SEPTEMBER 2019

MESTERKAMP

MOBILITÄTSKONZEPT

Bebauungsplan Barmbek-Süd 2



Hamburg

Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

SEPTEMBER 2019

MESTERKAMP

MOBILITÄTSKONZEPT

Bebauungsplan Barmbek-Süd 2

Inhalt

1

Veranlassung 6

2

Rahmenbedingungen 7

2.1 Mobilitätsverhalten 7

2.2 Mobilitätsprogramm Hamburg 9

2.3 Wohnungsbaupolitik und Mobilität 9

2.4 Übergeordnete Radverkehrskonzepte 10

2.5 Gutachterliche Untersuchung der Magistrale Hamburger Straße 13

3

Analyse des Bestandes 14

3.1 Lage des Untersuchungsgebietes 14

3.2 Straßennetz und Motorisierter Individualverkehr (MIV) 15

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 16

3.4 Fuß- und Radverkehr 17

3.5 Bestehende Bike- und Carsharing-Angebote 23

4

Planung 24

4.1 Verfahren 24

4.2 Geplante Bebauung „Neues Quartier Mesterkamp“ 25

4.3 Geplantes Erschließungskonzept für das neue Quartier 26

4.4 Fuß- und Radverkehr 29

4.5 Motorisierter Individualverkehr 32

4.6 Parkraumkonzept 33

5

Konzeptionelle Ideen 36

5.1 Inklusion/ Barrierefreiheit 36

5.2 Stadt der kurzen Wege/ Nutzungsmischung 39

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 40

5.4 Förderung des Fußverkehrs 41

5.5 Förderung des Radverkehrs 43

5.6 Carsharing -Angebote 48

5.7 Autofreies Wohnen am Quartiersplatz 50

5.8 Förderung von Elektromobilität 51

5.9 Ideen für zusätzliche Infrastruktur- und Serviceangebote 52

5.10 Kosten für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes 53

6

Fazit 54

7

Quellen 56

8

Anhang 58

1| Veranlassung

Der Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 schafft die planerischen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Quartiers zum Wohnen und Arbeiten auf den aufgegebenen Flächen des Busbetriebshofes am Mesterkamp, gelegen zwischen der Weidestraße, Hamburger Straße, Berthastraße und Elsastraße.

Auf Wunsch der Bezirkspolitik soll für diese Quartiersentwicklung, die rund 450 Wohneinheiten und etwa 37.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) für Einzelhandels-, Büro- und Gewerbenutzungen umfasst, eine Mobilitätsuntersuchung mit konzeptionellen Vorschlägen erarbeitet werden. Sie hat das Ziel, bei den aus dem Plangebiet heraus entstehenden Verkehren den Anteil des motorisierten Individualverkehrs möglichst gering zu halten, um dem Anspruch an eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gerecht zu werden. Dies ist in dieser innerstädtischen Lage, die besonders an der Magistrale Hamburger Straße bereits stark mit Immissionen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe belastet ist, dringend geboten, um die bereits im Gebiet lebenden sowie auch die künftigen Bewohner vor weiteren Beeinträchtigungen zu bewahren. Außerdem zeichnen sich derzeit positive Trendentwicklungen im Mobilitätsverhalten ab, die es durch entsprechende Maßnahmen weiter zu fördern gilt. Hierfür sind sowohl infrastrukturelle als auch nutzerorientierte Mobilitätsangebote anzustreben, um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der künftigen Bewohner zu bedienen und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen.

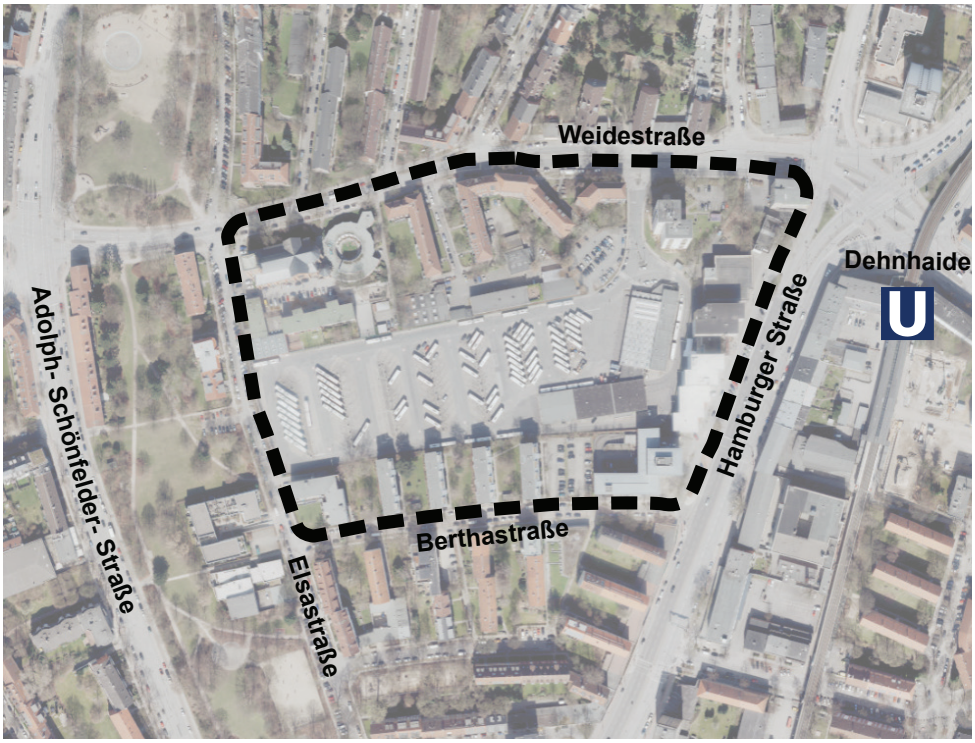


Abbildung 1: Geltungsbereich des Plangebiets für die Entwicklung des Quartiers „Mesterkamp“

2| Rahmenbedingungen

2.1 Mobilitätsverhalten

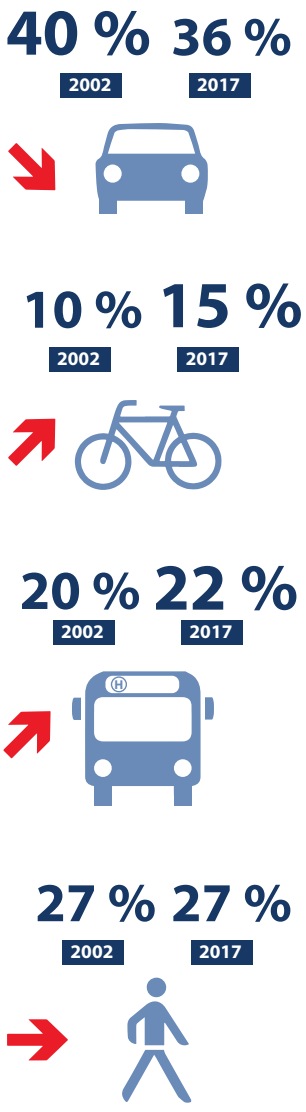
In den vergangenen Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung vor allem in den Großstädten wie Hamburg verändert. Dies hat die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD), die 2017 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach 2002 und 2008 zum dritten Mal beauftragt worden ist, gezeigt.

Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten fällt das Verkehrsaufkommen 2017 in Hamburg gegenüber 2002 und 2008 zwar etwas höher aus, dies ist aber vor allem auf die wachsende Stadtbevölkerung zurückzuführen. Veränderungen gab es jedoch beim Modal Split, der prozentualen Aufteilung aller Wege auf die genutzten Verkehrsmittel einschließlich der Wege zu Fuß. Legten 2002 und 2008 die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt noch über 40 Prozent ihrer Wege mit Auto, Motorrad oder Lkw zurück, so lag dieser Anteil 2017 nur noch bei einem guten Drittel. Demgegenüber ist der Fahrradanteil zwischen 2002 und 2017 von knapp 10 auf 15 Prozent gewachsen, der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs von knapp 20 auf 22 Prozent. Der Anteil der von den Hamburgerinnen und Hamburgern zu Fuß zurückgelegten Wege liegt relativ stabil bei 27 Prozent (vgl. BMVI, infas 2018: 6).

Es sind somit zwar Veränderungen in Richtung eines umweltgerechteren Verkehrs erkennbar, sie erreichen aber selbst in der Stadt nicht die oft erwartete Gesamtdynamik. Insgesamt bleibt das Auto, vor allem beim Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.

Der Modal Split in den einzelnen Hamburger Bezirken zeigt, dass im Jahr 2017 im Bezirk Hamburg-Nord deutlich weniger als ein Drittel aller Wege mit dem Auto, Motorrad oder Lkw zurückgelegt wurden (29 Prozent). Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege liegt bei 30 Prozent und erreicht damit den höchsten Wert aller Hamburger Bezirke. Der Fahrradanteil beträgt 16 Prozent und damit den dritthöchsten Wert nach den Bezirken Altona und Eimsbüttel. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs liegt bei 25 Prozent aller Wege und erreicht damit den zweithöchsten Wert nach dem Bezirk Hamburg-Mitte (siehe Abb. 2).

Im Bezirk Hamburg-Nord verfügen 52 Prozent aller Haushalte über kein eigenes Auto, in der Gesamtstadt liegt dieser Anteil bei 43 Prozent. Der Anteil der Haushalte, die bei einem Carsharing-Anbieter eine Mitgliedschaft haben, liegt in Hamburg-Nord mit 27 Prozent am höchsten, insgesamt verfügt mehr als ein Fünftel aller Hamburger Haushalte über einen Carsharing-Zugang. Diesem beachtlichen Wert steht jedoch noch eine verhältnismäßig geringe Inanspruchnahme gegenüber. Aber auch wenn die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen bislang noch einen geringen Anteil am Verkehrsaufkommen hat, so ist dieser Trend doch weiter ansteigend und stellt im Rahmen von Mobilitätskonzepten ein ergänzendes Angebot zum ÖPNV und dem Fahrrad dar.



Veränderungen des Anteils am Modal Split 2002 bis 2017 in der Freien und Hansestadt Hamburg (vgl. BMVI, infas 2018: 6)

Bei den Veränderungen des Mobilitätsverhaltens in der Stadtgesellschaft seit 2002 zeigen sich vor allem zwei Effekte: Zum einen lässt sich eine wachsende Auto-Orientierung bei den Seniorinnen und Senioren und zum anderen eine gegenläufige Entwicklung bei den jungen Erwachsenen beobachten. Ältere Bürgerinnen und Bürger ab dem Alter von Mitte 70 sind heute aktiver und nutzen das Auto häufiger als entsprechende Altersgruppen vor 10 oder 20 Jahren. Neben den guten Lebensbedingungen bis in das hohe Alter ist dafür auch die steigende Führerscheinbesitzquote der älteren Frauen verantwortlich.

Die jungen Erwachsenen sind dagegen heute weniger auf das Auto orientiert als die entsprechende Altersgruppe vor 10 oder 20 Jahren, sofern sie im städtischen Umfeld mit alternativen Mobilitätsangeboten wohnen.

Für einen umweltgerechteren Verkehr in der Stadt ist es daher unerlässlich, den öffentlichen Personennahverkehr weiter auszubauen und zu stärken, Anreize für das Radfahren zu schaffen, den erforderlichen Autoverkehr effizienter zu gestalten und attraktive Wege für das zu Fuß gehen zu entwickeln.

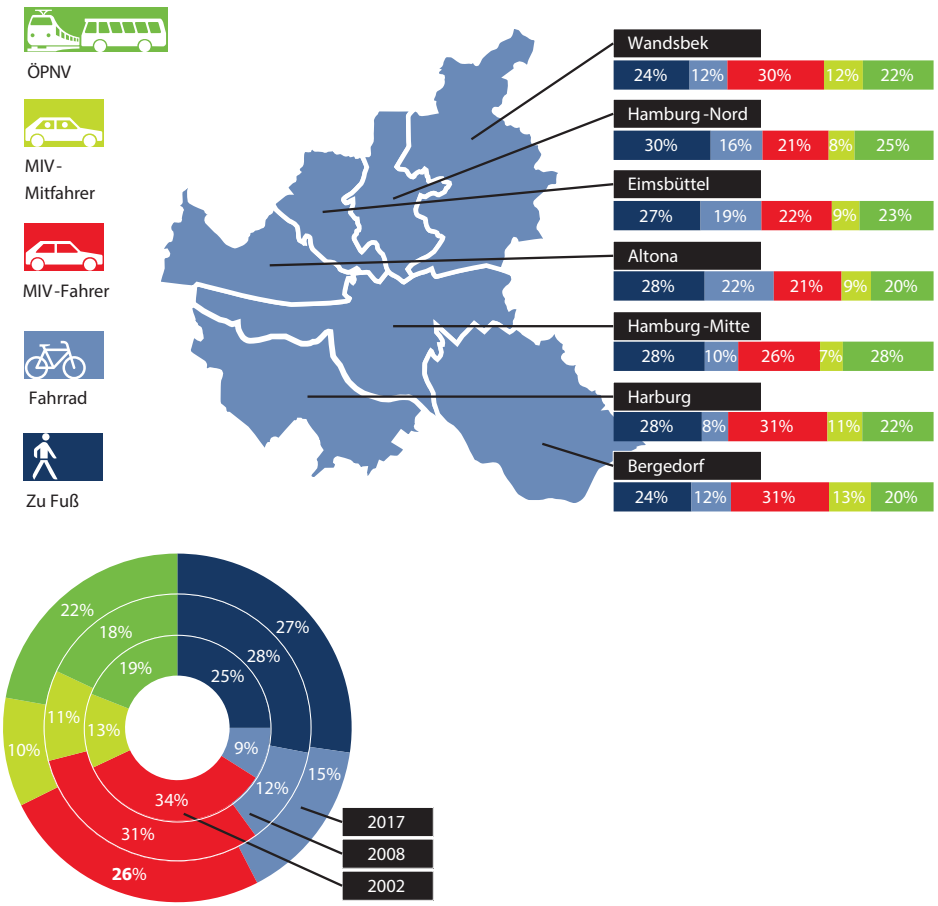


Abbildung 2: Kennwerte 2017 zum Modal Split der Hauptverkehrsmitttel in Hamburg - Gesamtentwicklung und Aufteilung nach Bezirken (Quelle: BMVI, infas 2018: 9)

2.2 Mobilitätsprogramm Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat 2013 in einem Mobilitätsprogramm aufbauend auf einer Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen und des Mobilitätsangebotes übergeordnete Leitlinien für Verkehrspolitik und -planung formuliert (vgl. FHH, BWVI (Hrsg.) 2013). Dies sind die Sicherung der Erreichbarkeit der Welthandelsstadt Hamburg, die Stärkung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat für die Mobilität, das effiziente Managen, Vernetzen und kontinuierliche Planen der Mobilität, die Entwicklung der Elektromobilität und die Gestaltung der Verkehrs- und Lebensräume.

Im Mobilitätsprogramm werden die aktuellen Planungen und Projekte in ihrer Bandbreite zusammengetragen und der jeweilige Umsetzungsstand jährlich aktualisiert. Das Maßnahmenspektrum reicht vom Ausbau wichtiger Straßen- und Bahninfrastrukturen über die Umsetzung der Busbeschleunigung und der Radverkehrsstrategie bis hin zur Förderung des Zufußgehens. Ferner enthält das Mobilitätsprogramm die Konzeption der zukünftigen kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung. In einem Mobilitätsbeirat werden verkehrspolitische Ziele diskutiert, Szenarien vorgestellt sowie Maßnahmenpakete diskutiert und zur Weiterverfolgung vorgeschlagen.

2.3 Wohnungspolitik und Mobilität

Im „Bündnis für das Wohnen in Hamburg", das 2016 zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den wohnungswirtschaftlichen Verbänden Hamburgs abgeschlossen wurde, werden Vereinbarungen über Wohnungsneubau, Klimaschutz und Energieeffizienz, den Erhalt der Backsteinfassaden sowie integrative Wohnungspolitik und das Mietrecht in Hamburg für die 21. Legislaturperiode getroffen.

Im §2 zum Thema Klimaschutz und Energieeffizienz wurden Vereinbarungen für ein quartiersbezogenes umweltgerechtes Mobilitätsangebot in den Vertrag aufgenommen:

„Bei der Entwicklung von Quartieren sollen zukünftig verstärkt Optionen für Fahrradstellplätze und Lastenräder sowie Lademöglichkeiten und Parkraum für elektrisch betriebene Fahrzeuge, vorzugsweise in Gemeinschaftsnutzung, berücksichtigt werden. Dabei wird eine Kombination mit dem städtischen Angebot des ÖPNV, Car-Sharing und StadtRAD sowie den sogenannten switchh-Punkten der HOCHBAHN angestrebt. Ziel der Bündnispartner ist es, in möglichst vielen Quartieren ein umweltgerechtes Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Wohnungsverbände wirken auf ihre Mitglieder ein, sich hierzu aktiv einzubringen."

2.4 Übergeordnete Radverkehrskonzepte

Bündnis für den Radverkehr

Mit der Formulierung der Ziele der Hamburger Radverkehrsstrategie im Jahr 2007 wurde beschlossen, durch aktive Förderung einen Anstieg des Radverkehrsaufkommens in Hamburg zu erreichen. Mit dem „Bündnis für den Radverkehr" von 2016 wurde die Radverkehrsstrategie ausgebaut, um das Radverkehrsnetz an die heutigen Bedürfnisse anzupassen und durch verschiedene Maßnahmen die Bedingungen für den Radverkehr insgesamt zu verbessern[1].

