für die Magistralenentwicklung vorgelegt werden. Dieser Plan enthalte vor-



wiegend Regeln und Prinzipien anstelle von Aussagen zu konkreten Grundstücken. Er verfüge an vielen Stellen noch über einen gewissen Grad an Abstraktheit und nehme die ganze Palette der Stadtentwicklung sowie sämtliche städtischen Nutzungen in den Blick. Es gehe dabei nicht nur ums Bauen und Verdichten, sondern auch ums Freilassen, damit beispielsweise Grünräume, die durch die Magistralen zerschnitten sind, wieder miteinander verknüpft werden können. Außerdem gehe es darum, die Gewerbestandorte, die sich an den Magistralen wie an einer Perlenkette aufreihen, nicht infrage zu stellen, sondern daraus neue interessante Arbeitsorte zu entwickeln.

Entlang der Magistralen gebe es sehr große Unterschiede, es gebe Lagen, die stabilisiert und bewahrt werden müssen, an anderer Stelle wiederum solche, die ein Veränderungspotenzial aufweisen. Diese Lagen würden nun anhand von Profilen entlang der zwölf ausgewählten Magistralen definiert werden. Wenn man sich die Magistralen in Gänze anschaut, merke man, wie viele Möglichkeiten es gibt, die bestehende Stadt weiterzubauen. Es gehe darum, Hamburg nicht an den Rändern auszudehnen, sondern die Entwicklung im Inneren voranzutreiben.

Herr Höing bezieht sich u. a. auf das Beispiel Berliner Tor, wo viele Entwicklungen parallel laufen würden, darunter die Entwicklung der HAW, oder die Ertüchtigung des S-Bahnknotenpunkts durch die Deutsche Bahn. Anhand dieses Beispiels ließe sich verdeutlichen, dass die Entwicklung zukünftig zusammengedacht werden muss. Viele Veränderungen ließen sich nicht erreichen, wenn Grundstück für Grundstück geplant wird. Hierfür müsse vielmehr das große Ganze in den Blick genommen werden, um die zusammenhängenden Strukturen zu erkennen und diese im richtigen Maßstab zu entwickeln.



## Einführung Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ( [REDACTED] Huber / Dr. [REDACTED] Wagner / [REDACTED] )

Der Verkehrsbereich müsse durch Einsparungen von CO<sub>2</sub> in besonderem Maße seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Damit dies gelingen kann, müssten viele Verkehre vom Auto auf den so genannten Umweltverbund (Fahrrad, Bus/Bahn) verlagert werden. Dies geschehe zum einen durch die Angebots-offensive im öffentlichen Personennahverkehr und den Ausbau des S- und U-Bahnnetzes sowie der Busoptimierung



und Taktverdichtung, zum anderen durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und den Ausbau von Sharing- und On-Demand-Angeboten. Aufgrund der baulichen Entwicklung im Hamburger Umland bliebe die Bedeutung der Magistralen für den Pendlerverkehr hoch. Daher brauche es auf den Magistralen auch in Zukunft ausreichend Platz für den Verkehr. Dabei dürfe der Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht zu kurz kommen. Die Gehwege müssten so ausgelegt werden, dass man mindestens zu zweit nebeneinander hergehen kann, was heute an vielen Stellen nicht möglich sei. Wenn die Menschen weniger Auto fahren sollen, brauche es auch mehr Platz für den Radverkehr. Dies müssten Radverkehrsanlagen nach so genannten anerkannten Regeln der Technik sein, auf denen die Radfahrer:innen bestmöglich durch bauliche Abgrenzungen, mindestens jedoch durch ausreichend breite Radverkehrsstreifen vor dem Autoverkehr geschützt sind. Die Fahrbahn mit Funktion einer Hauptverkehrsstraße müsse es auch weiterhin geben, um den Verkehr aus den Wohnvierteln herauszuhalten. Es sei angestrebt, den Busverkehr zu stärken, indem Ampelschaltungen angepasst werden, und nach Möglichkeit exklusive Fahrstreifen für den Busverkehr vorzusehen. Zusätzlich müsse es entlang der Magistralen Platz für Straßenbäume und qualitätsvolle Stadträume geben, an denen man sich aufhalten möchte.

## Einführung Bezirksamt Altona (Dr. [REDACTED] Kloth)

Der Rahmen für die Umsetzung des seitens der BSW entwickelten Magistralen-Masterplans werde in weiten Teilen auf Ebene des Bezirksamts geschaffen. Hierfür würden etwa Bebauungspläne entwickelt. Um die Entwicklung jedoch nicht in Form einer Briefmarkenplanung voranzutreiben, sondern eine umfassende Perspektive für die Magistralenentwicklung zu schaffen, seien Gespräche mit den Eigentümer:innen vor Ort unabdingbar. Die Entwicklung tangiere dabei verschiedene Themen, darunter die Stadtplanung, Mobilität, Klima und Gesundheit.

Die Magistralen sollten zukünftig eine Visitenkarten-Funktion für die Stadt innehaben. Sie sollten wieder verbinden und dabei Identität stiften. Wichtig sei auch, die trennende Wirkung zu reduzieren und vor allem Grünräume wieder miteinander zu verbinden. Um den Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zugunsten des Umweltverbundes verlagern zu können, sei ein umfassender Umbau des Straßenraums erforderlich, in dessen Zuge auch die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Magistralen gesteigert werden sollten. Die Magistralenentwicklung sei jedoch als Generationenaufgabe zu verstehen. Der Transformationsprozess werde schrittweise eingeleitet, u. a. durch die Änderung des Planrechts an den Stellen, an denen sie erforderlich ist. Im Rahmen des Prozesses werde es verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten geben. Darüber hinaus stehe das Bezirksamt für Gespräche mit entwicklungswilligen Eigentümer:innen zur Verfügung



## Zusammenfassung der Themen und Diskussionen der einzelnen Veranstaltungen

Die folgenden Ausführungen stellen die Themen der Diskussionen in den einzelnen Veranstaltungen zusammenfassend dar. Eine ausführliche Auflistung der seitens der Teilnehmenden gestellten Fragen und der dazugehörigen Antworten finden sich thematisch sortiert in der Anlage.

Ein Thema, das seitens der Teilnehmenden in allen Veranstaltungen angesprochen wurde, ist die Nichtöffentlichkeit der Baugenehmigungsverfahren / Befreiungen. Die mangelnde Transparenz über Entscheidungen des Bauausschusses führe in einigen Fällen zu Unverständnis für bestimmte genehmigte Einzelbauvorhaben. Es werde befürchtet, dass die Möglichkeit der Befreiung vielfach zugunsten einer maximalen Ausnutzung des Grundstücks und somit hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung zulasten der Umgebung ausgeschöpft werde. In diesem Zusammenhang werden im Rahmen der Veranstaltungen mehrere Einzelprojekte und Genehmigungsverfahren angeführt. In den Fragen klingt der Wunsch nach mehr Transparenz über Entscheidungsprozesse des Bauausschusses an.