[1] *Der Umsetzungsstand der Projekte und Maßnahmen des „Bündnis für den Radverkehr" sowie der „Radverkehrsstrategie für Hamburg" wird im Fortschrittsbericht 2018 dargestellt (Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) 2018).*

Radverkehrskonzept Bezirksamt Hamburg- Nord

Um die Tendenz eines steigenden Stellenwertes des Fahrrads als Verkehrsmittel weiter zu fördern, wurde für den Bezirk Hamburg-Nord die Erarbeitung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes veranlasst (vgl. Schmeck u. Junker Ingenieurgesellschaft mbH 2014a). Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit und der Verkehrsqualität für Radfahrer. Radverkehrsunfälle sollen reduziert und attraktive Fahrbeziehungen im Nahbereichsnetz geschaffen werden. Die Untersuchung analysiert das vorhandene Angebot für Radfahrer im Straßennetz des Bezirkes sowie die Quell- und Zielverkehre.

Im Ergebnis wird als Verdichtung zu den bereits vorhandenen Velo-, Freizeit- und Nebenrouten ein Verkehrsnetz aus Bezirksrouten vorgeschlagen, die fehlende Hauptfahrtrichtungen ergänzen und damit die bestehenden Routen sowie Ziele des Nahverkehrs miteinander verbinden sollen. Das so entstehende, verdichtete Fahrradroutennetz ist für Radfahrer sicherer, komfortabler und attraktiver zu gestalten. Das Gutachten schlägt hierzu jeweils entsprechende Maßnahmen vor.

Eine der vorgeschlagenen Bezirksrouten verläuft in Ost-West-Richtung entlang der Weidestraße am nördlichen Rand des Plangebietes (Bezirksroute 30) (vgl. Abb. 3). In der Weidestraße sind abschnittsweise angeordnete Radwege vorhanden, die jedoch nicht regelkonform und teilweise in schlechtem Zustand sind. Langfristig empfiehlt das Gutachten eine Aufweitung der Fahrbahn und Einbeziehung bzw. Umbau der Nebenflächen zugunsten von Schutzstreifen.

Legende

- Bezirksgrenze Hamburg-Nord
- 3 Veloroute
- 3 Abweichung von vorhandener bezirksübergreifender Veloroute
- 12 Freizeitroute
- Einbahnstraße
- vorh. Fahrradstraße
- 15 geplante Bezirksroute Hamburg-Nord (Netzergänzung)
- Lage „Mesterkamp"

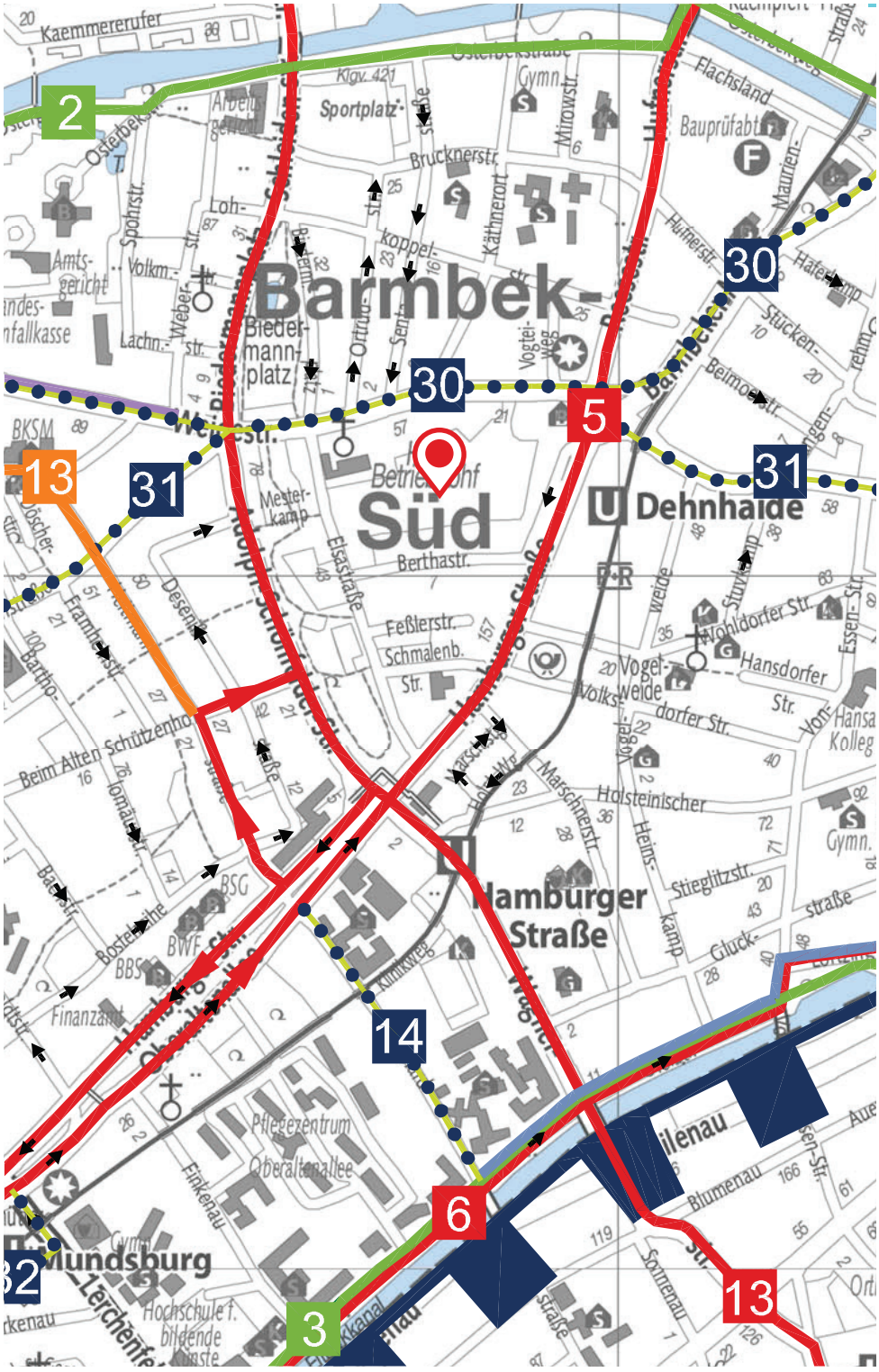


Abbildung 3: Darstellung der Radverkehrsführungen (vorhanden, geplant, als Konzept), Kartenausschnitt aus dem Radverkehrskonzept Bezirksamt Hamburg-Nord 2014 (Quelle: Schenck u. Junker Ingenieurgesellschaft mbH 2014b)

Abbildung 4: Abschnitt 3 der gutachterlichen Untersuchung der Magistrale vom „Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Straße": Teilräumliches Leitbild „Großstädtischer Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität", Kernbereich der Magistrale zwischen Wagnerstraße und Denhaide, Entwicklungssenario 2 (Quelle: ppp architekten+stadtplaner GmbH, FHH (Hrsg.) 2018: 11)



2.5 Gutachterliche Untersuchung der Magistrale Hamburger Staße

Im Jahr 2017 hat das Bezirksamt Hamburg-Nord die Magistrale der Hamburger Str. vom Mundsburger Damm bis zur Bramfelder Str. mit einem interdisziplinären Gutachterteam (ppp Architekten+stadtplaner gmbH, arbos Freiraumplanung, ARGUS Stadt und Verkehr), in unterschiedlichen Beteiligungsformaten untersucht und ein Leitbild für die künftige städtebauliche Entwicklung erarbeitet. Das Leitbild mit dem Titel „Magistrale als Stadtraum für Alle" wurde von der Bezirksversammlung im Juni 2018 beschlossen und soll das bezirkliche Handeln in den kommenden Jahren in den unterschiedlichen Projekten entlang dieses wichtigen Stadt- und Lebensraums lenken.

Die Entwicklung von Ideen für eine Neudimensionierung und ein qualitätsvolles Weiterbauen der Magistralenräume sind dabei ebenso wie eine veränderte Mobilität wichtige Bausteine, um das Ziel „Mehr Stadt in der Stadt" zu befördern. Mit der Untersuchung soll auch eine Diskussion darüber angestoßen werden, in welchen Stadträumen die Hamburger (künftig) leben wollen und mit welchen Mobilitätskonzepten eine Transformation der heutigen Verkehrstrassen in einen urbanen Lebensraum ermöglicht werden kann.

Mit dem Leitbild als Grundlage werden derzeit auf verschiedenen Abschnitten der Magistrale verkehrliche Planungen überdacht und es befinden sich verschiedene bauliche Projekte in der Entwicklung. So wird derzeit z.B. die Umsetzung eines Local-Logistic-Labs (LOLA) auf dem Louis-Braille-Platz am U-Bahnhof Hamburger Straße geprüft, in dem als neuer Stadtbaustein unter einem Dach zeitgemäße Mobilitätsangebote der Last-Mile-Logistik zusammen mit Raumangeboten für lokale soziale Träger und nachbarschaftlichen Austausch etabliert werden sollen. Der Louis-Braille-Platz soll mit Mitteln des „Sanierungsprogramms Hamburger Plätze" (Senatsdrucksache Nr. 2018/01955) in den kommenden Jahren umgestaltet werden.

Die Untersuchung beschreibt den Abschnitt der Magistrale zwischen Wagnerstraße und Dehnhaide als weiträumigen sechsspurigen Straßenraum mit disperser Randbebauung der 60er Jahre mit sehr unterschiedlichen Gebäudehöhen und fehlenden Raumkanten (Westseite). Der Gebäudebestand weist in weiten Teilen einen starken Sanierungsbedarf auf. Straßenbäume fehlen fast gänzlich und es mangelt an Aufenthaltsqualität. Als teilräumliches Leitbild hat das Magistralenkonzept für diesen Abschnitt einen „großstädtischen Boulevard mit neuer Aufenthaltsqualität" definiert (vgl. Abb. 4). Handlungsleitlinien dazu sind:

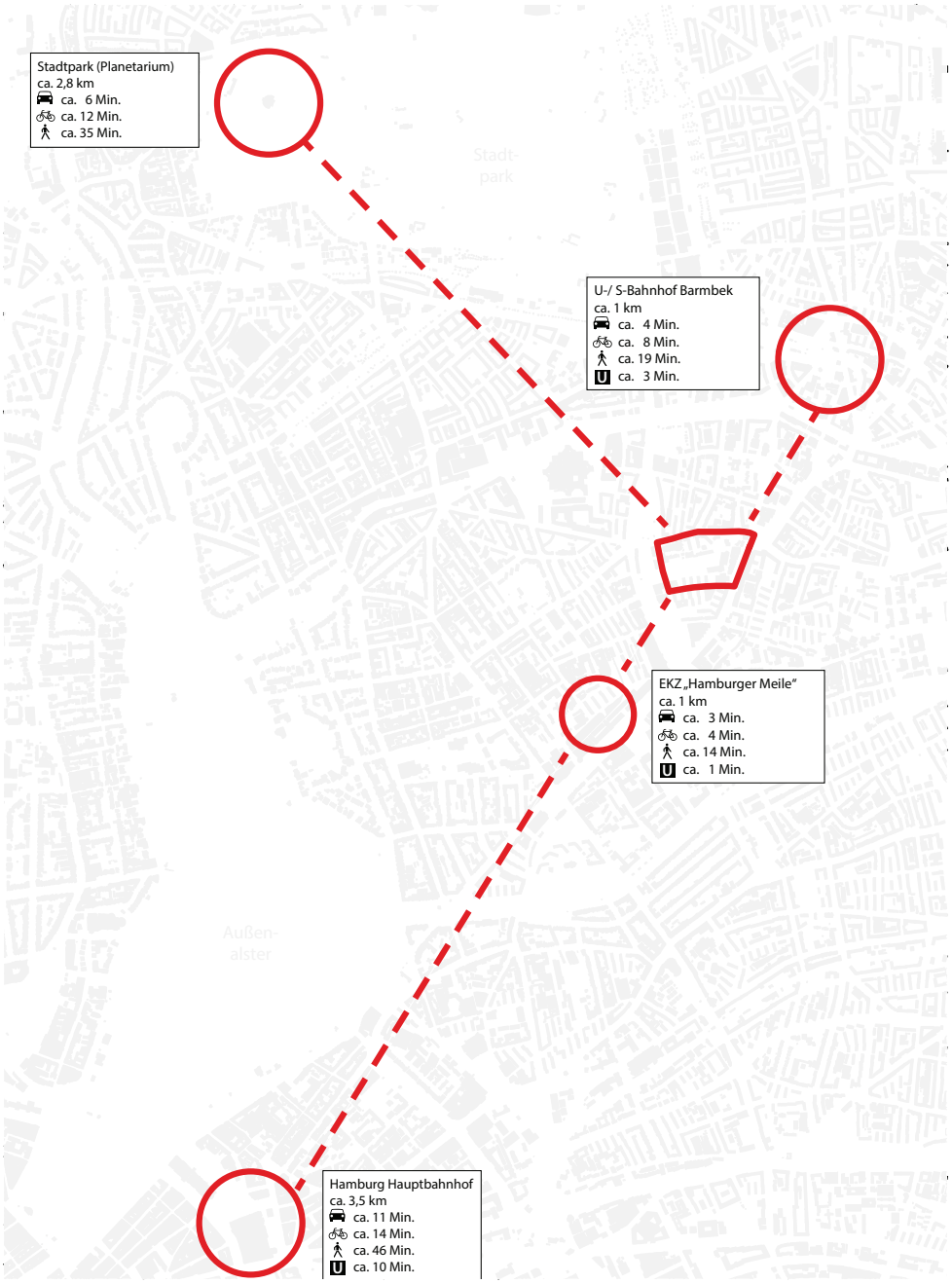
- Betonung der Kreuzung des Grünzuges mit der Magistrale
- Reduzierung des Verkehrsraumprofils
- Großzügig dimensionierte Geh- und Radwege
- attraktive Hausvorbereiche
- durchgängig dreireihige Baumallee
- Optimierung der Verkehrsführungen und Wegeverbindung am Knotenpunkt Barmbeker Markt

3| Analyse des Bestandes

3.1 Lage des Untersuchungsgebiets

Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord im Stadtteil Barmbek-Süd, westlich der Magistrale Hamburger Straße. Der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel befindet sich in ca. 7,5 km, die Hamburger Innenstadt in ca. 5 km Entfernung.

Abbildung 5: Lage des Quartiers „Mesterkamp" im Stadtraum



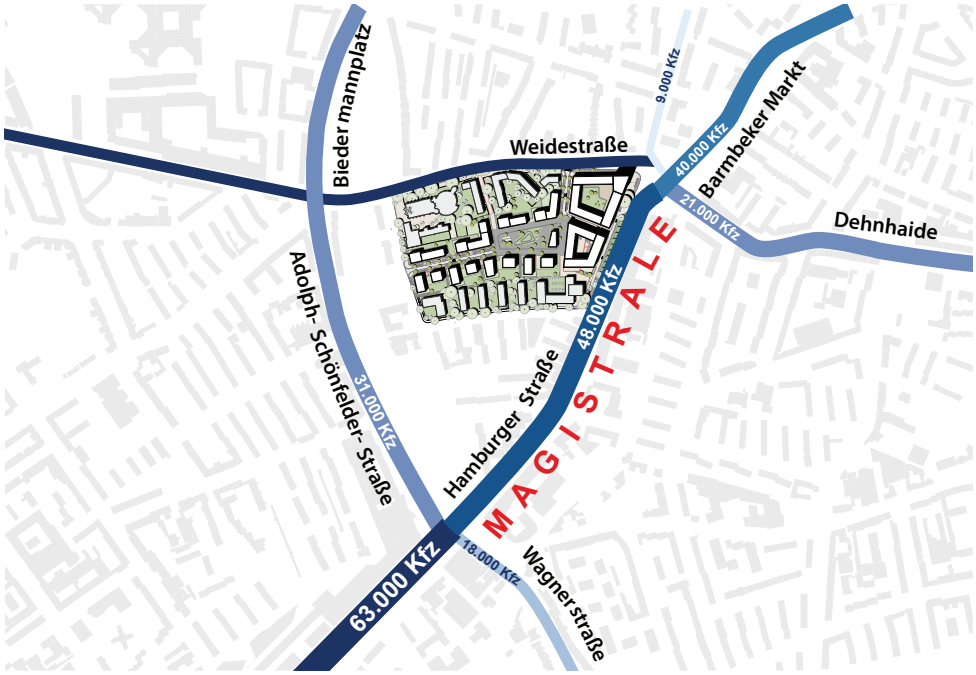


Abbildung 6: Übergeordnete Straßenverbindungen & durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke an Werktagen (Montag - Freitag) (DTVw) 2017

3.2 Straßennetz und Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet ist sehr gut an das Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen. Die östlich das Plangebiet begrenzende Hamburger Straße führt als Magistrale von der Alster/Innenstadt bis nach Bergstedt, am Barmbeker Markt erfolgt über die Dehnhaide eine Anbindung in Richtung Wandsbek im Osten, über die Fuhlsbüttler Straße in Richtung Norden. Im Süden bindet die Hamburger Straße an die B5 an, die als sog. Ring 2 in Richtung Norden und Westen einen Bogen um die Außenalster schlägt, im Süden eine Anbindung an die Bergedorfer Straße und damit an die Bundesautobahnen A1 und A24 schafft, sowie an die B75 und die Elbbrücken anbindet. Westlich des Plangebietes verläuft als weitere Nord-Süd-Verbindung die Adolf-Schönfelder Straße.