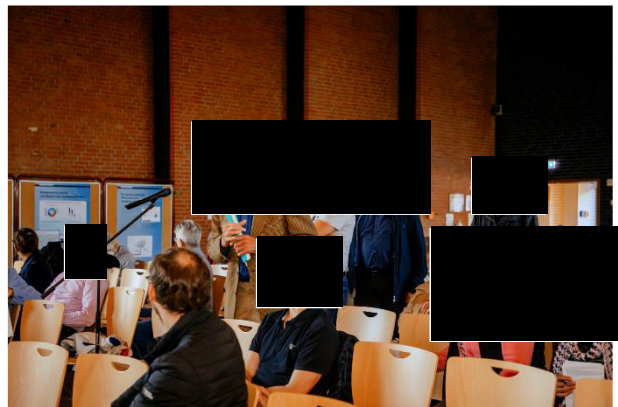
### Veranstaltung 1

Im Magistralenabschnitt Sülldorfer Landstraße befinden sich vier Untersuchungsgebiete, in denen die Entwicklungspotenziale im Rahmen des in den Jahren 2017 bis 2019 durchgeführten ExWoSt-Modellvorhabens (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) untersucht wurden. Grundsätzlich sind jedoch alle Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen Gegenstand der Magistralenentwicklung. Neben dem Masterplan Magistralen, der durch die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen erarbeitet wird, sowie der durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende durchgeführten Verkehrsentwicklungsplanung, leitet das Bezirksamt Altona derzeit verschiedene Bebauungsplanverfahren (B-Planverfahren). Sämtliche Informationen rund um die laufenden Verfahren können im Internet abgerufen werden. Das größte B-Plan-Gebiet im betrachteten Magistralenabschnitt entlang der Sülldorfer Landstraße umfasst der B-Plan Sülldorf 23/Iserbrook 27 ([Link](#)). Der planungsrechtliche Fokus des seit 2017 laufenden Verfahrens liegt auf der Schaffung von Wohnraum. Derzeit befindet sich



die öffentliche Auslegung in Vorbereitung, im Rahmen derer der B-Planentwurf öffentlich eingesehen werden kann (voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022). Das Verfahren zum B-Plan Sülldorf 24 ([Link](#)), das ebenfalls im Jahr 2017 eingeleitet wurde, ruht derzeit. Südlich der S-Bahnstation Sülldorf sollte ein Musikcampus entstehen, das Projekt wurde jedoch nicht weiterverfolgt. In einem weiteren Verfahren wird der B-Plan Sülldorf 25 aufgestellt. Dieses befindet sich kurz vor der öffentlichen Plandiskussion, in die sich alle interessierte Bürger:innen einbringen können. Mit dem B-Plan Sülldorf 25 ([Link](#)) sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete Nachverdichtung mit Wohnnutzung geschaffen werden. In diesem Jahr wurde darüber hinaus ein weiteres B-Plan-Verfahren eingeleitet. Das Verfahren zum B-Plan Iserbrook 28 ([Link](#)) befindet sich noch in einer sehr frühen Phase. Im nächsten Schritt werden die Träger öffentlicher Belange beteiligt, anschließend folgt die öffentliche Plandiskussion. Mit dem B-Plan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowohl für eine Nachverdichtung des Wohnraums als auch für die Sicherung des Nahversorgungszentrums südöstlich des Verkehrsknotenpunktes Osdorfer Landstraße (B 431)/ Schenefelder Landstraße geschaffen werden.

Seitens der Teilnehmenden wird in der Diskussion mehrfach der Wunsch nach einem Zentrum in Iserbrook geäußert. Derzeit gebe es im Stadtteil zwar einige wenige Angebote der Nahversorgung (Supermarkt und Bäcker), abseits dessen fehle es jedoch an Treffpunkten. Darüber hinaus gebe es immer mehr Leerstand und bestehende Strukturen würden vermehrt abgerissen werden. Dies wirke sich negativ auf die Lebens-



qualität im Stadtteil aus. Die Vertreter:innen des Bezirksamts Altona erläutern, dass die Entwicklung von Quartierszentren im Rahmen der Magistralenentwicklung stets mitgedacht würde. Dieser negativen Entwicklung im Bereich Iserbrook solle insbesondere mit Aufstellung der Bebauungspläne, in denen entsprechende Gebietskategorien ausgewiesen werden können, z. B. das sog. „urbane Gebiet“, entgegengewirkt werden. Dadurch würden die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für eine Stärkung des bestehenden Nahversorgungszentrums sowie für die Entwicklung bedarfsgerechter Strukturen in den Quartieren geschaffen werden. Dennoch müsse die Entwicklung von den Grundstückseigentümer:innen umgesetzt werden, Einfluss auf den Branchenmix könne hingegen nicht genommen werden.

Damit sich neue Geschäfte ansiedeln, brauche es entsprechend viele Menschen in den Quartieren, die diese Angebote nutzen. Daher werde mit Schaffung des erforderlichen Planrechts eine bauliche Verdichtung in den bestehenden Quartieren angestrebt. Die Bestandsquartiere könnten dabei durch eine Bebauung, ggf. mit lebendigen Erdgeschosszonen, entlang der Magistralen profitieren, da weniger Lärm in die dahinterliegenden Wohngebiete hineingetragen wird.



Im Rahmen dieser Entwicklung, so die Forderung einiger Teilnehmenden, müsse der Ausbau der sozialen Infrastruktur, insbesondere Schulen und Kitas, frühzeitig mitgedacht werden. Um den Charakter des Stadtteils zu bewahren, so wurde es in der Diskussion zum Ausdruck gebracht, sei es von großer Bedeutung, im Rahmen der Magistralenentwicklung dem Denkmalschutz Rechnung zu tragen und den baulichen Maßstab für Neubauprojekte im Einklang mit den bestehenden städtebaulichen Strukturen zu definieren. Die steigenden Bodenpreise sowie Grundstückspekulationen dürften keine Entwicklungshemmnisse darstellen. Beidem müsse von Seiten der Stadt entgegengewirkt werden, fordern einige Teilnehmende. Die anwesenden Vertreter:innen erläutern, dass die Stadt bei der Planrechtschaffung soweit wie möglich eingreifen werde und darüber hinaus über weitere Handlungsmöglichkeiten durch verschiedene rechtliche Instrumenten, darunter das Sanierungs- sowie das Vorkaufsrecht, verfüge.

Neben der baulichen Entwicklung werden in der Diskussion vor allem Fragen um die verkehrliche Entwicklung der Magistrale aufgegriffen. Dabei wird seitens der Teilnehmenden zum einen gefordert, den motorisierten Individualverkehr auf der Magistrale nicht stärker einzuschränken, z. B. durch Reduzierung der Fahrsteifen, zum anderen die Aufenthaltsqualität entlang der Magistralen durch Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen. Aufgrund ihrer Funktion als verkehrliches Rückgrat der Stadt, so erläutern die Vertreter:innen der Fachbehörden, würden die Magistralen als solche im Rahmen der Entwicklung nicht infrage gestellt. Daher werde die Vierspurigkeit der Sülldorfer Landstraße auch nach aktuellem Stand erhalten. Dennoch gebe es an vielen Stellen Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität an den Rändern der Magistrale zu verbessern. Eine wichtige Maßnahme stelle die Verwendung des sog. Splittmastixasphalt 8 dar, der im Rahmen des Straßenumbaus standardmäßig verwendet werde und zu einer erheblichen Lärminderung beitrage. Ein weiteres Mittel, das an Hauptverkehrsstraßen eingesetzt werden kann, sei darüber hinaus eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Nacht. Wichtiger Bestandteil der Mobilitätswende sei auch der Ausbau des ÖPNV. In diesem Zusammenhang wurde seitens der

Teilnehmenden der zweigleisige Ausbau der S-Bahnstrecke zwischen Blankenese und Wedel sowie eine Takterhöhung gefordert. Dabei handle es sich um ein langfristiges Projekt. Derzeit prüfe die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende gemeinsam mit der Deutschen Bahn, welche Flächen für die Zweigleisigkeit gesichert werden müssen. In diesem Zusammenhang sei auch eine Abstimmung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein erforderlich.