Die durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke an Werktagen (Montag - Freitag) DTVw liegt im Jahr 2017 auf der Hamburger Straße in Höhe des Plangebietes bei 48.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden sowie auf der Adolf-Schönfelder-Straße bei 31.000 Kfz/24h (vgl. Abb. 6). Der Anteil des Schwerlastverkehrs beträgt jeweils 3 %.

In der Umgebung des Plangebietes befinden sich keine Park + Ride-Standorte. Gemäß des P+R-Entwicklungskonzeptes wurden in letzter Zeit einige citynahe Anlagen geschlossen, z.B. auch die Anlage an der U-Bahnstation Dehnhaide (Vogelweide), da das Ziel in der Förderung eines peripheren Umstiegs vom Pkw auf die Schnellbahnen liegt.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen. In der Nähe (200-400 m) befindet sich die Haltestelle Dehnhaide der Schnellbahnlinie U3 (Wandsbek-Gartenstadt - Berliner Tor - Landungsbrücken - Kellinghusenstraße - Barmbek) (siehe Abb. 7).

An der Haltestelle Dehnhaide fahren zudem die Buslinien 37 (Schenefeld - Hauptbahnhof - Bramfeld) und 171 (Barmbek - Farmsen). Westlich des Plangebiets verkehrt an der Haltestelle Biedermannplatz die Linie 261 (Berliner Tor - Barmbek) (siehe Abb. 8). Zudem liegt in ca. 1.000 m Entfernung, erreichbar mit der Schnellbahnlinie U3, der Bahnhof Barmbek, an dem zusätzlich die S-Bahnlinien S1 und S11 verkehren, die das Plangebiet nach Norden mit dem Flughafen und Poppenbüttel verbinden und in südlicher, dann westlicher Richtung über den Hauptbahnhof, Jungfernstieg, Bahnhof Altona bis nach Blankenese und Wedel fahren.

Insgesamt ist damit die ÖPNV-Abdeckung des Plangebietes als sehr gut einzustufen. Das gesamte Plangebiet befindet sich in einem Einzugsbereich von 600 m Gehdistanz zur U-Bahnhaltestelle Dehnhaide. Dieser direkte Zugang zum Schnellbahnnetz ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit zentraler Orte in der Stadt. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt lediglich 10 Minuten.

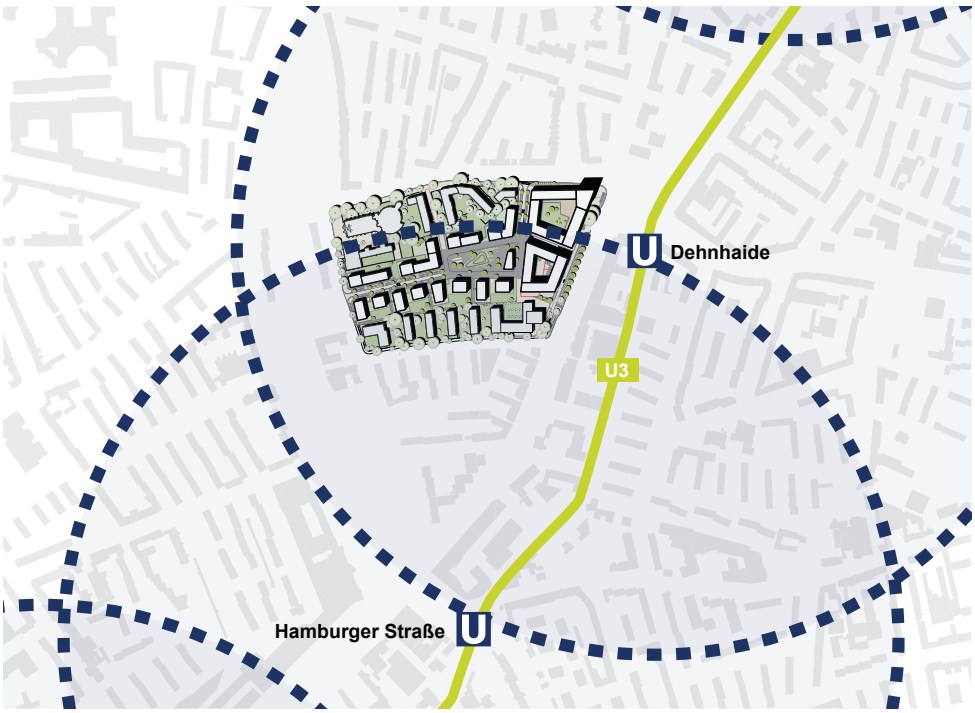


Abbildung 7: U-Bahnhaltestellen Dehnhaide und Hamburger Straße inkl. Einzugsbereiche (Radius: 600 m)



Abbildung 8: HVV-Busliniennetz mit Haltestellen und Richtungs- bzw. Zielangaben (Stand: Juni 2016) inkl. Einzugsbereiche (Radius: 400 m)

3.4 Fuß- und Radverkehr

Fußwegeverbindungen

Wichtige Wegebeziehungen für Fußgänger verbinden den Wohnort im Quartier mit den Haltestellen des ÖPNV (Bus- und U-Bahnhaltestellen), mit den Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Einzelhandel, Wochenmarkt), den sozialen Einrichtungen (z.B. Schule, Kita, Kirche) und den Naherholungsmöglichkeiten (z.B. Parkanlage Biedermannplatz). In der Bestandssituation konzentrieren sich diese Wegebeziehungen alle auf die das Plangebiet umgebenden, z.T. stark immissionsbelasteten Straßen Weidestraße, Hamburger Straße, Berthastraße und Elsastraße.

Durch die bisherige Nutzung des Blockinnenbereichs am Standort des geplanten Quartiers „Mesterkamp“ als geschlossenen, umzäunten Busbetriebshof gibt es bislang keine Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Es bestehen damit weder Möglichkeiten, auf straßenunabhängigen und damit weniger von Lärm- und Luftschadstoffen belasteten Wegen seine täglichen Ziele zu erreichen, noch Wegstrecke sparende Abkürzungen nehmen zu können.

Die Gehwege in der Elsa- und der Berthastraße sind im Bestand sehr schmal und entsprechen nicht den geltenden Standards (siehe Abb. 10 & 11). Hier wäre ein Ausbau im Sinne der Barrierefreiheit wünschenswert.

Für die Fußwegeverbindungen sind gesicherte Querungsmöglichkeiten über die stark frequentierten Fahrbahnen von Weidestraße und Hamburger Straße von großer Bedeutung. Am Barmbeker Markt befinden sich Lichtsignalanlagen, die eine Querung aller dort ankommenden Straßen und damit auch die Erreichbarkeit des Haupteinganges zur U-Bahnstation Dehnhaide ermöglichen. Der südliche Zugang zur U-Bahnstation Dehnhaide wird über eine Lichtsignalanlage per Bedarfsanforderung ermöglicht (vgl. Abb. 12). Sie befindet sich etwas nördlich der Einmündung Berthastraße. Eine weitere Fußgänger-Bedarfsampel befindet sich an der Weidestraße auf Höhe der Straße Biedermannplatz (vgl. Abb. 13). Sie hat eine wichtige Bedeutung für den Schulweg zur Sophienschule an der Elsastraße/ Ecke Weidestraße und wird entsprechend stark von deren Schülern frequentiert.



Abbildung 9: Tempo-30-Zonen und Querungsmöglichkeiten der Hauptstraßen (mit Lichtsignalanlagen) im Umfeld des Quartiers „Mesterkamp“



Abbildung 10: Bestandssituation Elsastraße, östlicher Gehweg



Abbildung 11: Berthastraße, nördlicher Gehweg



Abbildung 12: Fußgängerampel Hamburger Straße



Abbildung 13: Fußgängerampel Weidestraße

Radwegeverbindungen und Velorouten

Auch für Radfahrer bestehen wichtige Wegebeziehungen zwischen dem Wohnort im Quartier und den individuellen Zielpunkten, die zur Arbeit, zur Schule, zur Kita, zum Einkaufen oder zu den Freizeiteinrichtungen angefahren werden. Außerdem werden häufig Schnellbahnhaltestellen angefahren, um im Sinne des Bike & Ride-Konzeptes auch größere Wegstrecken zurückzulegen.

In der Bestandssituation befindet sich an der Weidestraße ein im östlichen Abschnitt Richtung Barmbeker Markt nicht den Anforderungen entsprechender Radweg (vgl. Abb 14). Entlang der Hamburger Straße wurde der Radweg ausgebaut (vgl. Abb. 15). Er verläuft zum Teil auf der Nebenfahrbahn, die südlich des Barmbeker Marktes bis zur Berthastraße parallel zur Hamburger Straße verortet ist. Die Berthastraße und die Elsastraße sind Tempo-30 Zonen, hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Das Plangebiet verfügt über direkte Anschlüsse an das System der übergeordneten Velorouten. Entlang der Hamburger Straße (aus/in Richtung Poppenbüttel) sowie entlang der Adolph-Schönfelder-Straße (aus/in Richtung City-Nord) verläuft die Veloroute 5, die in Richtung Innenstadt, bzw. in Richtung Eilbek weiterführt (vgl. Abb. 16 & 17).



Abbildung 14: Weidestraße - Abschnitt mit unzureichendem Radweg



Abbildung 15: Hamburger Straße - Führung des Radwegs auf die Nebenfahrbahn

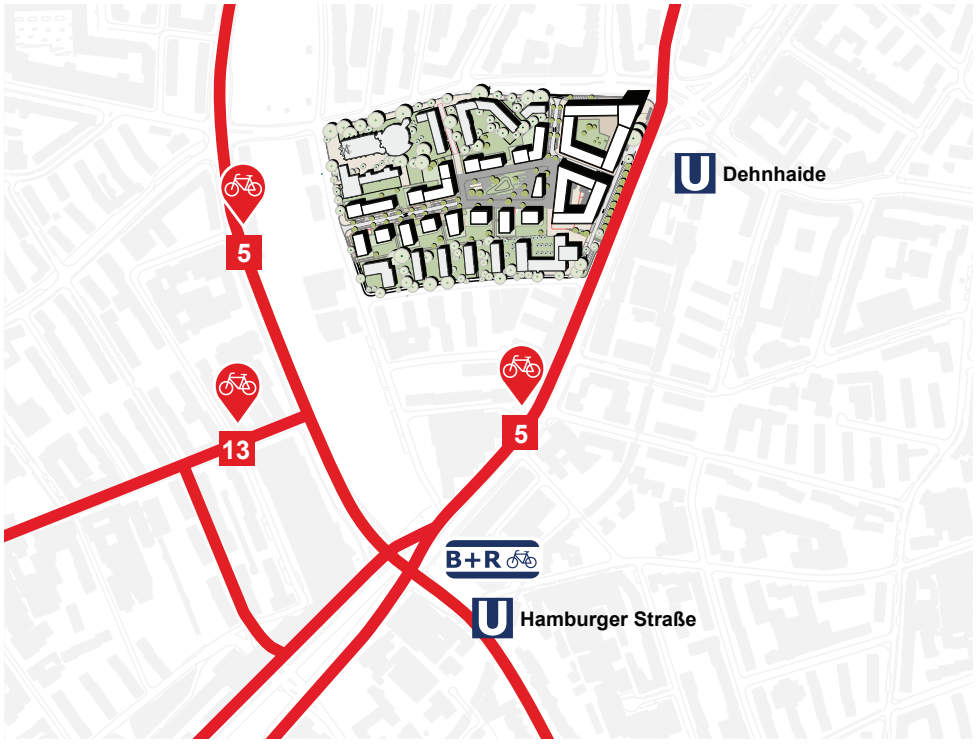


Abbildung 16: Veloroute 5 (City - Uhlenhorst - Barmbek - Bramfeld - Poppenbüttel - Duvenstedt) und Veloroute 13 (Innere Ringroute: Altona - Eimsbüttel - Winterhude - Barmbek - Eilbek - Hamm) & Bike+Ride Station an der Hamburger Straße mit Tempo-30-Zonen

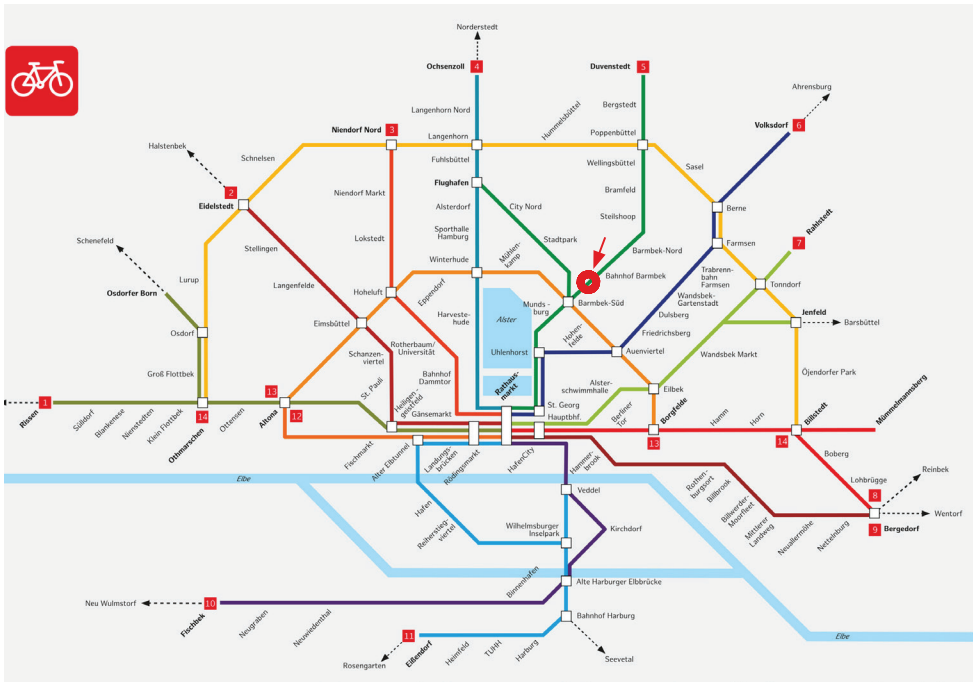


Abbildung 17: Radkarte Hamburger Velorouten mit Verortung des Plangebiets (Quelle: FHH, BWVI o.J.)

Bike+Ride Anlagen

Nahe des Plangebietes befinden sich Bike+Ride-Stationen an den U-Bahnstationen Hamburger Str., Mundsburg, Saarlandstr. und am U/S-Bahnhof Barmbek. Diese werden in Abstimmung mit der FHH von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH auf Grundlage des B+R-Entwicklungskonzeptes betrieben[2]. An der Saarlandstr. (U3) befinden sich aktuell 190 Stellplätze, davon 24 Mietstellplätze sowie zusätzlich 15 Schließfächer. Am Bahnhof Barmbek (U3 und S-Bahn) befindet sich eine Fahrradbox mit 18 Mietstellplätzen, an der Hamburger Str. (U3) eine mit 4 Mietstellplätzen und an der Mundsburger Str. (U3) eine Fahrradsammelschließanlage mit 12 Mietstellplätzen. Im B+R-Entwicklungskonzept ist ein Ausbau der Fahrradstellplätze an allen Haltestellen vorgesehen.

An der dem Plangebiet am nächsten gelegenen U-Bahnhaltestelle Dehnhaide (U 3) befinden sich an beiden Ausgängen Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln, bislang jedoch keine abschließbaren Mietstellplätze (vgl. Abb. 18 & 19). Im B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 15.01.2015 ist für diese Haltestelle bis 2025 ein Neubaubedarf von 28 Miet- und 28 Stellplätzen in Form einer Doppelstockanlage sowie die zusätzliche Überdachung von 42 Fahrradstellplätzen ermittelt worden. Für die Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort müssen noch Prüfungen erfolgen, insbesondere hinsichtlich der Flächenverfügbarkeiten.

Nach Rücksprache mit der P+R-Betriebsgesellschaft sind die vor 2013 ermittelten Bedarfszahlen bereits überholt, da zum Zeitpunkt der Bearbeitung ein Radverkehrsanteil von 18% am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 prognostiziert wurde. Gemäß den aktuellen politischen Forderungen und der eingeleiteten Fördermaßnahmen wird heute ein Anteil von 20-25% angestrebt und prognostiziert. Daraus würde sich für die U-Bahnhaltestelle ein künftiger Bedarf von 150 bis 170 Fahrradstellplätzen ergeben, davon sollten etwa 20% abschließbare Mietstellplätze sein. Dies entspricht insgesamt einem Platzbedarf von mindestens 350 m², die sich optimaler Weise auf die beiden Zugänge zur U-Bahn verteilen sollten.

[2] *Öffentlich-rechtlicher Rahmenvertrag vom 08.07.2008 zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der P+R-Betriebsgesellschaft mbH. Dort heißt es u.a. in der Präambel:*

„Um die Verknüpfung und Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Fahrradverkehr in Hamburg zu fördern und damit die Gesamtverkehrsbelastung auf den hamburgischen Straßen zu reduzieren soll den Fahrradfahrern, die auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen wollen, die Möglichkeit eröffnet werden, ihre Fahrräder sicher abzustellen (Bike and Ride, kurz: B+R).“



Abbildung 18: Fahrradabstellplätze (Bike+Ride), U-Bahnhof Dehnhaide, nördlicher Zugang am Barmbeker Markt



Abbildung 19: Fahrradabstellplätze (Bike+Ride), U-Bahnhof Dehnhaide, südlicher Zugang (Fußwegeverbindung Vogelweide/Hamburger Str.)