Bei allen Entwicklungen, so die Forderung der Teilnehmenden, müsse es für die Bürger:innen Möglichkeiten der Mitgestaltung geben. Die Vertreter:innen des Bezirks weisen auf die formalisierten Beteiligungsverfahren im Rahmen der B-Plan-Verfahren hin. Darüber hinaus würden im Rahmen der Magistralenentwicklung weitere Beteiligungsformate zum Einsatz kommen. Eigentümer:innen, die Fragen zu Entwicklungsperspektiven ihres Grundstück haben, könnten sich direkt an die zuständigen Vertreter:innen des Bezirksamts wenden.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden seitens der Teilnehmenden 27 Fragen gestellt. 10 davon konnten aufgrund der begrenzten Zeit nicht beantwortet werden.

## Veranstaltung 2

Entlang der Luruper Hauptstraße/Luruper Chaussee befindet sich ein Untersuchungsgebiet des vorgenannten ExWoSt-Modellvorhabens. Darüber hinaus werden in Lurup und Bahrenfeld derzeit zahlreiche Projekte auf unterschiedlicher Ebene bewegt, die sich im Einzugsgebiet der Magistrale befinden. Dazu zählen u. a. die Planung der Science City Bahrenfeld ([Link](#)) und die bauliche Fortentwicklung des Forschungszentrums des Deutschen Elektronen-Synchrotrons (DESY), in dessen Zusammenhang derzeit der B-Plan Bahrenfeld71/Lurup69 ([Link](#)) aufgestellt wird. Seit 2017 erarbeitet das Bezirksamt Altona den B-Plan Lurup 68 ([Link](#)), der die Wohnraumschaffung nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße im Bereich der Grenze zu Schenefeld fördern soll. Das Verfahren befindet sich kurz vor der öffentlichen Plandiskussion. Darüber hinaus befinden sich im Bereich der Magistrale zwei Gebiete der integrierten Stadtteilentwicklung (RISE), seit 2014 das RISE-Gebiet Osdorf (bis 2025) und seit 2019 das RISE-Gebiet Lurup (bis 2026). Nicht zuletzt wird die Entwicklung in diesem Fokusraum auch durch die Quartiersinitiative Urbanes Leben beeinflusst.



Darin werden unter Beteiligung zahlreicher Akteure, darunter neben dem Bezirksamt Altona u. a. die Hamburger Fachbehörden und die Senatskanzlei, verschiedene Ansätze für eine ganzheitlichen Quartiersentwicklung erprobt.

Ähnlich wie in der Diskussion in Iserbrook wird seitens der Teilnehmenden in Lurup der Wunsch nach einem lebendigen Stadtteilzentrum geäußert. Die Vertreter:innen des Bezirksamts Altona weisen darauf hin, dass es bereits Planungen rund um den Eckhoffplatz gebe. Um den Stadtteil für die Ansiedlung zusätzlicher (Einzelhandels-)Angebote und Dienstleistungen attraktiv zu gestalten, sei es wichtig, durch bauliche Verdichtung eine entsprechende Bevölkerungsdichte zu schaffen. Hierfür würden mit Aufstellung der Bebauungspläne die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen.

Ein wichtiges Anliegen der Teilnehmenden ist die derzeit trennende Wirkung der Luruper Hauptstraße. Inwieweit die Breite der Straße reduziert werden kann, stehe noch nicht fest, da hierfür unterschiedliche verkehrliche Belange sowie die Raumbedarfe verschiedener Nutzungen untereinander abgewogen werden müssten. In diesem Zusammenhang würden insbesondere die Intensität und die hohe Geschwindigkeit des Verkehrs eine Herausforderung darstellen. Dieses übergeordnete Thema werde derzeit auch auf Bundesebene bewegt. Die Vertreter:innen vor Ort schätzen ein, dass es in den kommenden Jahren eher zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf den Straßen kommen werde. Darüber hinaus ziele die Magistralenentwicklung auch darauf ab, Freiflächen und Grünräume künftig besser miteinander zu verknüpfen, um die trennende Wirkung der Magistralen zu reduzieren.

Aus Sicht einzelner Teilnehmenden dürfe der Charakter der Luruper Hauptstraße nicht zu stark verändert werden. Die Vertreter:innen des Bezirks und der Fachbehörden erläutern, dass sich die Bebauung auch zukünftig in das Umfeld einfügen und sich an den Bestand anpassen solle. Es werde daher auch weiterhin Einfamilienhäuser an den Magistralen geben. An anderer Stelle, in bereits dichter bebauten Stadtgebieten, könne jedoch auch über andere Gebäudehöhen nachgedacht werden, um mehr Wohnraum zu schaffen. Zukünftig solle die Entwicklung nicht mehr Grundstück für Grundstück erfolgen, sondern ausgehend von einer Gesamtidee für die Magistrale. Grundsätzlich werde jedoch niemand zum Grundstücksverkauf gezwungen. Es sei auch zu berücksichtigen, dass die Magistralen nicht an der Stadtgrenze enden. Eine



Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, sowohl hinsichtlich der verkehrlichen als auch der städtebaulichen Entwicklung, sei daher unabdingbar.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden seitens der Teilnehmenden 18 Fragen gestellt. Acht davon konnten aufgrund der begrenzten Zeit nicht beantwortet werden.

### Veranstaltung 3

Im Rahmen des vorgenannten ExWoSt-Modellvorhabens wurden im Bereich der Osdorfer Landstraße / des Osdorfer Wegs drei Bereiche untersucht. Bisher wurden von Seiten des Bezirks keine B-Planverfahren in diesem Abschnitt eingeleitet. Gleichwohl schließen der Masterplan Magistralen der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie die Verkehrsentwicklungsplanung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende diesen Magistralenabschnitt ein.

In der Diskussion wird die verkehrliche Bedeutung der Magistrale als besonders wichtig herausgestellt. Die Entwicklung der Magistralen müsse in jedem Fall dafür Sorge tragen, dass die Leistungsfähigkeit der Straße erhalten bleibt, damit Verkehre nicht in die umliegenden Wohnquartiere gedrängt werden. Es werde beobachtet, dass insbesondere die Flurstraße und der Blomkamp bereits als Abkürzung benutzt



werden. Die anwesenden Vertreter:innen erläutern, dass einige Straßen abseits der Magistralen, darunter die Flurstraße, von gesamtstädtischer Bedeutung seien (z. B. durch Busverkehr), weshalb eine Einschränkung des Verkehrs nur bedingt möglich ist. In Bezirksstraßen, denen diese gesamtstädtische Bedeutung nicht zugesprochen wird, könnten jedoch perspektivisch Maßnahmen umgesetzt werden, um Ausweichverkehre zu verhindern. Die primäre Funktion der Magistralen als Verkehrsverbindung werde stets im Blick behalten, damit diese auch weiterhin die hohen Verkehrslasten aufnehmen können.

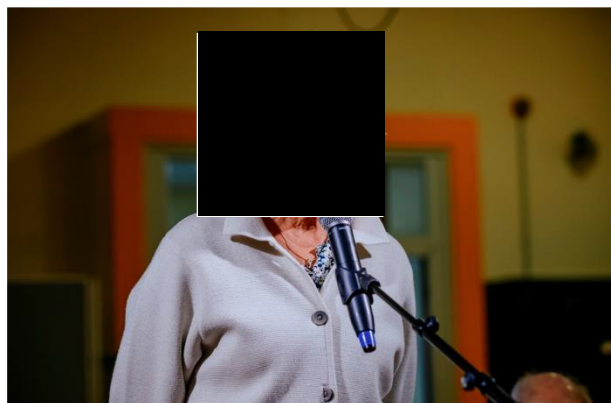


Als wichtiger verkehrlicher Aspekt wird seitens der Teilnehmenden auch der Ausbau des Busverkehrs, u. a. durch Busspuren, angesprochen. Die Vertreter:innen des Bezirks erläutern, dass langfristig Busspuren entlang der Magistralen vorgesehen seien. Derzeit würden Untersuchungen potenzieller Straßenabschnitte durchgeführt. Der sog. Hamburg-Takt sehe im Sinne der Angebotsoffensive darüber hinaus eine Erhöhung der Bustaktung vor, die derzeit aus Gründen der Betriebsstabilität noch nicht über den gesamten Tag gefahren werden könne. Auch weitere Express-Buslinien seien in Planung.



Neben dem ÖPNV müsste die Magistralenentwicklung auch den Belangen des Fuß- und Radverkehrs in angemessenem Maß Rechnung tragen. Einige Teilnehmende weisen explizit auf gefährliche Situationen für Fußgänger:innen, auch durch Kollision mit dem Radverkehr (z. B. an Bushaltestellen), hin. Die anwesenden Vertreter:innen weisen darauf hin, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer:innen in der Planung berücksichtigt würden. Die Neustrukturierung der Straßenräume könne auch für den Fuß- und Radverkehr Verbesserungen schaffen. Hierfür sei jedoch entsprechender Raum erforderlich. An besonders engen Straßenabschnitten, die keine großflächigen Umbauten zulassen, sei weiterhin gegenseitige Rücksichtnahme geboten. Der Bezirk Altona entwickle derzeit ein Radverkehrskonzept, in das die im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens ermittelten Hinweise auf besondere Gefahrenpunkte aufgenommen würden. Die Maßnahmen zur Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs würden beispielsweise im Zuge von Grundinstandsetzungen sowie bei der Umsetzung des Veloroutenprogramms durchgeführt.

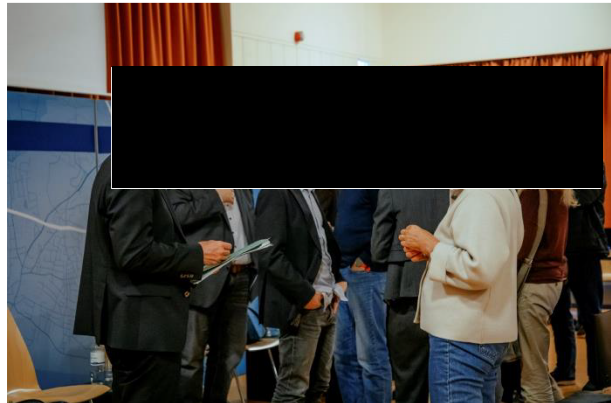
Ein besonderes Anliegen der Teilnehmenden ist das richtige Maß der baulichen Entwicklung. Als Beispiel wird das Bauprojekt an der Ecke Osdorfer Landstraße / Goosacker angeführt. Dort sei zu dicht an die Straße gebaut worden, weshalb zu wenig Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie straßenbegleitende Vegetation zur Verfügung stehe. Einige Teilnehmende fordern einen übergeordneten Gestaltungsleitfaden für die



bauliche Entwicklung entlang der Magistrale, die derartige Bauprojekte und die Bildung von Straßenschluchten verhindert. Die anwesenden Vertreter:innen erläutern, dass das Bauvorhaben unabhängig von der Magistralenentwicklung geplant worden sei. Zukünftig sollte es einheitliche Leitlinien und Gestaltungsvorgaben für einzelne Magistralenabschnitte geben, um eine qualitative Entwicklung zu fördern, die zusätzlich Raum für Freiflächen einschließt. Darüber hinaus fordern einige Teilnehmende, dass die denkmalgeschützten Gebäude in Alt-Osdorf sinnvoll in das Entwicklungskonzept für die Magistralen eingebunden werden und Alt und Neu in einer Weise miteinander verbunden werden, die den dörflichen Charakter auch weiterhin berücksichtigt. Die Vertreter:innen des Bezirks bestätigen, dass die denkmalgeschützten Gebäude sorgfältig kartiert und die identitätsstiftenden Strukturen wesentlicher Bestandteil der Konzeptentwicklung darstellen würden.

Als weiterer Entwicklungsschwerpunkt wird von einigen Teilnehmenden der Bereich rund um das Elbe Einkaufszentrum herausgestellt. An dieser Stelle bestehe der Wunsch nach einem zeitgemäßen Quartierszentrum, das sowohl die bestehenden Einzelhandelsangebote als auch die umliegenden Wohnquartiere und Grünräume einschließt.

Die Teilnehmenden wünschen sich, über den weiteren Fortgang der Magistralenentwicklung informiert zu werden und fordern einen transparenten Entscheidungsprozess, in den sie sich als Bürger:innen aktiv einbringen können. Die anwesenden Vertreter:innen erläutern, dass eine regelhafte öffentliche Beteiligung im Rahmen der Bauleitplanungsverfahren möglich sei. Darüber hinaus würden explizit für die Magistralenentwicklung weitere Informations- und Beteiligungsverfahren entwickelt, die den Prozess flankieren. Ziel sei es, mit den geplanten Beteiligungsverfahren an den im Rahmen des internationalen Bauforums im Jahr 2019 initiierten Dialog anzuknüpfen.



Im Rahmen der Veranstaltung wurden seitens der Teilnehmenden 30 Fragen gestellt. Acht davon konnten aufgrund der begrenzten Zeit nicht beantwortet werden.

## Anlage: Fragen und Antworten (thematisch sortiert)

### Verfahren

- Wie gestaltet sich der Entscheidungsprozess über die Gestaltung der Magistralen in den unterschiedlichen Abschnitten? (VA III)
  - Wenn Vorhabenträger:innen Projekte auf Grundstücken planen, für die kein B-Plan vorliegt, berät der Bauausschuss den Antrag. Diese Sitzungen sind nicht öffentlich. Wenn die rechtliche Befreiung möglich ist, wird sie erteilt. Die Gestaltung kann nur begrenzt beeinflusst werden.
  - Im Rahmen von Bauleitplanverfahren werden unterschiedliche Beteiligungsstufen durchlaufen. Neben der Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange werden Gutachten zu unterschiedlichen Themen, wie Verschattung, Verkehr, Umwelt und Lärm erstellt. Dieser Prozess dauert in der Regel mindestens zwei Jahre. Es gibt Vorhaben, die an den Bezirk herangetragen werden und solche, die im Zuge einer Angebotsplanung ermöglicht werden.
  - Der in Erarbeitung befindliche Masterplan wird ein allgemeines Zielbild enthalten, wie die unterschiedlichen Abschnitte gestaltet werden sollen, an denen sich die Entscheidungsprozesse orientieren.