3.5 Bestehende Bike- und Carsharing-Angebote

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich drei StadtRAD-Stationen, betrieben durch die Deutsche Bahn Connect GmbH im Auftrag der Stadt Hamburg:

- U-Bahnstation Dehnhaide, am Barmbeker Markt,
- Weidestraße, Ecke Biedermannplatz,
- U-Bahnstation Hamburger Straße, am Holsteinischer Kamp/Ecke Wagnerstraße.

StadtRAD ist ein öffentliches Fahrradleihsystem mit über 220 Stationen in Hamburg. Nextbike-Stationen sind in der Umgebung des Plangebietes bislang nicht vorhanden.

Stationsgebundene Carsharing Standorte befinden sich im Umfeld des Plangebietes vornehmlich an den Switchh-Punkten an den Schnellbahn-Haltestellen Hamburger Straße (Wagnerstraße 5), Barmbek (Wiesendamm 6) und Saarlandstraße (Saarlandstraße 39). Dort sind Standorte verschiedener Anbieter (Drive now, Car2go und Cambio) sowie zusätzlich Stadtrad-Stationen vorhanden.

Darüber hinaus liegt das Plangebiet innerhalb der Geschäftsgebiete von Car2go, Drive now und Miles, in denen Fahrzeuge stationsungebunden angemietet, reserviert und auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden können („Free-floating“). Bei Miles können auch Transporter gemietet werden. Der relativ neue Anbieter Oply hat sein Geschäftsgebiet in Nachbarschaftszonen aufgeteilt, diese befinden sich rund um das Plangebiet.

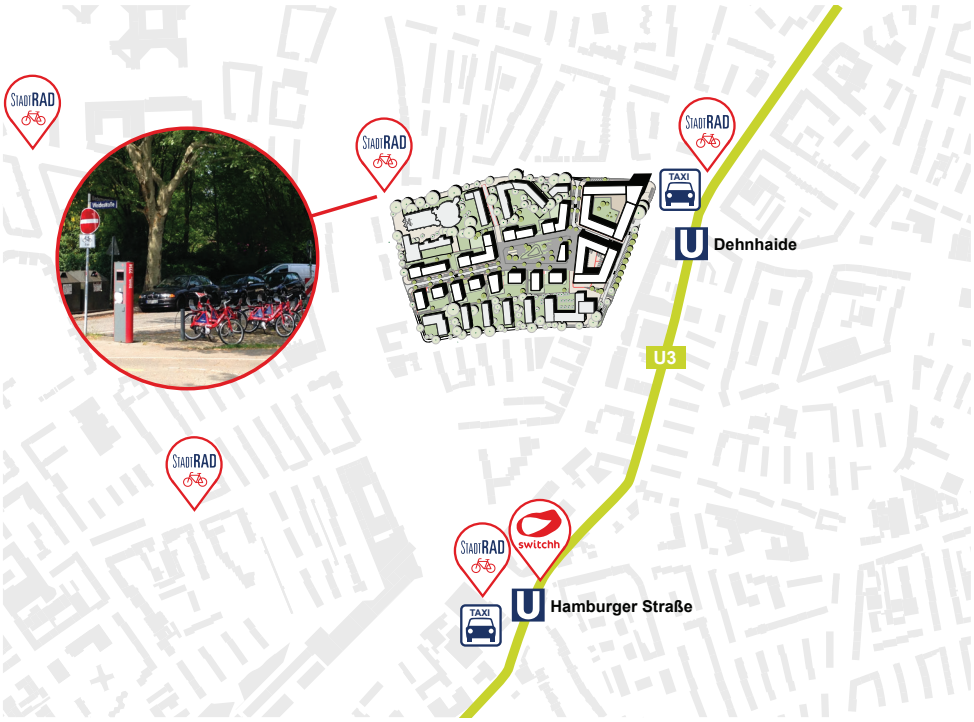


Abbildung 20: Sharingangebote (Car & Bike) und Taxistände im Umfeld des Quartiers „Mesterkamp“

4 Planung

4.1 Verfahren

Das ca. 2,8 ha große Areal des Busbetriebshofes Weidestraße stellt eine der aktuell größten Entwicklungsflächen in Barmbek dar und kann nach dem geplanten Wegzug des Busbetriebshofes der Hamburger Hochbahn AG einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Grundsätzliches Planungsziel ist es, die bis dato unzugängliche, voll versiegelte Fläche des Busbetriebshofes am Standort des geplanten Quartiers in das städtebauliche Umfeld zu integrieren, wobei ein Schwerpunkt in der Wohnungsbauentwicklung liegen soll. Gleichzeitig wird die Einbindung von gewerblichen Nutzungen bzw. die Etablierung einer nachbarschaftsverträglichen Mischung von Wohnen und Arbeiten angestrebt.

Noch vor Beginn jedweder Planungen wurde eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, um die Akteure vor Ort in das Verfahren einzubeziehen. Mit dieser frühzeitigen Einbindung sollten sowohl wichtige Informationen und mögliche Planungsbedarfe als auch eventuelle Konflikte sowie vor allem Entwicklungsideen und Meinungen abgefragt werden. Hierzu wurden in 2016 Befragungen der ansässigen Grundstückseigentümer, eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit sowie eine Planungswerkstatt mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Zu den Themenbereichen Erschließung, Verkehr und Mobilität kamen im Wesentlichen die folgenden Anregungen und Wünsche aus der Bevölkerung:

- Erschließung des Quartiers mit Stichstraßen, kein Durchgangsverkehr (Schutz vor Lärm),
- beruhigte Spielstraßen als Sackgassen,
- Quartiersplatz als „Dorfplatz“ / „Mehrgenerationenplatz“ mit Grün, Sitzmöglichkeiten etc.,
- Verbindungen durch das Quartier für Radfahrer und Fußgänger,
- barrierefreie/arme Wege,
- Durchgangswege zwischen den Gebäuden,
- Straßenraum von Kfz freihalten, möglichst Tiefgaragen bauen,
- Infrastruktur für E-Mobilität im Quartier,
- Verbindungen zu bestehenden Grünflächen schaffen, Vernetzung,
- in Bestandsstraßen: Neuordnung des Parkens, der Fahrradwege, des Lieferverkehrs, beleben und attraktiver gestalten.

Diese Anregungen sind in die Auslobung des anschließend durchgeführten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs eingeflossen, der im Februar 2017 unter Teilnahme zweier Bürgervertreter in der Jury des Preisgerichtes entschieden wurde. Der Siegerentwurf des Darmstädter Büros „florian krieger architektur und städtebau“ sowie des Berliner Büros „ST raum a. Landschaftsarchitektur“ wurde anschließend bis September 2018 zu einem Funktionsplan überarbeitet und weiterentwickelt. Dieser bildet die Grundlage für das sich anschließende Bebauungsplan-Verfahren.



Abbildung 21: Bebauungsplan-Entwurf Barmbek-Süd 2 - planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Quarties Mesterkamp (Stand: öffentliche Auslegung nach § 3 (2) Baugesetzbuch)

4.2 Geplante Bebauung „Neues Quartier Mesterkamp“

Nach der Verlagerung des Busbetriebshofes der Hamburger Hochbahn südlich der Weidestraße sollen die Flächen - teilweise unter Hinzuziehung der angrenzenden Bereiche - zu einem neuen gemischten Quartier entwickelt werden. Zur Deckung des dringenden Wohnraumbedarfs sollen rund 450 neue Wohnungen, davon 60% im geförderten Wohnungsbau, entstehen. Durch Einbindung der Bereiche entlang der Hamburger Straße sollen gewerbliche Nutzungen (etwa 37.000 m² BGF) und damit Arbeitsstätten geschaffen werden, mit dem Ziel durch eine mittel- bis langfristige Neuordnung dieser Flächen eine nachbarschaftsverträgliche Mischung von Wohnen und Arbeiten zu etablieren. Zur Versorgung des Gebietes sind Läden sowie zwei Kindertagesstätten geplant.

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die städtebauliche Entwicklung werden durch den Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 geschaffen (vgl. Abb. 21). Das neue Quartier fügt sich mit einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung aus Zeilen und Punkthäusern in die Umgebung ein. Entlang der Hamburger Str. sind zwei größere fünfc bis sechsgeschossige Blöcke sowie an der Ecke Weidestr. ein städtebaulicher Hochpunkt mit 15 Geschossen geplant. Ein zentraler Quartiersplatz mit einem Solitärgebäude, das quartiersbezogene, gemeinschaftliche Nutzungen aufnehmen kann, soll als multifunktionales Zentrum des Quartiers dienen. Die bestehenden Gemeinbedarfseinrichtungen der katholischen Kirche, Kloster, Schule und Kita an der Weidestr./Elsastr. werden planungsrechtlich gesichert.

4.3 Geplantes Erschließungskonzept für das neue Quartier

Bereits zur Erarbeitung des Funktionsplanes wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur Bewertung der äußeren Erschließung des neuen Quartiers beauftragt (Endfassung November 2017). Diese hat geprüft und nachgewiesen, dass die das Plangebiet umgebenden Straßen ausreichend dimensioniert sind, um den zusätzlich durch die neue Bebauung der Wohn- und urbanen Gebiete entstehenden motorisierten Verkehr aufnehmen zu können.

In der Untersuchung haben die Gutachter die gebietsbezogenen Neuverkehre (Quell- und Zielverkehre) auf der Grundlage des Funktionsplanes prognostiziert (geplante Wohneinheiten und weitere Nutzungen wie Gewerbeflächen, Büroflächen, zwei Kitas und Café nach Bruttogeschossfläche) sowie vorliegende Verkehrsbelastungsdaten hinzugezogen.

Zur Herrstellung der inneren Erschließung des geplanten Quartiers sind neue Straßenverkehrsflächen sowie ein Quartiersplatz vorgesehen (vgl. Abb. 22). Um das Ziel einer Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehren und der Sicherung eines möglichst verkehrsfreien oder zumindest verkehrsarmen Quartiersplatzes umzusetzen, wurden nach der Diskussion und Prüfung verschiedener Varianten im Bebauungsplan-Entwurf zwei neue Planstraßen und ein Quartiersplatz als Straßenverkehrsfläche be-

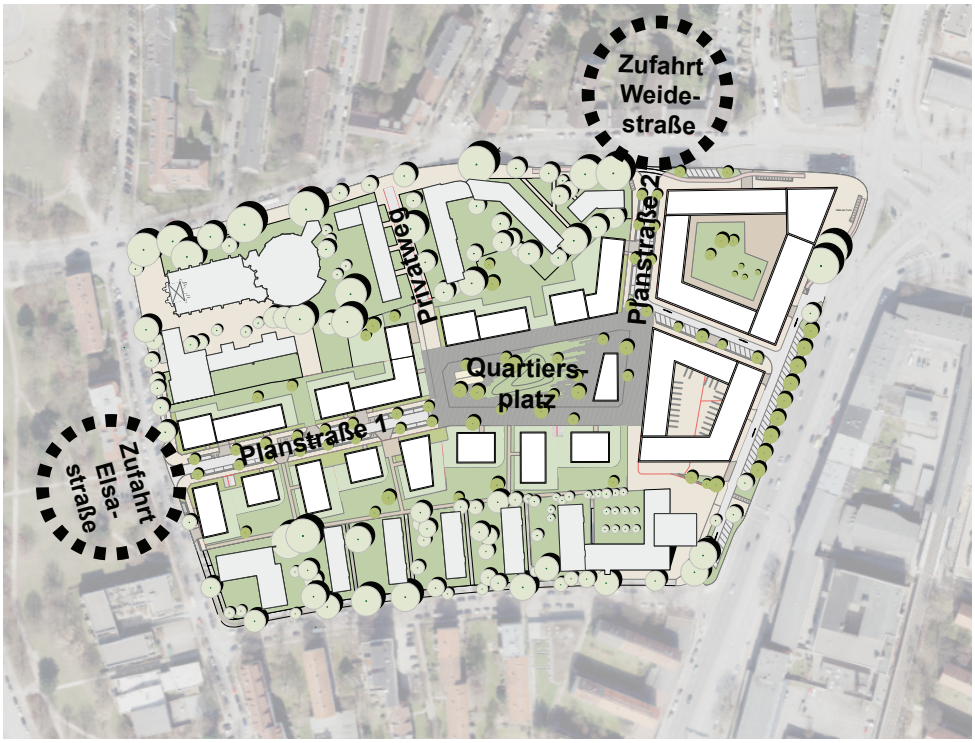


Abbildung 22: Städtebauliches und landschaftsplanerisches Konzept zum Quartier „Mesterkamp“ von „florian krieger architektur und städtebau“ sowie „ST raum a. Landschaftsarchitektur“

sonderer Zweckbestimmung festgesetzt (vgl. Abb. 21). Die Planstraßen enden vor dem Quartiersplatz, entweder mit einer Wendemöglichkeit oder einer Ableitung (vgl. Abb. 22). Der Quartiersplatz ist nur für Fahrräder und im Bedarfsfall für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Stadtreinigung etc. befahrbar.

Das Erschließungskonzept sieht eine annähernd gleiche Verteilung der Verkehrsmengen, die bei der Erschließung des neuen Quartiers entstehen werden, auf die beiden Zufahrten von der Weidestraße und der Elsastraße vor. Mit dieser Maßnahme soll vermieden werden, dass die vorhandenen Nachbarn des neuen Quartiers zu stark durch die zusätzlich entstehenden Verkehre beeinträchtigt werden.

Durch das Verhindern einer durchgängigen Durchfahrtmöglichkeit wird eine Einfahrt in das Quartier wenig attraktiv gestaltet.

Die Planstraße 1 sorgt für die Erschließung des westlichen Teils des neuen Quartiers (vgl. Abb. 22). Sie bekommt eine Breite von knapp 16,50 m und soll nach dem Separationsprinzip mit Fahrbahn sowie beidseitigen Gehwegen und Park-/Grünstreifen gestaltet werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) (vgl. Abb. 23). Am Übergang zum mittig gelegenen Quartiersplatz werden eine Wendemöglichkeit sowie Durchfahrtsperren (z.B. Steckpfosten) vorgesehen. In der Planstraße 1 können 20 Besucherparkstände und 26 Fahrradabstellplätze untergebracht werden.

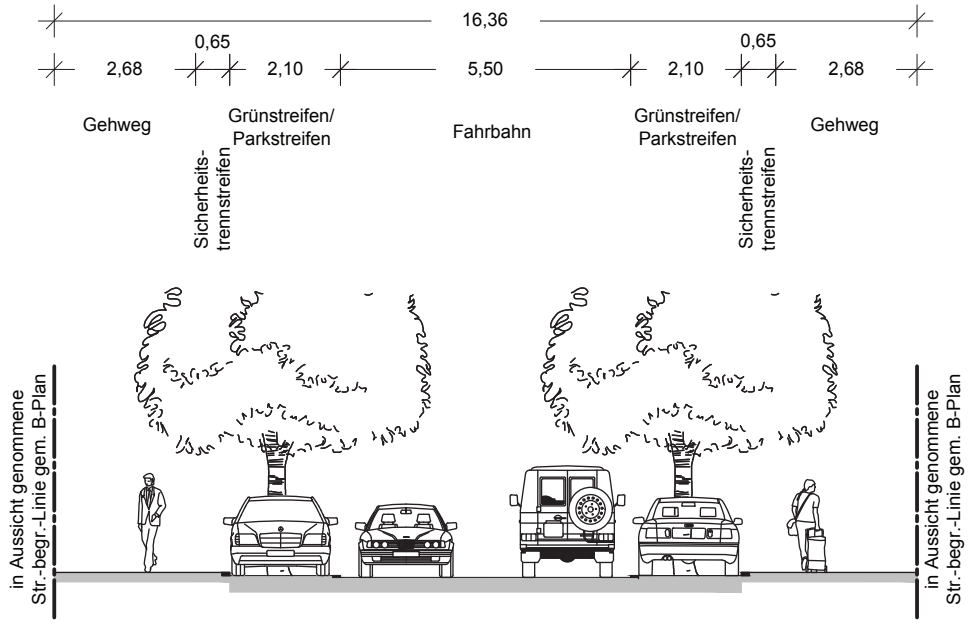


Abbildung 23: Planstraße 1 - Geplanter Straßenquerschnitt zwischen Elsastraße und Quartiersplatz, Erschließungsplan (Quelle: Sweco GmbH 2019)

Der Quartiersplatz soll als multifunktionales Zentrum des neuen Quartiers dienen und nur für Rettungswagen, Feuerwehr und Müllabfuhr sowie Fahrräder durchgängig befahrbar sein (vgl. Abb. 24). Der Quartiersplatz erhält daher die planungsrechtliche Ausweisung als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Quartiersplatz“ (vgl. Abb. 21). Er umfasst eine Fläche von rund 6.000 m². In dieser Fläche wird ein Grundstück für ein stadtteilbezogenes Gemeinschaftshaus mit der Festsetzung als urbanes Gebiet und einer Größe von 665 m² herausparzelliert. Da der Quartiersplatz von Kfz-Verkehr freigehalten werden soll, werden hier keine Besucherparkstände angeordnet.

Die Planstraße 2 erschließt das neue Quartier von der Weidestraße aus und bindet an die Hamburger Straße an, um den Verkehr vor dem Quartiersplatz abzuleiten und eine Erschließung der gewerblichen Nutzungen in den Blöcken der urbanen Gebiete an der Hamburger Straße zu ermöglichen. In dem Abschnitt zwischen Weidestraße bis zum Quartiersplatz erhält die Planstraße eine Breite von ca. 13,70 m im nördlichen Abschnitt und ca. 16,30 m im südlichen Abschnitt. Sie soll nach dem Separationsprinzip mit Fahrbahn sowie beidseitigen Gehwegen und Park-/Grünstreifen gestaltet werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h). Im nach Osten Richtung Hamburger Straße abknickenden Abschnitt wird die Planstraße schmaler gestaltet (15,25 m), da hier nur ein Fahrstreifen in Einbahnstraßenregelung Richtung Hamburger Straße vorgesehen ist. Beidseitig ist ausreichend Raum für Gehwege, auf der südlichen Seite ist die Anordnung von Parkständen in Schrägaufstellung sowie Baumstandorten vorgesehen. In der Planstraße 2 können im nördlichen Abschnitt 10 und im östlichen Abschnitt 13 Besucherparkstände entstehen sowie 22 Fahrradabstellplätze angeordnet werden.



Abbildung 24: Beispielimage des Quartiersplatzes (Quelle: ST raum a. Landschaftsarchitektur (2017))

An der äußeren Erschließung des Plangebietes sind an der Weidestraße und der Hamburger Straße Maßnahmen zur Neuordnung der Nebenflächen vorgesehen, um die Radverkehrsführung und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu verbessern sowie erforderliche Besucherparkstände im öffentlichen Straßenraum unterzubringen.

4.4 Fuß- und Radverkehr

Wegeverbindungen

Bei Betrachtung der ÖPNV-Angebote und den Zielen der Nahversorgung, des Gemeinbedarfs und der Erholung ergeben sich im Quartier Mesterkamp die nachfolgend dargestellten Wegebeziehungen des Fuß- und Radverkehrs.

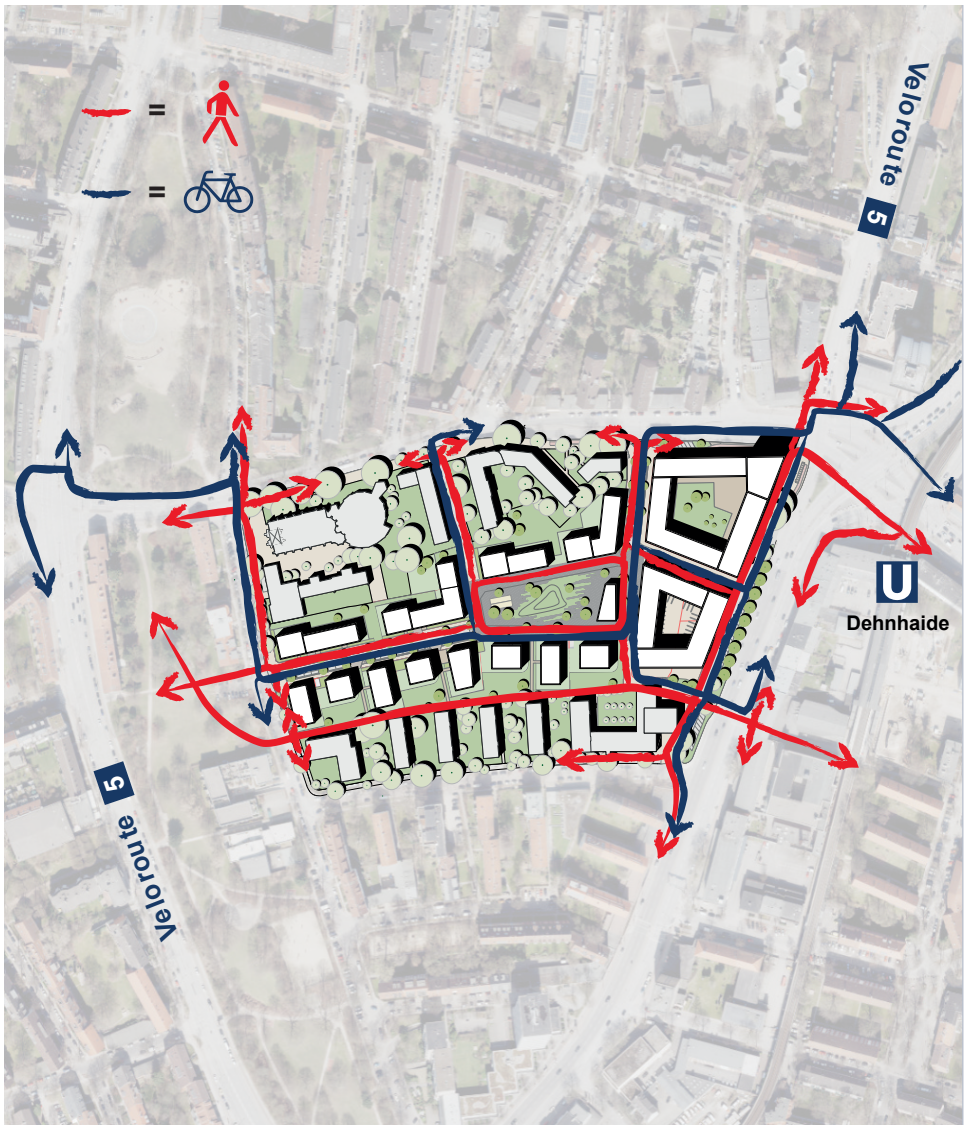


Abbildung 25: Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr innerhalb und außerhalb des Quartiers „Mesterkamp“

Fußwege



Mit der Herstellung der neuen Erschließungsstraßen im Quartier werden beidseitige, regelgerechte und barrierefreie Fußwege entstehen. Damit wird eine sichere und komfortable fußläufige Erreichbarkeit des Quartiers und der dortigen Gebäude ermöglicht. Durch die Umnutzung des Busbetriebshofes entstehen neue Querungsmöglichkeiten durch den Baublock, die auch den Bewohnern der angrenzenden Nachbarschaften zu Gute kommen. Der Quartiersplatz wird als Mischverkehrsfläche ohne eine Aufteilung für verschiedene Verkehrsteilnehmer gestaltet.

Um auch eine straßenunabhängige fußläufige Querung des Quartiers zu ermöglichen, wird im Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 auf der privaten Grünfläche, die auf der südlichen Seite des allgemeinen Wohngebietes „WA4“ verläuft, ein Gehrecht für die Öffentlichkeit gesichert. Hier ist ein einheitlich gestalteter Weg in wassergebundener Decke in mindestens 2 m Breite herzustellen und der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Damit wird eine neue Anbindung nach Westen in die Parkanlage Biedermannplatz sowie nach Osten zur Hamburger Straße und dem von dort erreichbaren südlichen Eingang der U-Bahnhaltestelle Dehnhaide geschaffen. Auch der Quartiersplatz ist über ein Gehrecht für die Öffentlichkeit an diese Wegeverbindung angeschlossen.

Die Nebenflächen der Berthastraße und Elsastraße entsprechen im Bestand nicht den erforderlichen Breiten, daher werden im Bebauungsplan-Entwurf die Straßenverkehrsflächen um 0,5 m verbreitert. Zumindest in Teilabschnitten bietet sich im Rahmen der Neubebauung somit eine Möglichkeit zur Umsetzung und damit zu einer Verbesserung der Situation für Fußgänger an.

Zur Querung der verkehrsreichen Straßen Weidestraße und Hamburger Straße sind im Bestand bereits an den für die Wegebeziehungen bedeutenden Stellen Lichtsignalanlagen, z.T. als Bedarfs-Ampeln, vorhanden.

Im Zuge der Bebauung soll geprüft werden, ob Wegeverbindungen in umliegende Quartiere und zu den dortigen Versorgungseinrichtungen (z.B. Nahversorgung, Praxen, soziale Einrichtungen) verändert/verbessert werden müssen. Gegebenenfalls werden entsprechende Maßnahmen angeschoben (z.B. Absenkung Bordsteine).

Radwege



Entlang der Hamburger Straße verläuft die übergeordnete Veloroute 5 (vgl. Kap. 2.5), an die der Anschluss durch die Öffnung des Quartiers mit neuen Durchwegungen deutlich verbessert wird. Die bisher unzureichenden Nebenflächen für Fußgänger- und Rad-

fahrer an der Weidestraße sollen entlang des Plangebietes im östlichen Abschnitt regelgerecht ausgebaut werden. Auch die Nebenfahrbahn an der Hamburger Straße könnte in diesem Zuge umgestaltet werden.

Die neuen Straßen durch das Quartier stehen Radfahrern als zusätzliche Querungen durch das Gebiet zur Verfügung. In den Planstraßen 1 und 2 (Tempo 30) wird der Radverkehr auf den Fahrbahnen geführt (vgl. Abb. 25). Für den Abschnitt der Planstraße 2, welcher als Einbahnstraße deklariert wird, soll möglichst die Benutzung für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben werden. Dies sollte bereits im Rahmen der Erschließungs- und Ausführungsplanung mit in den Blick genommen werden. Die vorgesehene Fahrbahnbreite der Planstraße ist hierfür grundsätzlich ausreichend dimensioniert. Der Quartiersplatz steht als mischgenutzte Fläche neben Fußgängern auch Radfahrern zur Verfügung, diese müssen aber im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme Tempo und Fahrweise entsprechend anpassen.

Abstellplätze für Fahrräder sind im öffentlichen Raum in ausreichender Zahl vorgesehen: Im Plangebiet sind in Planstraße 1 26 Fahrradabstellplätze geplant, in Planstraße 2 sind es 22 Fahrradabstellplätze, an der Weidestraße 26 und an der Hamburger Straße 42.

4.5 Motorisierter Individualverkehr

Gewerblich (Lkw)



Die im Plangebiet vorgesehenen gewerblichen Nutzungen in den urbanen Gebieten MU1 und MU2 müssen zur An- und Ablieferung von Lastkraftwagen (LKW) anfahrbar sein. Um den Quartiersplatz insgesamt von Fahrzeugverkehr frei zu halten, wurde ein Konzept entwickelt, das die Erschließung der gewerblich genutzten Blöcke durch Lkws über die Planstraße 2 und die Weidestraße sowie Hamburger Straße vorsieht. Die Planstraße 2 ist in ihrem Abschnitt zwischen dem Quartiersplatz und der Hamburger Straße als Einbahnstraße vorgesehen. Damit können die Zufahrten in die Blöcke/Höfe von der Weidestraße aus erreicht werden, eine Abfahrt erfolgt nur in Richtung Hamburger Straße. Dort wird der Verkehr auf die Nebenfahrbahn geführt und kann in südlicher Richtung abfließen.

Im MU1 kann der Baublock über eine Zufahrt von der Weidestraße erschlossen werden, um die Gewerbebetriebe und Läden an der Hamburger Straße rückwärtig zu beliefern. Eine Ausfahrt kann nach Süden in die Planstraße 2 erfolgen. Für diesen Baublock ist eine eingeschossige Überbauung des Innenbereiches vorgesehen, sodass Beeinträchtigungen für in den oberen Geschossen liegende Woh-

nungen vermieden werden. Stellplätze sind in einer Tiefgarage anzuordnen.

Für das MU2 ist eine Hofzufahrt von der Planstraße 2 aus vorgesehen. Einfahrende LKW müssen auf der Hoffläche wenden und wieder über die Planstraße 2 das Gebiet verlassen können. Im westlichen Teil dieses Baublocks ist ein Gewerbehof in gestapelter Bauweise vorgesehen. Stellplätze sind prinzipiell in Tiefgaragen anzuordnen, in diesem Baublock sind aber ausnahmsweise auch oberirdische Stellplätze zulässig, wenn sie für ansässige Gewerbebetriebe notwendig sind.

Der Quartiersplatz als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung kann in Ausnahmefällen, z.B. bei Umzug und Möbellieferung, von Lkws befahren werden. Auch Ver- und Entsorger wie z.B. Hamburg Wasser dürfen die Flächen in Ausnahmefällen im Rahmen ihrer Erfordernisse befahren.

Ver- und Entsorgung



Die Stadtreinigung darf zur Müllentsorgung sowie auch zur Straßenreinigung das Plangebiet durchfahren. Sie erhält die Möglichkeit zur Öffnung der Sperrpfosten an den Enden der beiden Planstraßen, um über den für die allgemeine Durchfahrt gesperrten Quartiersplatz zu fahren.

Auch Feuerwehr, Polizei und Rettungswagen dürfen den geplanten Quartiersplatz natürlich im Rahmen ihrer Erfordernisse befahren.

Privat (Pkw)



Mit privaten Pkws dürfen innerhalb des Quartiers nur die Planstraßen 1 und 2 sowie für die Befugten die vorhandene Stichstraße an der Weidestraße befahren werden. Das Erschließungskonzept sieht vor, dass sich der private Fahrzeugverkehr der Neubaubereiche auf die beiden Zufahrten ins Quartier verteilt, sodass keine der Bestandsstraßen zu stark zusätzlich belastet wird. Die privaten Tiefgaragenstellplätze sind über die beiden Planstraßen erschlossen, der Fahrzeugverkehr kann somit in kurzer Distanz direkt die Tiefgaragen anfahren und auf gleichem Weg auch wieder abfahren. An dem Ende der Planstraße 1, im Übergang zum Quartiersplatz, ist eine Wendeanlage geplant, die vor allem dem Besucherverkehr dient. Die Straßen sind nach dem Separationsprinzip in Fahrbahn und Gehwege unterteilt, auf der Fahrbahn mit Tempo-30-Beschränkung wird auch der Radverkehr geführt.

4.6 Parkraumkonzept

Tiefgaragen und private Pkw-Stellplätze
Um private Stellplätze im Plangebiet zu schaffen, aber die gewünschte weitmögliche Freihaltung des Quartiers von Kfz-Verkehr zu erreichen sowie ein hochwertiges Wohnumfeld langfristig zu sichern, müssen die privaten Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden.

Die Tiefgaragenzufahrten für die Wohngebäude werden nach dem Parkraumkonzept des Funktionsplanes soweit wie möglich zu den Einfahrten in das Gebiet hin orientiert, damit im Quartier selber möglichst wenige Fahrzeugbewegungen stattfinden. Die Gebäude auf der nördlichen Seite des Quartiersplatzes können Tiefgaragenzufahrten über die Weidestraße und die Privatstraße (Geh-, Fahr- und Leitungsrecht) von der Weidestraße aus erreichen. Die Wohnbebauungen, welche auf der südlichen Seite des Quartiersplatzes geplant sind, können dahingegen keine Tiefgaragen erhalten, da auf dem Platz private Kfz-Fahrten nicht zulässig sind. Hier sind stattdessen zwei Baufelder für Baugemeinschaften vorgesehen, die ein autofreies/ -armes Konzept vorweisen sollen. Die gewerblichen Nutzungen entlang der Hamburger Straße sollten ebenfalls Tiefgaragen erhalten, um die erforderlichen Stellplätze für Mitarbeiter und Kunden in ausreichender Zahl vorhalten zu können.

Mit der planerisch und konzeptionell gewünschten vollständigen Verlagerung der privaten Stellplätze in Tiefgaragen soll ein möglichst hoher Freiraumanteil im Plangebiet erreicht werden. Im öffentlichen Raum werden nur Besucherparkstände vorgehalten. Im Ausnahmefall können im südlichen Block („MU2“) im Innenbereich oberirdische Stellplätze in begrenzter Zahl zugelassen werden, wenn dies für die gewerblichen Nutzungen erforderlich ist. In den anderen Baugebieten können oberirdische Stellplätze ebenfalls nur ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies nachweislich erforderlich ist. Das Kerngebiet an der Ecke Hamburger Straße/Berthastraße verfügt im Bestand bereits über eine Tiefgarage.

Der Bedarf an privaten Pkw-Stellplätzen (Stellplatzschlüssel) ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Als Rahmenbedingung ist die räumliche Lage des Quartiers entscheidend, besonders hinsichtlich der Anbindung an den ÖPNV, aber auch der Erreichbarkeit und Ausstattung des Quartiers und seiner näheren Umgebung mit Angeboten zur Versorgung (Kita, Schule, Einkaufsmöglichkeiten). Diese Rahmen-

bedingungen sind für das Quartier Mesterkamp als sehr gut zu beurteilen.

Von Bedeutung ist außerdem die angestrebte Bewohnerschaft in Hinblick auf Haushaltsgrößen, Altersstruktur und Einkommen. Hierfür sind das Preisniveau und die Größen der geplanten Wohnungen wesentliche Einflussfaktoren. Wie sich durch die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2013 (Statistikamt Nord) belegen lässt, korrelieren Haushaltsgröße und -einkommen positiv mit der Pkw-Dichte (vgl. Abb. 26).

Im Quartier Mesterkamp ist ein Anteil von 60% der entstehenden Wohnungen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau vorgesehen, d.h. für Mieter mit niedrigerem Einkommen, die durchschnittlich eine geringere Pkw-Besitz Quote haben. Darüber hinaus sind zwei der Baufelder für Baugemeinschaften vorgesehen, die autofreie/-arme Konzepte verfolgen.

Durch die Erarbeitung und besonders die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Mesterkamp soll zudem die nachhaltige und Kfz-unabhängige Mobilität gefördert und damit der Bedarf an privaten Pkw-Stellplätzen reduziert werden. Hierzu gehören die Förderung des Radverkehrs, Ausbau und Aufwertung der Fußwegeverbindungen, Informationsmaßnahmen sowie Angebote zum Bike- und Carsharing.

Als Orientierungswerte für die Planung der privaten Stellplatzbedarfe lassen sich die in der Tabelle 1 benannten Stellplatzschlüssel übertragen, die im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes für das Pergolenviertel vom Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Argus ermittelt worden sind (vgl. Tab. 1, Seite 35)



Abbildung 26: Pkw je Haushalt in Hamburg in Abhängigkeit zu Einkommen und Personen pro Haushalt (Quelle: ARGUS (2015), Statistikamt Nord (2013))

Private Fahrradstellplätze

In den im Quartier geplanten neuen Gebäuden sind private Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl mindestens gemäß den Anforderungen der HBauO nachzuweisen. Nach Möglichkeit sollte eine größere Anzahl an Plätzen sowie auch größer dimensionierte Abstellmöglichkeiten z.B. für Lastenfahrräder vorgehalten werden (siehe Kap. 5.5).