### Zentrumsentwicklung / Leerstand

- In Iserbrook wird das Stadtbild verstärkt durch Leerstand und Abrissflächen geprägt, worunter die Lebensqualität erheblich leidet. (VA I)
  - Das Nahversorgungszentrum weist funktionale Schwächen auf. Daher wird ein besonderer Blick darauf geworfen. Für einige Teilbereiche läuft bereits ein Bebauungs-Plan-Verfahren. Die Maßgabe ist, dass die Eigentümer:innen das neue Baurecht umsetzen. Daher kann derzeit nicht prognostiziert werden, wie lange es braucht, bis eine veränderte Planung auch umgesetzt wird. Bezüglich des Nahversorgungszentrums soll innerhalb der bestehenden Abgrenzung eine Stärkung erzielt werden. Es ist nicht angedacht, das Zentrum auf die nördliche Straßenseite auszuweiten. Damit sich neue Geschäfte ansiedeln, brauche es eine entsprechende Dichte von Menschen, die durch bauliche Verdichtung in den bestehenden Quartieren erreicht werden kann. Eine Bebauung in erster Reihe könne darüber hinaus dazu beitragen, dass die dahinterliegenden Quartiere an Qualität gewinnen, da weniger Lärm hineingetragen wird.

- In Iserbrook gibt es im Grunde kein "Zentrum"/Treffpunkt. Abgesehen von Supermarkt u. Bäcker wird hier vorwiegend gewohnt. Gibt es Ideen, dies zu ändern? (VA I)
  - Vor mehreren Jahrzehnten war der Quartiersbegriff ein anderer. Heute würden die spezifischen Bedarfe der lokalen Bevölkerung sehr genau ermittelt, um bedarfsgerechte Strukturen zu entwickeln. Quartierszentren werden im Bezirksamt im Zuge der Magistralenentwicklung immer mitgedacht, um Orte zu schaffen, an denen man sich auch treffen kann. Für den Bereich Osdorfer Landstraße / Schenefelder Landstraße wurde bereits ein B-Plan auf den Weg gebracht, um über die Entwicklung dieses Fokusraums ins Gespräch zu kommen.
  - Von Seiten der Stadt ist es nicht möglich, Einfluss auf den Branchenmix zu nehmen. Allerdings können die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, indem im Planungsrecht eine entsprechende Gebietskategorie, z. B. das sog. „urbane Gebiet“, festgesetzt wird. Bei der Entwicklung gehe es nicht nur darum, neuen Wohnraum zu schaffen, sondern die Entwicklung immer auch mit einer gewerblichen Nutzung zu verknüpfen.
  - Die Magistralen sollen nicht zu reinen Wohnbauflächen entwickelt werden. Die Erdgeschosszonen müssen zusätzliche Nutzungen aufnehmen. Was entlang der Magistralen entsteht, muss auch einen Benefit darstellen für diejenigen, die bereits dort sind.
- Lurup fehlt ein Zentrum, ist dafür etwas geplant? (VA II)
  - Es wurden bereits Studien für das Umfeld des Eckhoffplatzes durchgeführt. Die weiteren Bedarfe zur Zentrenentwicklung werden im Rahmen der Magistralenentwicklung erfasst. Ähnlich wie im Falle des an Kraft verlierenden Iserbrooker Zentrums, müssen gewisse Dichten erreicht und Infrastrukturen geschaffen werden, um eine Attraktivität zur Ansiedlung von Handel und Dienstleistungen zu bieten.
- Im Zentrum von Alt-Osdorf stehen viele Gebäude unter Denkmalschutz. Wie erhält das Magistralenkonzept den dörflichen Charakter? Wie werden Alt und Neu verbunden? (VA III)
  - Die denkmalgeschützten Gebäude wurden sorgfältig kartiert. Der Erhalt und die Sanierung von Bausubstanz sind in der Magistralenentwicklung darüber hinaus auch aus Gründen des Umweltschutzes wichtig. Der Umgang mit diesen identitätsstiftenden Strukturen, die den Charakter von Alt-Osdorf ausmachen, ist ein wesentlicher Teil der Konzeptentwicklung.
- Kann rund um das Elbe Einkaufszentrum ein zeitgemäßes Quartierszentrum mit einer Mischung aus Einzelhandel und mehr Wohnen gestärkt werden. Die

Rahmenbedingungen mit dem grünen Ring und der verkehrlichen Anbindung sind perfekt gegeben. (VA III)

- Die Stärkung des Quartierszentrums ist hier in jedem Fall vorgesehen. Im Elbe Einkaufszentrum gibt es bereits ein breites Angebot an Dienstleistungen, das jedoch noch nicht im Zusammenhang mit dem umliegenden Stadtraum funktioniert. Dafür müssen in Zukunft die Erdgeschossnutzungen, Grünstrukturen, die ÖPNV-Verbindungen und der Parkraum neugedacht und neustrukturiert werden. Es wird eine behutsame Umgestaltung des Zentrums angestrebt.

## Bauliche Entwicklung

- Was unterscheidet zukünftig eine Magistrale am Stadtrand von den Magistralen im Kerngebiet? (VA I / VA II)
  - Ziel ist es nicht, die gleichen Prinzipien entlang der gesamten Magistrale anzuwenden. Insbesondere die Bebauung soll sich stets in das Umfeld einfügen. Es wird also auch weiterhin Einfamilienhäuser geben, im dichteren Stadtgebiet können dann hingegen andere Gebäudehöhen erreicht werden, um Wohnraum zu schaffen.
  - Die Heterogenität der Magistralen soll nicht infrage gestellt werden. Dennoch erfordert es einen Umgang mit der derzeit an vielen Stellen sichtbaren „gebauten Zufälligkeit“. Aktuell gibt es noch keine fertigen Pläne, wie das konkret an jeder Stelle aussehen soll. Der Masterplan Magistralen wird einen grundsätzlichen Rahmen zur Gestaltung der unterschiedlichen Magistralenabschnitte geben.
- Werden Grünstreifen samt alter Bäume erhalten bleiben? (VA III)
  - Bestandsbäume werden soweit es möglich ist nicht beeinträchtigt. Nur wenn es einen Anlass gibt, beispielsweise wenn einzelne Bäume in einem schlechten Zustand sind, kann es zu punktuellen Eingriffen kommen.
- Wie wird der Denkmalschutz im Rahmen der Planung berücksichtigt? (VA I)
  - Es wird genau darauf geschaut werden müssen, welcher Maßstab in die bauliche Umgebung passt. Den Belangen des Denkmalschutzes wird insbesondere im B-Plan-Verfahren Rechnung getragen.
- Wie viel Wohnraum wird benötigt? (VA I)
  - Hamburg will ein sehr umfangreiches Wohnungsbauprogramm umsetzen. Beim Wohnungsbau ist eine Kontinuität sehr wichtig. Trotz aller Veränderungen, die in Zukunft anstehen, wird Hamburg eine grüne Stadt bleiben. Bei der Entwicklung werden selbstverständlich auch Aspekte des Klimaschutzes berücksichtigt.