Öffentliches Parken (Pkw & Fahrrad)

Im öffentlichen Straßenraum werden Parkstände für Besucher des neuen Quartiers angeordnet. Im Plangebiet können dahingehend laut Erschließungskonzept 81 öffentliche Parkstände und 116 Fahrradabstellanlagen neu hergestellt werden. Dies entspricht bei prognostizierten 450 neuen Wohneinheiten einer Quote von 18 Besucherparkständen und 26 Fahrradabstellplätzen je 100 Wohneinheiten (vgl. Tab. 2).

	je Wohneinheit, öffentlich gefördert	je Wohneinheit, Miete (frei finanziert)	je Wohneinheit, Eigentum (frei finanziert)	je Wohneinheit, Baugemeinschaft
Hauptmerkmal	geringes Haushaltseinkommen	durchschnittliches Haushaltseinkommen	höheres Haushaltseinkommen, höhere MIV-Affinität	Konzept: autofreies/ -armes Wohnen
Stellplatzschlüssel ohne Mobilitätskonzept (Pkw pro Haushalt)	0,4 bis 0,6	0,5 bis 0,7	0,7 bis 1,0	0,15 bis 0,2
Stellplatzschlüssel mit Mobilitätskonzept (Pkw pro Haushalt)	0,3 bis 0,5	0,4 bis 0,6	0,6 bis 0,9	0,0 bis 0,2

Tabelle 1: Orientierungswerte für private PKW-Stellplätze im Quartier „Mesterkamp“

	Richterte (PLAST)	Quartier Mesterkamp
Öffentliche Pkw Besucherparkstände	15-20 je 100 WE	18 je 100 WE (81 Parkstände gesamt)
Öffentliche Fahrradstellplätze	15 je 100 WE	25 je 100 WE (116 Abstellplätze gesamt)

Tabelle 2: Anzahl der öffentlichen Parkstände und Fahrradparkmöglichkeiten im Quartier „Mesterkamp“ (Wohneinheiten = WE)

5| Konzeptionelle Ideen

Das Mobilitätskonzept für das neue Quartier Mesterkamp hat das übergeordnete Ziel, bei den aus dem Plangebiet heraus entstehenden Verkehren den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglichst gering zu halten, um dem Anspruch an eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gerecht zu werden.

Bei der Planung sind alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, aber es sollen Schwerpunkte gesetzt werden, die das gewünschte Mobilitätsverhalten der Bewohner aufgreifen und unterstützen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Förderung des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens zu legen, die durch eine hohe bzw. gesteigerte Aufenthaltsqualität und sichere und ausreichend dimensionierte Wege gewährleistet werden kann. Durch die Ausbildung eines attraktiven öffentlichen Raumes und die Herstellung neuer Blockdurchwegungen soll eine Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und Radfahrer erfolgen. Eine gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein weiterer wesentlicher Baustein zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Zur Minderung der Anteile des MIVs sollen im neuen Quartier Durchfahrtsverkehre unterbunden und der Quartiersplatz von Kraftfahrzeugen so weit wie möglich freigehalten werden. Zudem sollen Angebote von Car-Sharing unterstützt werden und einzelne Baufelder bei der Grundstücksvergabe, z.B. an Baugemeinschaften mit autofreiem/-armem Konzept vorgehalten werden.

5.1 Inklusion/ Barrierefreiheit

In Anlehnung an die UN Behindertenrechtskonvention versteht das Bezirksamt unter dem Begriff der inklusiven Stadtentwicklung eine Stadtentwicklung, die es Menschen ermöglicht, unabhängig von ihren individuellen Einschränkungen in städtischen Quartieren zu wohnen und am gesellschaftlichen und nachbarschaftlichen Leben teilzuhaben. Wo möglich und sinnvoll sollen Interessen, Wünsche und Bedarfe unterschiedlicher Nutzergruppen durch Beteiligungsverfahren einbezogen werden.

Der Bezirk Hamburg-Nord strebt an, mit dem neuen Quartier Mesterkamp einen Wohn-, Arbeits- und Begegnungsort in diesem Sinne zu schaffen. Die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Wohnungen und des öffentlichen Raumes sowie die Einbindung sozialer Einrichtungen sollen sich an einer solch inklusiven Stadtentwicklung ausrichten.

Im Rahmen der Konzeptvergabe für die städtischen Baufelder wird sehr auf eine Mischung verschiedener Wohnformen geachtet, um für alle Bevölkerungsgruppen ein adäquates Angebot bereitstellen zu können. Es wird im Quartier daher Wohnungen im 1. und 2. Förderweg geben, spezielle Angebote wie Seniorenwohnungen, Gemeinschaftsräume und Pflegestützpunkte, Wohn-Pflege-Gemeinschaften, Wohnungen für vordringlich Wohnungssuchende, Familienwohnungen, barrierefreie Wohnungen, Baugemeinschaften, frei vermietete Wohnungen und Eigentumswohnungen (vgl. Abb.

27). Zudem soll das Quartiershauses auf dem zentralen Platz ein Café sowie gemeinschaftlich nutzbare Räume als wohnortnahen und barrierefreien Begegnungsort für alle Generationen aufnehmen.

Durch das angestrebte vielfältige Angebot an Wohnformen wird eine - gewünschte - heterogene Bewohnerschaft entstehen, die durchaus unterschiedliche Mobilitätsansprüche oder -bedürfnisse haben kann. Diese können abhängig sein von der persönlichen Mobilität, die durch das Alter oder körperliche Beeinträchtigungen eingeschränkt sein kann, oder von der aktuellen Lebensphase der Bewohner, z.B. der Familienphase mit kleinen Kindern. So kann für Senioren neben dem ÖPNV auch ein eigenes Kfz für die Mobilität wichtig sein, Abstellplätze für Rollatoren oder ein Behindertenstellplatz. Familien benötigen häufig mehr Abstellflächen für Fahrräder, z.B. für Fahrradanhänger, Lastenräder oder Kinderfahrräder. Ein junger Bewohner legt dagegen vielleicht mehr Wert auf gut erreichbare Anbindungen an den ÖPNV und Car- und Bike-Sharing-Angebote. Die Mobilitätsangebote sollten daher im Ansatz vom Nutzer aus gedacht und entwickelt werden und auf den jeweiligen Nutzer bzw. die Nutzergruppe zugeschnitten werden.

Die für die verschiedenen Mobilitätsansprüche erforderlichen bzw. verwendeten Verkehrsmittel haben unterschiedliche Flächenansprüche, die sich in der Gebäudekubatur, den Grundrissen und unter Umständen der Freiraumplanung bemerkbar machen werden. Daher sollte es im Rahmen der Konzeptausschreibung den Anbietern überlassen werden, ein auf



Abbildung 27: Übersicht über die geplante Verteilung der Wohnformen auf den Neubauflächen des Quartiers „Mesterkamp“ (Stand: 16.09.2019)

ihre jeweilige Nutzerklientel zugeschnittenes Mobilitätsangebot anzubieten.

Als ein weiterer Baustein für die inklusive Entwicklung des Quartiers und hier besonders der öffentlichen Freiräume ist vorgesehen, vor Beginn der Erschließungsplanungen für den Quartiersplatz einen Workshop unter Beteiligung von Anwohnern, Vertretern verschiedener Nutzergruppen (z.B. Schule, Kirche, Kita) und besonders Menschen mit verschiedenen Einschränkungen durchzuführen (z.B. in Kooperation mit dem Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte, dem Verein Barrierefrei Leben oder dem Kompetenzzentrum barrierefreies Bauen). Ziel ist die Entwicklung eines verkehrsarmen, qualitativ hochwertigen Quartiersplatzes als Zentrum des Quartiers mit multifunktionalen Flächen, die möglichst uneingeschränkt barrierefrei/-arm zugänglich sind und Nutzungsmöglichkeiten für alle Bewohnergruppen und Generationen bieten sollen. Dabei soll die DIN 18040 Barrierefreies Bauen, Teil 3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum eingehalten werden.



Abbildung 28: Fußläufige Erreichbarkeit von Zielen und Infrastruktur im Umfeld des Quartiers „Mesterkamp“

5.2 Stadt der kurzen Wege/ Funktionsmischung

Damit die Bewohner des neuen Quartiers möglichst viele Wege zu Fuß zurücklegen können, ist eine funktionale Durchmischung im Quartier selbst bzw. sind entsprechende Versorgungsangebote im direkten Umfeld erforderlich. In fußläufiger Entfernung zum Quartier sind Angebote zur Versorgung für den täglichen Bedarf vorhanden (Discounter, Bäcker, Postshop, Geldautomat), vor allem an der Hamburger Str., aber auch der Weidestr. und Dehnhaide (vgl. Abb. 27). Diese sollten im Quartier zumindest durch einen Bäcker, Zeitungskiosk etc. ergänzt werden. Hierzu werden entsprechende Forderungen in den Konzeptausschreibungen für die einzelnen Baufelder formuliert.

Das Quartier befindet sich zudem in Fahrrad-Distanz zu den Versorgungszentren Hamburger Meile und Fuhlsbüttler Straße, sodass auch eine Versorgung mit über den täglichen Bedarf hinausgehenden Waren in der Nähe erfolgen kann. Im Nordwesten des Plangebietes befinden sich die katholische St. Sophienkirche, das Dominikaner-Kloster, die Sophienschule als zweizügige Grundschule und eine Kindertagesstätte (42 Plätze). Zusätzlich ist im Plangebiet die Einrichtung von zwei neuen Kindertagesstätten vorgesehen, die den Bedarf aus dem Plangebiet heraus decken können.

Die Sophienschule hat als konfessionelle Einrichtung einen größeren Einzugsbereich, daher wird sie nicht nur von Kindern aus der Nachbarschaft besucht. Hierfür verkehren zwei Schulbuslinien des HVV sowie ein Kleinbus der Schule. Dennoch fahren zahlreiche private Fahrzeuge zur Kinderbeförderung besonders zu den Schulanfangszeiten vor der Schule am Eingang Elsastraße vor, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen führt und erhöhte Unfallrisiken birgt. Im Zuge von angedachten Neustrukturierungen und baulichen Erneuerungen auf dem Schulgrundstück wird von dem Schulträger (Erzbistum Hamburg) die Einrichtung einer Vorfahrt als Kiss & Ride-Zone vor der Kirche an der Elsastraße geprüft. Dies würde zwar zu keiner Reduzierung der Fahrten führen, kann aber dazu beitragen, die verkehrliche Situation in der Elsastraße zu entlasten. Gleichzeitig sollten die Appelle an die Eltern, dass Schulkinder ihren Schulweg selbständig bestreiten und nicht mit dem Auto befördert werden sollten, fortgeführt werden.



Abbildung 29: Zu verbessernde verkehrliche Situation vor der Sophienschule

Im gewachsenen Stadtteil Barmbek-Süd ist bereits ein recht gutes Angebot an sozialer Infrastruktur vorhanden. Vor allem das Barmbek Basch (Zentrum für Kirche, Kultur und Soziales) in der Wohldorfer Straße bietet ein breitgefächertes Veranstaltungs- und Beratungsangebot für alle Generationen (Bücherhalle, Kinder- und Familienzentrum, Beratungsstelle für Kinder, Jugendliche und Familien, Mütterberatung, Seniorentreff, Kulturpunkt, Kirchengemeinde Alt-Barmbek, Café u.a.). Hier sollte die Erreichbarkeit aus dem Quartier für Fußgänger und Radfahrer möglichst noch verbessert und attraktiver gestaltet werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei die beiden Bedarfsampeln, die eine Querung der Magistrale Hamburger Straße ermöglichen.

Im Quartier Mesterkamp soll auf dem Quartiersplatz ein Gemeinschaftshaus entstehen, das zusätzlich für die Bewohner Möglichkeiten zum Treffen und für Veranstaltungen bietet. Gewünscht ist hier ein kommerzieller Café-Betreiber, der die Vermietung/Vergabe von Gruppenräumen und einem Multifunktionsraum mit organisiert. Dort könnten Veranstaltungen und Kurse für alle Bewohnergruppen und Altersklassen angeboten werden, z.B. Mutter-Kind-Turnen, Yoga, Rehasport, Senioren-Spielkreis, Chor, Malkurse etc. Ein derartiges wohnortnahes und vielfältiges Angebot schafft Möglichkeiten zur Begegnung und Vernetzung der Bewohner des Quartiers und seiner Umgebung, durch die fußläufige Erreichbarkeit sind keine motorisierten Fahrtwege erforderlich.

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Angebotsstruktur und die räumliche Nähe von Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zum Quartier Mesterkamp sind insgesamt als sehr gut zu bezeichnen. Die am nächsten gelegene Schnellbahnhaltestelle Dehnhaide (Linie U3) befindet sich in 200 bis maximal 400 m Entfernung zu den geplanten Wohngebäuden. Sie ist barrierefrei ausgebaut und verfügt über Aufzüge zu den in Hochlage befindlichen Bahnsteigen. Hier sind keine Nachbesserungen erforderlich. Auch die nahen Schnellbahnhaltestellen Hamburger Straße und Barmbek sind barrierefrei ausgebaut. Zusätzlich befinden sich rund um das Quartier Mesterkamp verschiedene Bushaltestellen, sodass über die drei dort verkehrenden Buslinien weitere ortsnahe Verbindungen verfügbar sind (siehe Kapitel 2.4).

Die Ausstattung mit Bike + Ride Abstellplätzen für Fahrräder ist an den nächstgelegenen Schnellbahn-Haltestellen derzeit noch ausbaubedürftig. An der Haltestelle Dehnhaide befinden sich an beiden Eingängen öffentliche Fahrradabstellplätze, jedoch keine abschließbaren Fahrradboxen. Eine Erneuerung und Ergänzung der Anlagen, wie sie auch im B+R-Entwicklungskonzept vorgesehen ist, sollte hier zeitnah - spätestens bis 2025 - angestrebt werden (siehe Kapitel 3.4).

Wichtig für die Akzeptanz von Angeboten des ÖPNV ist auch die Infrastruktur für

den Fuß- und Radverkehr, die zu den Haltepunkten führt. Sie sollte direkte Wege ermöglichen und über eine gute Qualität verfügen. Durch die geplante südliche Wegebeziehung aus dem neuen Quartier zur Hamburger Straße und die dortige Bedarfs-Fußgängerampel ist eine direkte Anbindung auch an den südlichen Zugang der U-Bahnstation Dehnhaide vorgesehen.

5.4 Förderung des Fußverkehrs



Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist inzwischen ein wichtiger Bestandteil der Hamburger Mobilitätsstrategie. Der Fokus des Mobilitätsprogramms 2013 liegt beim Fußverkehr auf der Attraktivitätssteigerung des Zu-Fuß-gehens im Rahmen des Neu-, Um- und Ausbaus sowie der Grundinstandsetzung von Straßen sowie bei neuen Gebietsentwicklungen zur Stärkung der Nahmobilität.

Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im neuen Plangebiet möglichst gering zu halten, sind daher als ein wichtiger Baustein die Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer attraktiv, sicher und komfortabel zu gestalten und eine Anbindung an wichtige Ziele auf möglichst direkten Wegen zu ermöglichen. Die städtebaulichen Voraussetzungen im Plangebiet sind aufgrund der räumlichen Lage im Stadtteil sehr gut: Ein vorhandenes Gehwegenetz, Nutzungsmischung und Nahversorgung sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV. Diese günstige Ausgangslage spiegelt sich im Bestand bereits im hohen Durchschnitt des Bezirks Hamburg-Nord bei dem Anteil der Wege zu Fuß (ohne weitere Verkehrsmittelnutzung) von 30% aller Wege der Einwohner wider (MiD 2018, siehe Kapitel 1.1).

Förderlich für den hohen Fußverkehrsanteil ist das Zusammenspiel von hohen Bebauungsdichten und gemischten Nutzungen, die zu kurzen Wegen führen, die problemlos und gern zu Fuß bewältigt werden. Ein Problem ist dabei jedoch häufig die Qualität des Wegenetzes für die Mobilität zu Fuß. In den inneren Bestandsquartieren verfügen aufgrund der räumlichen Enge und in Folge des Parkdrucks die Gehwege häufig nur über eine unzureichende Breite und bauliche Gestaltung. Diese werden damit den heutigen Ansprüchen an die Nutzungsfrequenz und die Barrierefreiheit besonders auch im Hinblick auf den demografischen Wandel nicht mehr gerecht. Daher muss sich die Gestaltung der Fußgängerbereiche diesen veränderten Anforderungen anpassen (z. B. hinsichtlich Breiten, Sitzgelegenheiten). Darüber hinaus sollte die Sicherheit der Fußgänger erhöht werden, indem die Freigabe der Gehwege für Radfahrer nur noch in sehr eng begrenzten Ausnahmefällen erfolgt bzw. aufrechterhalten wird.