## Verkehrliche Entwicklung allgemein

- Inwieweit soll der Verkehr eingeschränkt werden? Soll die Sülldorfer Landstraße zur 30er-Zone werden? (VA I)
  - Der B-Plan geht für die Sülldorfer Landstraße weiterhin von einer Vierstreifigkeit aus. Eine stärkere Einschränkung wird für die nächsten 10-15 Jahre als nicht umsetzbar erachtet.
- Ist der Blomkamp ähnlich zu sehen, wie die Flurstraße? Dieser wird zunehmend als Abkürzung zwischen Luruper Hauptstraße und der Osdorfer Landstraße genutzt (VA III)
  - Durch den Blomkamp fließt insbesondere Busverkehr, wodurch die Straße nicht deutlich beruhigt werden kann. Der Handlungsspielraum ist hier also eingeschränkt.
  - Die Flurstraße ist eine Bezirksstraße gesamtstädtischer Bedeutung. In Hamburg wird in der Regel zwischen möglichst verkehrsarmen Bezirksstraßen und dem Hauptverkehrsstraßennetz unterschieden. Die Flurstraße liegt dazwischen, weshalb sie nicht komplett beruhigt werden kann.
- Wie wird mit der Verdichtung und der damit einhergehenden Verstärkung der Verkehrsströme (auch in den Verbindungen zwischen Magistralen) umgegangen, ohne den Fuß- und Radverkehr zusätzlich einzuschränken? (VA III)
  - siehe auch vorherige Frage
  - Der Bezirk Altona entwickelt momentan ein bezirkliches Radverkehrskonzept, das auch Möglichkeiten der Beteiligung bietet, die aktuell laufen.
- Können Radverkehr und ÖPNV auch ohne eine Verknappung des Individualverkehrs gestärkt werden? (VA III)
  - Ob die Angebotsoffensive ausreicht, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Zu starke Restriktionen könnten sich jedoch auch schnell negativ auf das Verkehrsnetz der Anwohner:innen auswirken, wenn Menschen nicht auf andere Verkehrsmittel sondern andere Wege ausweichen.
- Wie kann die Magistrale ihre Magistralenfunktion erhalten, wenn der Verkehrsraum wie in den Visualisierungen dargestellt verändert werden soll? (VA III)
  - Die Magistralen dienen weiterhin der Bündelung der Verkehre, um sensible Stadtquartiere zu entlasten. Die Verkehrsplanung ermittelt die tatsächliche Verkehrsbelastung sowie mögliche Verhaltensveränderungen und wendet unterschiedliche Modelle an, um zukünftige Szenarien zu bilden. Die prognostizierte Verkehrsbelastung wird die Grundlage der Planung darstellen.

- Wie wird verhindert, dass der Verkehr von den Magistralen nicht auf die Wohngebiete ausweicht? (VA III)
  - Es bedingt einer gewissen Leistungsfähigkeit der Magistralen, die aufrecht erhalten werden muss, um dies zu verhindern. Auch in den Wohnstraßen selbst können einige Maßnahmen umgesetzt werden, um Ausweichverkehr zu verhindern.
- Wird trotz Bundesstraße Tempo 30 möglich sein? (VA III)
  - Auf Magistralen ist dies hinsichtlich der wichtigen Verbindungsfunktion aktuell nicht vorgesehen. Punktuell wäre es möglich, abschnittsweise Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen wie Kitas umzusetzen. Mit diesem Thema befasst sich die Straßenverkehrsbehörde (BIS) in Abstimmung mit der BVM.
- Die Magistralen müssen auch weiterhin eine hohe verkehrliche Bedeutung bekommen! (VA I)
  - Die Magistralen an sich in ihrer Funktion als Rückgrat der Stadt werden im Rahmen der Entwicklung nicht infrage gestellt. Dennoch können sie an vielen Stellen gestaltet werden.
- Wie wird der klimaneutrale motorisierte Individualverkehr in der Planung berücksichtigt? (VA I)
  - Elektrifizierung ist ein wichtiges Standbein, aber auch die Mobilitätswende – wir brauchen beides. Daher ist es schwierig, bereits jetzt zu sagen, wie die Magistralen in Zukunft aussehen werden (z. B. hinsichtlich der Anzahl der Fahrstreifen).
- Wie viele Parkplätze werden derzeit pro Wohneinheit geplant? (VA I)
  - Private Stellplätze sind in Hamburg nicht mehr verpflichtend in die Planung zu integrieren, sodass die Schaffung im Ermessen der Eigentümer:innen liegt. Es liegen im Bauleitplanverfahren also keine Vorschriften dahingehend vor. Bei größeren Entwicklungsmaßnahmen (wie Oberbillwerder oder Grasbrook) können Vorgaben gemacht werden.

## Fußverkehr

- Wie wird dafür gesorgt, dass die Luruper Hauptstraße künftig keine trennende Schneise, sondern für den Fußverkehr durchlässig ist, insbesondere am Eckhoffplatz? (VA II)
  - Die Breite der Luruper Hauptstraße steht noch nicht fest, da hier diverse Interessen abgewogen werden müssen. Eine insgesamt Breite unter Einbezug aller einzelnen Raumbedarfe unterschiedlicher Nutzungen von 31 m wird kurzfristig nicht umsetzbar sein.

- Die Luruper Hauptstraße ist definitiv verbesserungswürdig, vor allem hinsichtlich der Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs. Trennwirkungen entstehen insbesondere durch hohe Geschwindigkeiten. Hierbei handelt es sich jedoch um ein übergeordnetes Thema auf Bundesebene, das auch immer eng mit den aktuell regierenden Parteien zusammenhängt. Die Prognose für die kommenden Jahre und Jahrzehnte geht eher dahin, dass es langsamer wird auf den Straßen. Eine 30er-Zone ist allerdings nicht zu erwarten.
- Warum dauert es auch abends bei wenig Verkehr minutenlang bis Ampeln nach Knopfdruck schalten? (VA III)
  - Dies ist ein bekanntes Thema im Bezirk und wird im Rahmen des Bündnis für Fuß- und Radverkehr bearbeitet.
- Wie werden Fußgängerampeln geplant? Vor der Stadtteilschule warten Schüler:innen zum Teil sehr lange, obwohl sie die Ampelschaltung angefordert haben. (VA III)
  - Fußgängerampeln werden vom LSBG im Grunde so geplant, dass möglichst kurze Wartezeiten entstehen. In Einzelfällen kann es zum Ausfall einer Ampelschaltung kommen, um beispielsweise den ÖPNV-Verkehr fließen zu lassen und Stau und Verspätungen zu vermeiden.
- Wie kann die Gefahr einer Kollision mit dem Radverkehr für Fußgänger:innen gemindert werden? (VA III)
  - Diese Situationen und Probleme entstehen insbesondere, wenn zu wenig Raum zur Verfügung steht. Die Neustrukturierung der Straßenräume kann hier Verbesserungen schaffen. Die Situationen an Bushaltestellen, an denen der Radverkehr entlanggeführt wird, sind schwer planerisch zu lösen. Hier ist vor allem gegenseitige Rücksicht gefragt.