Es wird angestrebt, im Plangebiet die vorhandenen Gehwege entlang der Bestandsstraßen, die nicht über regelgerechte Maße verfügen, nach Möglichkeit zu verbreitern, um so bessere Verhältnisse für Fußgänger herzustellen. Dies betrifft die Elsastraße, Berthastraße und in Teilen

die Weidestraße. Entlang der Hamburger Str. sind die Nebenflächen für den Fuß- und Radverkehr ausreichend bemessen. In der Elsastr. und Berthastr. wird im Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 eine Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen um 0,50 m festgesetzt. Damit lassen sich die Gehwege nicht auf das gewünschte Maß für Barrierefreiheit verbreitern, aber doch eine Verbesserung der Nutzbarkeit und damit eine Attraktivitätssteigerung erreichen. Da die für die Erweiterung erforderlichen Grundstücksflächen im Besitz verschiedener privater Eigentümer sind, ist diese Maßnahme als langfristiges Ziel zu sehen. Im Rahmen der Neubebauung ergeben sich zumindest in Teilabschnitten Gelegenheiten für eine Umsetzung, um damit dem Ziel einer inklusiven Gestaltung des Quartiers näher zu kommen. Durch den vorhandenen Baumbestand, besonders in der Berthastr., ist hier eine Verbreiterung der Nebenflächen nur auf diesem Wege möglich (vgl. Fotos Kapitel 3.4).

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Attraktivitätssteigerung für den Fußverkehr ist die Schaffung von kurzen, möglichst direkten Wegeverbindungen. Dazu zählen neben den straßenbegleitenden Gehwegen besonders auch attraktive, straßenunabhängige Verbindungen, wie z.B. Blockdurchwegungen. Bei der Planung des neuen Quartiers Mesterkamp (Bebauungsplan Barmbek-Süd 2) wurde bereits in der vorgeschalteten Öffentlichkeitsbeteiligung von den Teilnehmern großer Wert auf eine Verbindung von der Elsastraße und damit der dort angrenzenden Parkanlage Biedermannplatz und der Hamburger Straße bzw. der dortigen signalisierten Fußgängerquerung als Anbindung an den südlichen Zugang zur U-Bahnhaltestelle Dehnhaide gelegt. Hierfür ist im Bebauungsplan auf den privaten Grundstücksflächen ein öffentliches Gehrecht innerhalb der privaten Grünfläche gesichert (vgl. Abb. 25). Die Umsetzung und durchgängige Gestaltung des öffentlich zugänglichen Geh-



Abbildung 30: Aktuelle Situation zwischen den Gebäuden Hamburger Str. 181 und 195 mit Möglichkeit für eine öffentliche Durchwegung

und untergeordnet auch Radweges wird im Rahmen der Grundstücksvergabe über die Kaufverträge gesichert.

Der Durchstich von der privaten Grünfläche sowie vom Quartiersplatz zur Hamburger Str. verläuft zwischen zwei Bestandsgebäuden, die voraussichtlich bestehen bleiben (vgl. Abb. 29). Die Eigentümer haben signalisiert, dass sie einer öffentlichen Durchwegung auf ihren Flächen positiv gegenüber stehen, allerdings wird hier vorerst aufgrund der Platzverhältnisse nicht die gewünschte Breite des Weges hergestellt werden können. Da sich an dieser Stelle auch eine Gebäudeausfahrt befindet, ist eine geschickte Planung erforderlich, um den Weg sicher und attraktiv zu führen und zu gestalten. Die Bezirksverwaltung wird sich um eine Abstimmung mit den Eigentümern und die Planung und Umsetzung kümmern.

Durch die Anbindung der privaten Stichstraße von der Weidestraße zum Quartiersplatz, für die ebenfalls ein Gehrecht für die Öffentlichkeit im Bebauungsplan gesichert werden soll, wird auch von Norden ein Zugang zum Quartier ermöglicht und damit eine neue Durchwegung des Blocks geschaffen.

Für eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Wege und Plätze und damit hohe Nutzungsfrequenz durch Fußgänger sollte sich die Anzahl frei nutzbarer Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum erhöhen. Durch einladende Aufenthaltsflächen entsteht Raum und Gelegenheit für spontanen Kontakt und Kinderspiel.

5.5 Förderung des Radverkehrs



Zur Förderung des Radverkehrs sind ein gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz sowie ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erforderlich. Damit werden begünstigende Voraussetzungen geschaffen, um wichtige Wegebeziehungen zwischen dem Wohnort im Quartier und den individuellen Zielpunkten, wie z.B. zur Arbeit, zur Schule, zur Kita, zum Einkaufen oder zu den Freizeiteinrichtungen mit dem Rad zurückzulegen.

Für übergeordnete Wegebeziehungen besteht eine Anbindung des Plangebietes an die Veloroute 5, die in Richtung Innenstadt, bzw. in Richtung Eilbek führt. Entlang der Hamburger Straße wurde der Radweg ausgebaut, er verläuft zum Teil auf der Nebenfahrbahn, die südlich des Barmbeker Marktes bis zur Berthastraße parallel zur Hamburger Straße verläuft. Die Berthastraße und die Elsastraße sind Tempo-30 Zonen, hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. In der Weidestraße besteht zum Teil ein Ausbaubedarf, da der vorhandene Radweg im östlichen Abschnitt Richtung Barmbeker Markt nicht den Anforderungen entspricht. Im Rahmen der Erschließungsplanung für das neue Quartier soll der Radweg daher im Abschnitt zwischen der Einmündung der Planstraße 2 und dem Barmbeker Markt überplant und neu hergestellt werden.

In den neuen Gebäuden sind private Fahrradstellplätze für die Bewohner in

ausreichender Zahl mindestens gemäß den Anforderungen der Hamburger Bauordnung (HBauO) nachzuweisen. Nach Möglichkeit sollte eine höhere Anzahl an Stellplätzen als nur einer je Bewohner vorgehalten werden. Zusätzlich sind größer dimensionierte Abstellmöglichkeiten wünschenswert, die ausreichend Raum für Lastenfahrräder oder Anhänger bieten (vgl. Abb. 31). Wichtig ist außerdem eine gute und bequeme Zugänglichkeit der Fahrradstellplätze, z.B. durch ebenerdige Anordnung oder Erreichbarkeit über Rampen (vgl. Abb 32). Die einzelnen Fahrradabstellräume sollten nicht zu groß werden, damit eine Übersichtlichkeit gegeben ist und möglichst eine Zuordnung zu den einzelnen Wohnungen oder Hauseingängen erfolgen kann. Als Ausstattung sollten Anlehnbügel für die Doppelaufstellung in einem Minimalabstand von 1 m vorgesehen werden (vgl. Abb. 33), bei Bedarf auch Doppelstockparker (vgl. Abb. 34). Für die zunehmende Nutzung von E-Bikes wären außerdem Möglichkeiten zum Laden der Akkus wünschenswert (vgl. Abb. 32). Diese Punkte werden im Rahmen der Konzeptausschreibung für die Baufelder positiv bewertet.

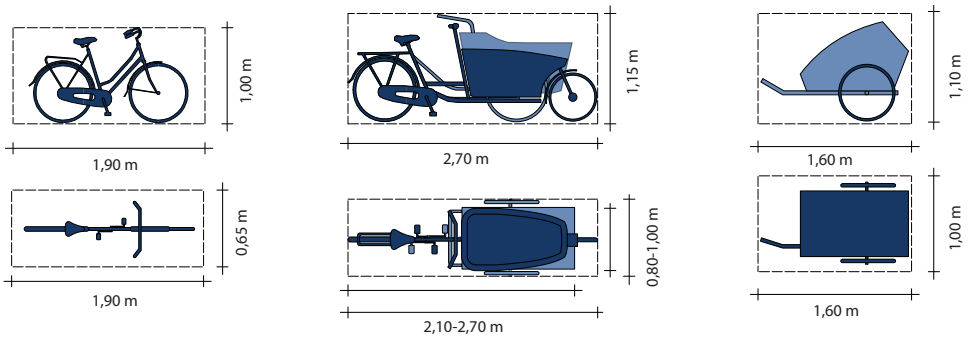


Abbildung 31: Grundmaße (Sonder-)Fahrräder und Anhänger (Quelle: ARGUS, gkkk 2019: 12)

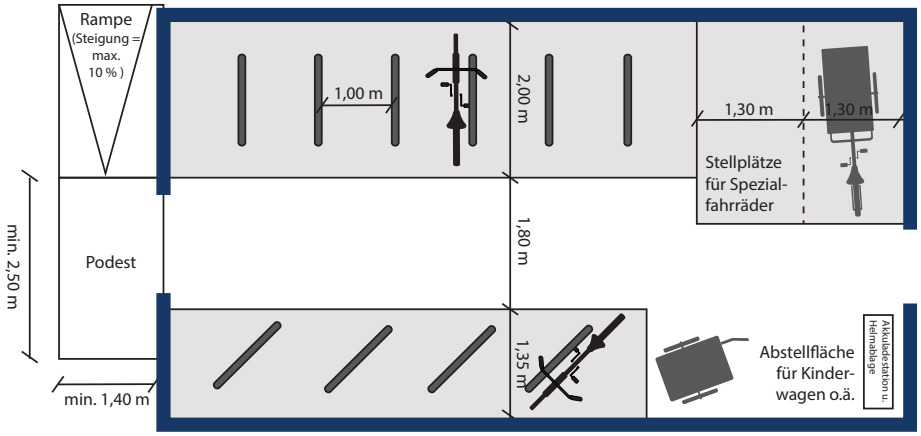


Abbildung 32: Beispiel für einen Fahrradabstellraum mit Anlehnbügeln und Abstellflächen für Sonderfahrräder

Im geförderten Mietwohnungsbau wurde zum 01. Januar 2019 von der Hamburgischen Investitions- und Förderbank (IFB) die Förderung von qualitativ hochwertigen Fahrradstellplätzen von Darlehen auf Zuschüsse umgestellt. Voraussetzung für eine Förderung von Fahrrad-Stellplätzen im individuellen Abstellraum ist der Nachweis einer zusätzlichen Fläche von mind. 1,5 m² je Stellplatz über die bauordnungsrechtlich geforderte Mindest-Abstellfläche hinaus. Die Stellplätze müssen leicht zugänglich sein, z.B. über Rampe oder Aufzug, und ortsfeste Möglichkeiten zum Abstellen und Sichern der Fahrräder bieten. Der Zuschuss beträgt für Stellplätze innerhalb der Gebäudehülle im Fahrrad-Abstellraum 500,– €/Stellplatz und für Stellplätze innerhalb der Gebäudehülle im individuellen Abstellraum 250,– €/Stellplatz. Des Weiteren sind nun auch Außenstellplätze für Fahrräder förderfähig, sofern sie den Anforderungen der Förderrichtlinie entsprechen (300,– €/Stellplatz). Auch bei Überschreiten des Stellplatzschlüssels der Bauordnung für Fahrradstellplätze sind diese in Zukunft förderfähig (vgl. IFB 2019a: 9f.).

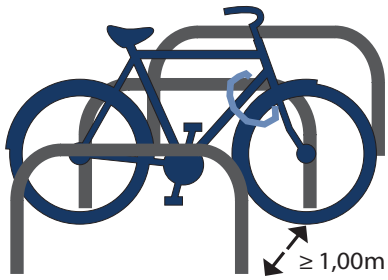


Abbildung 33: Anlehnbügel, Eignung für Standard- und Sonderfahrräder (Quelle: ARGUS, gkkk 2019: 14)

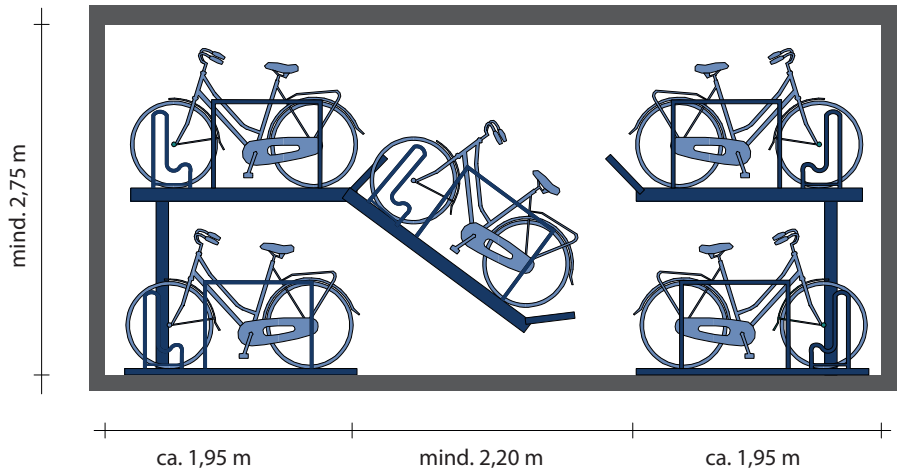


Abbildung 34: Beispiel für die Dimensionierung von Doppelstockparkern (Quelle: ARGUS, gkkk 2019: 12)

Im Quartier und an den umgebenden Straßen werden neue öffentliche Fahrradstellplätze geschaffen, sodass Bewohner und vor allem Besucher des Quartiers sichere Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrräder vorfinden.

Um die Nutzung einer Kombination von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu fördern, sind ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten an den Schnellbahnhaltestellen vorzuhalten, damit die Möglichkeit besteht im Sinne des Bike+Ride-Konzeptes auch größere Wegstrecken zurückzulegen (siehe Kap. 5.3). Um den Ausbau der Abstellmöglichkeiten an der dem Plangebiet nächstgelegenen U-Bahnhaltestelle Dehnhaide zu befördern, soll das Gespräch mit der Hamburger Hochbahn bzw. der P+R-Betriebsgesellschaft mbH aufgenommen werden.

Im Umfeld des Plangebietes befinden sich drei Bikesharing Standorte in fußläufiger Entfernung. Dies sind die StadtRAD-Stationen am Barmbeker Markt (U-Bahn-Haltestelle Dehnhaide) in 200 m Entfernung vom Mittelpunkt des Plangebietes, Weidestraße/Ecke Biedermannplatz ebenfalls in 200 m Entfernung und Holsteinischer Kamp/Ecke Wagnerstraße (U-Bahn-Haltestelle Hamburger Straße) in 500 m Entfernung. Damit ist bereits eine gute Erreichbarkeit von Leihfahrrädern aus dem Quartier heraus gegeben. Seit April 2019 ist das öffentliche Fahrrad-Leihsystem von StadtRAD um ein Angebot an elektrisch gestützten Lastenfahrrädern erweitert



Abbildung 35: Modellbeispiel für eine Fahrrad-Service-Stationen - Reparaturstation, Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Eingang Alter Steinweg

worden. Die dem Plangebiet aktuell am nächsten gelegenen Standorte von Lastenpedelec-Stationen befinden sich in ca. 1500 m Fußweg-Entfernung an der Lortzingstraße/Friedrichsberger Straße und in ca. 1400 m Entfernung an der S+U-Bahn Station Barmbek/Piazzetta-Ralph-Giordano. Weitere Stationen befinden sich an der Fuhlsbüttler Straße/Hellbrookstraße und am Goldbekplatz/Semperstraße. Die Räder können im Bedarfsfall über App oder Telefon bis zu 60 Minuten im Voraus reserviert werden, müssen nach der Nutzung jedoch wieder an ihren Leihstandort zurückgebracht werden. Ab 2019 ist auch ein weiterer Ausbau des StadtRAD-Systems vorgesehen mit einer deutlichen Ausweitung der Standorte und einer Vergrößerung der Flotte.

Zur Wartung, Reparatur sowie auch zum Kauf von Fahrrädern befinden sich derzeit zwei Anbieter im Umfeld des Quartiers, sodass eine sehr gute Versorgung vor Ort gegeben ist. Es handelt sich um einen Fahrradhändler mit Werkstatt an der Weidestraße 16-18 und einen Verkauf von Secondhand-Fahrrädern mit Werkstatt (Soziales Beschäftigungsprojekt) an der Hamburger Straße. Zur Förderung des Radverkehrs sowie auch der nachbarschaftlichen Gemeinschaft wäre es als Ergänzung wünschenswert, im Quartier das Angebot einer kleinen Rad-Servicestation, z.B. in Form einer Fahrrad-Luftpumpenstation mit Reparaturwerkzeugen zu etablieren (vgl. Abb. 35 & 36). Dies wäre z.B. am Quartiershaus sinnvoll, bedarf jedoch eines verantwortlichen Kümmerers.



Abbildung 36: Modellbeispiel für Fahrrad-Service-Stationen - Luftstation, Hamburg, Möncke-bergstraße

5.6 Carsharing-Angebote

Share

Die Analyse der bestehenden Carsharing Angebote hat ergeben, dass sich die Versorgungssituation im Plangebiet bereits im Bestand als recht gut darstellt, allerdings ggf. noch eines weiteren Ausbaus bedarf.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Geschäftsgebiete der "free-floating" Carsharing Anbieter Car2go, Drive now und Miles, in denen Fahrzeuge stationsungebunden angemietet, reserviert und auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden können. Somit können auch die öffentlichen Besucher-Parkstände im Plangebiet für die Fahrzeuge dieser Anbieter genutzt werden. Einige Carsharing-Anbieter (z.B. Miles und Cambio) verleihen als weiteres Angebot neben verschiedenen Pkw-Modellen auch Transporter, sodass hiermit z.B. auch Möbeltransporte u.ä. bewerkstelligt werden können. Der Anbieter Oply hat sein Geschäftsgebiet in Nachbarschaftszonen aufgeteilt, die bislang rund um das Plangebiet angeordnet sind. Nach der erfolgten Umnutzung des Busbetriebshofes zum Quartier Mesterkamp wird sich das Geschäftsgebiet sicher auch um diese neue Nachbarschaft erweitern lassen können.