## Radverkehr

- Wann wird es ausreichend breite Radwege geben, die das Überholen anderer Radfahrer:innen zulassen? (VA III)
  - Das ist natürlich eines der Ziele. Wenn Straßen jetzt umgebaut werden, werden solche Raumansprüche berücksichtigt und wenn möglich umgesetzt.
- Wie werden Radwege optimiert? (VA III)
  - Taktgebend für die Entwicklung ist der aktuelle (bauliche) Zustand der jeweiligen Straßen. Bei Grundinstandsetzungen, die der LSBG umsetzt, findet in der Regel im Zuge der Umbauten eine Neuaufteilung des Straßenraumes nach den neusten Anforderungen statt.



- Im Zuge von ergänzenden Programmen, wie dem Veloroutenprogramm oder größeren Stadtentwicklungen, bei denen die Erschließung von Grund auf hergestellt werden muss, können ebenfalls Umbauprojekte für den Rad- und Fußverkehr entstehen.
- Warum werden die Radwege entlang der Magistralen und nicht in den Nebenstraßen geplant (VA I)
  - Im Rahmen der Veloroutenplanung werden viele Nebenstraßen für Bedarfe des Radverkehrs angepasst und teilweise in Fahrradstraßen umgewandelt. Gleichzeitig befinden sich an den Hauptverkehrsstraßen Nutzungen, die dort eine (verbesserte) Radverkehrserschließung erfordern.

## Entwicklung gesellschaftliche Infrastruktur

- Wird der Ausbau der umliegenden Schulen mit eingeplant? Werden von Beginn an Kitas und Schulen mitgeplant? (VA I)
  - Schulbedarfe wurden frühzeitig an die Schulbehörde gemeldet. Den Fachbehörden ist bewusst, dass die Schulstandorte zeitnah geplant werden müssen, Schulstandorte werden dementsprechend nicht mehr für den Wohnungsbau freigegeben. Für Kitas werden Flächen insbesondere in urbanen Gebieten mitgeplant, allerdings unterliegt diese Entwicklung auch im Wesentlichen der Marktsituation. Kitas sollen dezentral in die Wohnentwicklung integriert werden. Freiflächen müssen parallel mitgedacht werden.
  - Die Schulbehörde ist bei der Quartiersentwicklung von Beginn an in die Planung involviert und sehr engagiert, den Bedarfen zu entsprechen.

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Wann wird die S-Bahn ab Rissen und Sülldorf im 5 Minuten Takt fahren? (VA I)
  - Es besteht die Idee der zweigleisigen S-Bahn. Diese muss aber zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein gemeinsam geplant und vorangetrieben werden. Dabei sind Herausforderungen wie Finanzierung und Fahrzeugbestellung zu berücksichtigen. Die BVM und die Deutsche Bahn prüfen derzeit, welche Flächen für die Zweigleisigkeit gesichert werden müssen. Es handelt sich dabei jedoch um ein langfristiges Projekt.
- Wie ist die aktuelle Planung für die S-Bahn, v.a. in Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus der DESY-Untersuchung? (VA II)

- Aktuell wird die Trasse im Zusammenhang mit der Science City noch einmal genau untersucht. Diese Untersuchung wird voraussichtlich bis zum Herbst andauern.
- Wann wird es Busspuren geben, die verhindern, dass die Busse im Stau stehen und mit Verspätung fahren? (VA III)
  - Es ist vorgesehen, dies je nach örtlichen Umständen zu ermöglichen. Diesbezüglich werden bereits bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte durch spezialisierte Büros untersucht; etwas Genaueres in Aussicht zu stellen, ist aktuell noch nicht möglich. Auf Magistralen mit besonders hoher Verkehrsfrequenz ist die Umsetzung einer Busspur eher unwahrscheinlich.
- Wann und wie wird der ÖPNV, insbesondere Busse, optimiert, um eine bessere Pünktlichkeit zu erreichen? (VA III)
  - Aus Gründen der Betriebsstabilität kann der 10-Minuten-Takt derzeit nicht über den ganzen Tag gefahren werden. Die Ideen, die mit dem Hamburg-Takt entwickelt wurden, darunter auch die Express-Buslinien, befinden sich in der weiteren Ausgestaltung.

## Bürgerbeteiligung

- Wie können Bürger:innen die Entwicklung mitgestalten? (VA I)
  - Im Rahmen der B-Plan-Verfahren gibt es formalisierte Beteiligungsverfahren. Alle Spielräume der Beteiligungsmöglichkeiten werden an den Magistralen ausgeschöpft werden. Je nach Maßstab der Betrachtung muss über Formate nachgedacht werden, die an der jeweiligen Stelle sinnvoll sind.
- Was passiert in der Zeit zwischen jetzt und der Umsetzung der Magistralenstrategie? Wie kann man sich an Bauprojekten in der Zwischenzeit beteiligen? Wer kontrolliert den Bauausschuss? (VA III)
  - Eine Steuerung dieser Prozesse ist nur über die B-Planverfahren möglich. Auch in Bezug auf den Denkmalschutz muss so entwickelt werden, dass sich alte und neue Strukturen ergänzen. Jedes B-Planverfahren umfasst unterschiedliche Phasen der Beteiligung.
  - Das Problem, dass Projektentwickler probieren, das meiste aus ihrem Grundstück herauszuholen – oft zu Lasten des Umfelds –, ist bekannt und dem muss entsprechend begegnet werden.
  - Projekte an den Magistralen werden im Bezirk in den Genehmigungsverfahren besonders untersucht. Dafür werden verstärkt Dialoge zwischen den Fachbehörden und Bezirken initiiert.

- Das Beteiligungsverfahren zum Magistralenkonzept wird noch entwickelt. Dafür wurde von Seiten der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen bereits ein Dienstleister beauftragt. Hamburg verfolgt das Thema der Magistralenentwicklung in diesem Maße als einzige deutsche Stadt. Ziel ist es, mit dem Beteiligungsverfahren an den im Rahmen des Bauforums im Jahr 2019 initiierten Dialog anzuschließen.
- Wo können Orte der Beteiligung geschaffen werden? (VA II)
  - Die Planung der konkreten Beteiligungsorte ist noch nicht abgeschlossen. Im Rahmen des Science City sind jedoch bereits Räume dafür vorgesehen, die allerdings noch entsprechend umgebaut werden müssten. Der Bedarf solcher Orte ist jedoch bekannt und wird berücksichtigt.
- Woher erhalten Bürger:innen Informationen zu den Konzepten für die einzelnen Magistralenbereiche, die Auskunft darüber geben, welche bauliche Entwicklung möglich ist? (VA I)
  - Die Eigentümer:innen wenden sich mit ihren Fragen bitte direkt an das zuständige Bezirksamt.

## Bebauungspläne

- Wo sind die Auslegungspläne im Internet zu finden? (VA I)
  - Zu jedem B-Plan gibt es eine Website, die über die Webseite der Freien und Hansestadt Hamburg bzw. des Bezirksamtes oder über die die Eingabe der B-Plan-Bezeichnung in eine Suchmaschine gefunden werden kann.
- Gibt es eine konkrete Zeitplanung für die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne – beispielsweise Sülldorf 23/Iserbrook 27 und Sülldorf 25? (VA I)
  - Der B-Plan Sülldorf 23/Iserbrook 27 befindet sich vor der öffentlichen Auslegung. Vor der Sommerpause soll der Entwurf zur Auslegung der Politik vorgestellt werden. Dieser Zeitplan wird eingehalten. Zu den anderen B-Plänen ist die Zeitplanung noch nicht so konkret, weil die Verfahren sich erst am Anfang befinden. Für die B-Pläne Sülldorf 25 und Iserbrook 28 wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022 die öffentliche Plandiskussion stattfinden. Das Verfahren Sülldorf 24 (ehemalige Planung Musikcampus) ruht derzeit.
- Gibt es eine Zeitplanung, wann mit konkreten Plänen zu rechnen ist? (VA II)
  - Das Ziel ist, den Masterplan bis Mitte 2023 vorzulegen. Es soll zukünftig weniger Grundstück für Grundstück gedacht werden, sondern mehr ausgehend von einer Gesamtidee.
- Wie ist der aktuelle Stand im "Bebauungsplan Lurup 68"? Welche Baumaßnahmen werden dadurch möglich? (VA II)

- Der B-Plan geht zeitnah in die öffentliche Plandiskussion und wird dann öffentlich ausgelegt. Die Termine hierzu werden ortsüblich, unter anderem auf der Webseite des Bezirksamtes, bekannt gegeben.
- In der Praxis wird § 31 überstrapaziert und es werden Genehmigungen an Stellen erteilt, die juristisch sicher anfechtbar wären. Bestehende Bebauungspläne gelten so lange, bis ein neuer B-Plan aufgestellt wird. Es wird Wohnraum an Orten geschaffen, die laut des geltenden Baurechts nicht dafür vorgesehen sind, beispielsweise die Garagen im Tönninger Weg (VA III).
  - Der angesprochene Abriss der Garagen im Tönninger Weg und die Bebauung mit geplanter Tiefgarage entspricht dem Vorgehen zur Nachverdichtung der Innenentwicklung. In Hamburg müssen Stellplätze in Wohnungsbauvorhaben nicht mehr hergestellt werden. Konkrete Fragen zu Einzelentscheidungen müssen an die jeweilige Bauprüfung gerichtet werden.
  - Bei dieser Art von Vorhaben (ohne B-Plan) der Nachverdichtung funktioniert eine Beteiligung leider nicht, weil das Verfahren nicht öffentlich ist und die Vorhabenträger die Entwicklung nicht öffentlich machen.

## Steuerung der Entwicklung

- Die stetig wachsenden Bodenpreise und -Spekulationen stellen ein spürbares Entwicklungshemmnis dar. Wie wird die Stadt Hamburg dem zukünftig begegnen? (VA I)
  - Mit dem Instrument der Bebauungspläne trifft die Stadt rechtsverbindliche Festsetzung zur Bebauung und Nutzung von Grundstücken. Der Stadt stehen nach dem Gesetz weitere rechtliche Mittel zur Steuerung von Entwicklungen zur Verfügung, die – wo sinnvoll und bei Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen – eingesetzt werden. Die Entwicklung muss sich in das geltende Planungsrecht einfügen. Darüber hinaus gibt es andere rechtliche Instrumente mit einem breiten Spektrum an Handlungsmöglichkeiten, z. B. das Sanierungsrecht, städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Vorkaufsrechte.
- Gibt es bezüglich der Altonaer Chaussee eine Zusammenarbeit mit dem Kreis Pinneberg? (VA II)
  - Die Magistralen werden über die Stadtgrenzen hinausgedacht. Hamburg steht im Austausch mit den umliegenden Gemeinden. Ziel ist es, ein klares Bild davon zu bekommen, wie Hamburg und das Umland miteinander funktionieren. In der Vergangenheit wurde ein Umlandatlas erstellt, der allerdings an Aktualität verloren hat. Ein aktueller Atlas soll in den kommenden ein bis zwei Jahren entstehen.

## Lärm

- Gibt es im Rahmen des Straßenausbaus Planungen zur Lärminderung durch Flüsterasphalt? (VA I)
  - Wenn die Straßen umgebaut/saniert und Straßenoberbeläge erneuert werden, wird standardmäßig Splittmastixasphalt 8 verwendet. Dadurch ist eine erhebliche Lärminderung zu erreichen. Ansonsten wird mit Blick auf örtliche Verhältnisse eine Lärminderung durch Tempo 30 nachts erreicht. Im Lärmaktionsplan, der letztes Jahr verabschiedet wurde, sind diverse Tempo 30 nachts Abschnitte definiert, die in den nächsten Jahren sukzessive zur Umsetzung kommen.

## Konkrete Einzelfragen zu den einzelnen Fokusräumen

- Die Bezirksversammlung Altona hat im Januar 2013 ein Wettbewerbsverfahren zum Technologiepark beschlossen. Wird dieser Beschluss umgesetzt? (VA II)
  - Der Bauantrag ist noch nicht eingereicht. Die Diskussionen sind dementsprechend noch nicht abgeschlossen. Beispielsweise ist aktuell nur ein Zugang geplant, es wird jedoch eine Adressbildung mit mehreren Zugängen entlang der Magistrale angestrebt, sodass es hier Anpassungen bedarf.
  - Auch die Freiflächen und die Architektur sind noch nicht abschließend geplant. Diesbezüglich laufen Diskussionen und Abstimmungen.
  - Die Vorhaben des Technologieparks werden in den kommenden Planungsausschüssen vorgestellt.
- Was passiert mit den Einfamilienhäusern an der Luruper Hauptstraße, wenn der Technologiepark, der Science-City und der S-Bahn gebaut werden? (VA II)
  - Es wird weiterhin Einfamilienhäuser an den Magistralen geben. Eine neue Bebauung wird sich dann der Umgebung und an den Bestand anpassen bzw. auf diesen Rücksicht nehmen müssen.
  - Die Grundlagen für den Planungsauftrag der S-Bahn werden aktuell erarbeitet, daraus ergeben sich dann auch weitere Auswirkungen für das Umfeld.
- Im Bereich Osdorfer Landstraße/Goosacker entsteht ein 5-6 geschossiger Neubau. Könnte man mit einem Gestaltungsleitfaden auf die Eigentümer:innen zugehen? Das Vorhaben lässt außerdem keine Freiflächen für Vegetation und dringend notwendige Bäume (VA III).

- Die Bebauung liegt tatsächlich zu nah an der Straße und es fehlen qualitative Freiflächen. Die Magistralenstrategie soll genau solchen Entwicklungen entgegenwirken, indem einheitliche Leitlinien und Gestaltungsvorgaben erarbeitet werden.
- Der Masterplan Magistralen wird einen grundsätzlichen Rahmen zur Gestaltung der unterschiedlichen Magistralenabschnitte geben.
- Ein Bauantrag für eine kleine Terrasse im Tönninger Weg wurde abgelehnt, während viergeschossige Wohngebäude auf dafür nicht vorgesehenen Flächen entstehen. Worauf basiert diese Entscheidung? (VA III)
  - Die Bebauung von Stellplätzen zur Nachverdichtung ist ein gängiges Vorgehen in der Innenentwicklung für die Schaffung von notwendigem Wohnraum. Die Ablehnung von Bauanträgen basiert hingegen auf Einzelfallentscheidungen die in der Baukommission und dem Bauausschuss abgewogen werden.