Der nächstgelegene stationsgebundene Carsharing Standort befindet sich an dem in etwa 500 m fußläufiger Entfernung liegenden Switchh-Punkt an der U-Bahn-Haltestelle Hamburger Straße (Wagnerstraße 5). Damit liegt er deutlich weiter entfernt als der anzustrebende Einzugsbereich von 300 m, sodass ein ergänzender Standort sinnvoll wäre. Dieser könnte in direkter Nähe des Plangebietes, z.B. an der U-Bahn Haltestelle Dehnhaide liegen (vgl. Abb. 38). Es wird daher angestrebt in Randlage des neuen Quartiers, sodass keine zusätzlichen Fahrzeugbewegungen das Quartier belasten, ein standortgebundenes Car-Sharing Angebot (z.B. von Cambio) als eine Art Nachbarschaftsauto zu etablieren. Als Standort im öffentlichen Raum würden sich z.B. die Parkstände an der Nebenfahrbahn der Hamburger Straße anbieten, wo auch ggf. durch die räumliche Nähe zur U-Bahn Haltestelle Dehnhaide die Einrichtung eines Switchh-Punktes möglich wäre. Die Möglichkeiten für eine Umsetzung werden im Rahmen der weiteren Planung geprüft.

Bislang sind Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge nur auf privaten Grundstücken, nicht jedoch im öffentlichen Straßenraum zulässig. Es gibt jedoch zunehmende Bestrebungen, die Fachanweisungen diesbezüglich zu ändern. Im Quartier Mesterkamp ist auf den privaten Flächen kein Raum für Carsharing-Fahrzeuge vorhanden, vor allem da oberirdische Stellplätze sind regelhaft nicht zulässig sind. Private Tiefgaragen dagegen sind in der Regel nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Es ist jedoch möglich, in den privaten Tiefgaragen Carsharing-Angebote für die eigenen Mieter bzw. Wohnungseigentümer bereitzustellen. In den neuen Wohngebäuden, die als öffentlich geförderte Bauvorhaben entstehen, wird die Einrichtung

von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen in Tiefgaragen mit einem Einmalzuschuss von der IFB Hamburg gefördert. Dieser beträgt 2019

- für die ersten 34 Stellpätze (gefördert und frei finanziert) ..... 24.100,– €/ Stellplatz
- ab dem 35. Stellplatz (gefördert und frei finanziert) ..... 21.100,– €/ Stellplatz

Als Förder-Voraussetzungen muss ein Carsharing-Stellplatz 4 individuelle Kfz-Stellplätze ersetzen, den Mietern sind vergünstigte Konditionen für die Nutzung des Carsharing-Fahrzeugs anzubieten, das Carsharing Fahrzeug muss durch den Bauherren oder Carsharing-Anbieter für die Laufzeit der Bindung bereitgestellt und betrieben werden und die Bereitstellung der geförderten Carsharing-Stellplätze für einen Carsharing-Anbieter muss kostenlos erfolgen.

Als Alternative zum eigenen Pkw oder dem Carsharing etablieren sich in Hamburg verschiedene Anbieter von Fahrservices, wie z.B. mytaxi, clevershuttle oder seit April 2019 MOIA. Sie bieten sogenannte Ride-Sharing-Services an, bei denen die Fahrzeuge per App angefordert werden und Fahrten verschiedener Teilnehmer kombiniert werden, um Fahrwege und Kosten zu sparen.

Diese Angebote bieten in Kombination mit dem ÖPNV und den Bikesharing-Angeboten ein breites Spektrum an Möglichkeiten, den Alltag ohne den Besitz eines eigenen Pkws bequem zu organisieren.



Abbildung 37: Switchh-Station als Car-Sharing Standort an der U-Bahnhaltestelle Hamburger Str. mit 300 m-Radius

5.7 Autofreies Wohnen am Quartiersplatz



Eine Befahrung des Quartiersplatzes soll regelhaft bzw. im Bedarfsfall nur von der Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungswagen zulässig sein. Auch ein Abstellen/Parken von Fahrzeugen wird nicht ermöglicht. Damit kann der Quartiersplatz eine hohe Qualität als multifunktionaler Mittelpunkt des Quartiers entwickeln und als Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsraum für alle Bewohnergruppen und Generationen dienen. Die Neubauten auf der nördlichen Platzseite müssen daher ihre Tiefgaragenzufahrten von der östlichen Erschließungsstraße bzw. der Privatstraße aus erhalten. Für die Gebäude auf der Südseite des Platzes sind keine Tiefgaragen bzw. Stellplätze vorgesehen.

Zwei der Wohngebäude auf der südlichen Seite des Quartiersplatzes sind für Baugemeinschaften vorgesehen. Bei der Konzeptausschreibung für diese beiden Gebäude wird als Anforderung formuliert, dass hier autofreies Wohnen umgesetzt werden soll. Die Interessenten müssen bereit sein, bewusst auf den Besitz eines eigenen Kraftfahrzeuges oder die Nutzung eines in der persönlichen Verfügbarkeit befindlichen Autos zu verzichten. Der Erwerb bzw. die Vermietung einer Wohnung kann dazu mit einer entsprechenden verbindlichen Erklärung verbunden werden, z.B. einer Verpflichtung, keinen Stellplatzbedarf durch die dauerhafte Nutzung eines Autos zu erzeugen, bei einer Nichteinhaltung können z.B. finanzielle Folgekosten entstehen. Bei der Gründung von Genossenschaften kann der Autoverzicht in die Satzung aufgenommen werden. Wichtig ist, dass die Verpflichtung auch bei Eigentümer-/Mieterwechseln verbindlich bleibt. Für Car-Sharing-Fahrzeuge der Gemeinschaft bzw. für die sogenannten Wechselfälle des Lebens können ggf. Stellplätze in den Tiefgaragen der Nachbargebäude angemietet oder nachgekauft werden.

Nach den Erfahrungen aus bestehenden autofreien Projekten, die teilweise schon über 10 Jahre existieren, haben sich die zum Teil sehr unterschiedlichen Regelungen in Form von öffentlich-rechtlichen sowie privat-rechtlichen Instrumenten zur Sicherung der dauerhaften Autofreiheit bislang bewährt (vgl. Wohnen ohne Auto). Entscheidend ist bei diesen Projekten, dass ein großes Interesse der Bewohner an der dauerhaften Autofreiheit unterstellt werden kann, und dem entsprechend die soziale Kontrolle unabhängig von den rechtlichen Regelungen für das dauerhafte Gelingen autofreier Wohnformen sorgt. Eine bedeutende Voraussetzung ist dabei auch eine gute

Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Unterstützung können außerdem Begleitmaßnahmen zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität bieten.

5.8 Förderung von Elektromobilität



Es wird angestrebt, im öffentlichen Straßenraum mindestens auf zwei Besucherparkständen Ladestationen für Elektromobile anzuordnen. Im Rahmen der Erschließungsplanung sollen geeignete Standorte hierfür ermittelt werden. Für die konkrete Umsetzung ist allerdings die Bereitschaft eines Energieversorgers erforderlich.

Im Rahmen der Konzeptvergabe für die einzelnen Baufelder soll von den Bauträgern die Bereitstellung von E-Ladestationen in den Tiefgaragen für ihre Mieter/Wohnungseigentümer gefordert bzw. besonders positiv bewertet werden. Ebenso sollte es Ladestationen für E-Räder oder E-Roller in den Wohngebäuden geben. Die Umsetzung kann über Regelungen in den Kaufverträgen gesichert werden.

Seit 01. März 2019 läuft in Hamburg das Förderprojekt ELBE, in dessen Rahmen bis Ende 2022 über 7.000 Ladestationen auf privaten Flächen gefördert werden sollen (vgl. IFB 2019b: 3). Die Abwicklung der Förderung, welche durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie bereitgestellt wird, läuft dabei über die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB Hamburg). Hamburger Unternehmen, Wohnungsbaugesellschaften oder auch Vereine, Kirchen etc., die über einen Standort in Hamburg verfügen, können sich damit alle wesentlichen mit dem Aufbau und Betrieb von Ladestationen zusammenhängenden Kosten fördern lassen. Dabei ist unerheblich, ob die Ladestationen nur einem begrenzten Kreis von Nutzern, wie Mietern, Arbeitnehmern oder Kunden, oder auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.
Information:

https://elektromobilitaethamburg.de/ladeinfrastruktur/li-privat-gewerblich/
bzw.
https://www.ifbhh.de/fileadmin/pdf/IFB_Download/IFB_Foerderrichtlinien/FoeRi_ELBE.pdf

Im geförderten Wohnungsbau können Investoren, die eine verstärkte Hausinstallation beauftragen und einrichten, um den Neubau auf E-Mobilität vorzubereiten, einen Zuschuss in Höhe von 1.020,- €/Hausinstallation von der IFB Hamburg erhalten. Der Nachweis der verstärkten Hausinstallation erfolgt über eine Fachunternehmererklärung.

5.9 Ideen für zusätzliche Infrastruktur- und Serviceangebote

Gemeinschaftliche Bestellaktionen



Darüber hinaus sollten die Bewohner im Quartier dazu angeregt werden, gemeinschaftliche Bestellaktionen, z.B. für die Getränkeanlieferung, innerhalb einer Hausgemeinschaft durchzuführen, um Lieferverkehre zu minimieren.

Paketstation an zentraler Stelle



Es wird angestrebt, im Quartier an einer zentralen und gut erreichbaren Stelle, z.B. beim Gemeinschaftshaus am Quartiersplatz oder an der Hamburger Straße, eine Paketstation zu etablieren. Dies kann entweder in Form einer selbst zu bedienenden Packstation von DHL oder durch die Einbindung in einen Betrieb, z.B. einen Kiosk oder ein Café umgesetzt werden. Damit können private Lieferungen an einer Stelle gesammelt von den Lieferdiensten/ Paketdiensten (z.B. DHL, Hermes) abgegeben und damit die Anzahl der Fahrten im Quartier insgesamt reduziert werden. Der Transport in der sogenannten „Letzten Meile“ sollte dabei möglichst umweltfreundlich erfolgen. Die Bewohner können sich somit ihre Lieferungen auch in den Abendstunden in fußläufiger Entfernung selbst abholen.

Gemeinsame Logistik



Es wird angeregt, dass die gewerblichen Unternehmen, die in den urbanen Gebieten bereits vorhanden sind oder sich dort künftig ansiedeln, Konzepte für eine gemeinsame Logistik prüfen, um den Wirtschaftsverkehr so weit wie möglich zu bündeln und damit zu reduzieren. Dies bietet sich besonders für den geplanten Gewerbehof im Baublock östlich des Quartiersplatzes an („MU2“).

Information

Im Quartiershaus sollten für die Anwohner Materialien und Infoflyer zu umweltfreundlicher Mobilität sowie zu den Sharingangeboten ausliegen. Darüber hinaus könnte auch eine Informationsveranstaltung zum Thema Mobilität durchgeführt werden. Hierfür wäre das Engagement der verschiedenen Bauherren wünschenswert.

5.10 Kosten für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes



Eine Umsetzung der einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzeptes führt zu Kosten, die von der Stadt Hamburg, den Bauherren und ggf. Betreibern zu tragen wären.

Die Erschließung des neuen Quartiers erfolgt im Rahmen einer Liegenschaftserschließung. Durch frühe Abstimmungen im Planungsprozess konnten viele Aspekte zur Verkehrsführung, dem Ausbaustandart der neuen Straßen etc. zwischen den zuständigen Stellen schon geklärt werden und entsprechend in der Erschließungsplanung Berücksichtigung finden.

Der zu der Gestaltung des Quartiersplatzes geplante Beteiligungsworkshop für die Öffentlichkeit wird vom Bezirksamt Hamburg-Nord durchgeführt und finanziert. Sofern Verbreiterungen der Bestandsstraßen im Rahmen der Umsetzung möglich sind, müssen die entsprechenden Flächen von den Privateigentümern erworben werden.

Die gewünschten Maßnahmen in den Gebäuden (z.B. ausreichende Abstellflächen für Fahrräder, auch Lastenfahrräder, Ladesäulen für Elektroautos in Tiefgaragen) sollen von den Bauherren im Rahmen der Konzeptausschreibung entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen ihrer jeweiligen Bewohnerklientel angeboten und finanziert werden. Dies wird im Rahmen der Kaufverträge für die Grundstücke gesichert.

Für die mit dem Aufbau und Betrieb von Ladestationen zusammenhängenden Kosten können Bauherren wie in Kapitel 5.8 beschrieben eine Förderung bei der IFB Hamburg beantragen. Im geförderten Wohnungsbau können Zuschüsse für eine verstärkte Hausinstallation zur Vorbereitung auf E-Mobilität, für die Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen in Tiefgaragen sowie für die Herstellung qualitativ hochwertiger Fahrradstellplätze innerhalb des Gebäudes bei der IFB Hamburg beantragt werden (siehe Kapitel 5.8, 5.6 und 5.5).

Ein Ausbau der Fahrradabstellanlagen an den U-Bahnhaltestellen liegt in der finanziellen Zuständigkeit der P+R Betriebsgesellschaft mbH, die sich bezüglich erforderlicher Flächen und der Gestaltung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord abstimmen muss.

6 Fazit

Das neue Quartier Mesterkamp entsteht auf den Flächen des ehemaligen Busbetriebshofes der Hochbahn AG, der 2019 an einen anderen Standort verlagert worden ist. Damit wird städtischer Raum, der bislang durch eine monofunktionale, abgeschottete Nutzung geprägt war, wieder für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht und zu einem Quartier mit Wohngebäuden, Arbeitsstätten, Kindertagesstätten und kleineren Läden, Cafés und einem Quartiershaus sowie neuen Erschließungsstraßen und einem Quartiersplatz entwickelt. Durch die Innenlage ist dabei eine Einbindung der äußeren Bebauungsstrukturen und deren Neustrukturierung mit zu berücksichtigen. Das neue Quartier muss sich einerseits in den angrenzenden gewachsenen Stadtraum und dessen Mobilitätsstrukturen integrieren und kann andererseits mit einer neuen Verzahnung des städtischen Raumes dienen sowie durch ergänzende Angebote und Strukturen für die Mobilität seiner Bewohner auch Impulse für die angrenzenden Nachbarschaften geben.

Das Quartier Mesterkamp bietet dabei gute Rahmenbedingungen, um ein nachhaltiges und alltagstaugliches Mobilitätskonzept zu etablieren. Die wesentliche Grundlage sind die innerstädtische, zentrale Lage, die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die konsequente Berücksichtigung und Förderung der Belange des Fuß- und Radverkehrs bei der Erschließung des Quartiers. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Entwicklung eines quartiersbezogenen Umfeldes, dessen Infrastruktur Anreize schafft, alternative Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, Sharing-Angebote) zu nutzen und das den Bewohnern einen Alltag ohne eigenes Kfz ermöglicht. Dadurch kann die Entstehung von motorisierten Individualverkehren verringert werden und die damit einhergehenden Belastungen für das Quartier und die angrenzenden Stadtteile sowie insbesondere auch für das Klima vermieden werden.

Bei der Planung der Verkehrsflächen und -wege im neuen Quartier sind alle Verkehrsarten zu berücksichtigen und es ist eine entsprechende regelgerechte, funktionale und zeitgemäße Infrastruktur zu erstellen. Gleichwohl sollen Schwerpunkte gesetzt werden, die das gewünschte Mobilitätsverhalten der Bewohner im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie aufgreifen und unterstützen. Dabei

ist ein besonderes Augenmerk auf die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens zu legen, die durch eine hohe bzw. gesteigerte Aufenthaltsqualität und sichere und ausreichend dimensionierte Wege gewährleistet werden kann.

Durch das im Quartier angestrebte breite Angebot an Wohnformen wird eine vielfältige Bewohnerschaft entstehen, die unterschiedliche Mobilitätsansprüche haben kann. Die Mobilität sollte daher ausgehend von den Bedürfnissen der Nutzer entwickelt werden und auf die jeweilige Nutzergruppe zugeschnitten werden.

Zur Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzeptes sollen diese soweit wie möglich in den Konzeptausschreibungen für die einzelnen Baufelder berücksichtigt werden, sodass die Bauherren auf ihre jeweilige Nutzerklientel zugeschnittene Mobilitätsangebote anbieten und sich zur Umsetzung verpflichten.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen im öffentlichen Raum wird sich das planende Bezirksamt Hamburg-Nord einsetzen und eine Abstimmung mit den ggf. zu beteiligenden Fachbehörden befördern.

7 | Quellen

Luftbild:
Titelblatt, S. 6, 26, 29
Freie und Hansestadt Hamburg - Digitales Orthophoto (Stand: 22.09.2017)

Städtebauliches, landschaftsplanerisches Konzept:
Titelblatt, S. 15, 16, 17, 18, 21, 23, 26, 29, 36, 38
florian krieger architektur und städtebau GmbH, ST raum a. Landschaftsarchitektur

Sonstige Abbildungen:
S. 6, 7, 14-23, 25, 26, 29-32, 37-43, 46, 47, 49
Bezirksamt Hamburg-Nord, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB (ARGUS), GÖSSLER I KINZ I KERBER I KEIENBAUM ARCHITEKTEN BDA (gkkk) (2019): Leitfaden Fahrradparken im Quartier, Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.), S. 12-14

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB (ARGUS) (2015): Pergolenviertel, Hamburg, Mobilitätskonzept, S. 20

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), infas (2018): Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Hamburg und Metropolregion, i.A. der Freien und Hansastadt Hamburg (FHH), Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), S. 6-9 [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/11914848/66802cb6f20f2b2e9d84c3da37054f5f/data/mid-2017-%E2%80%93-kurzreport-hamburg-und-metropolregion.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) (2013): Mobilitätsprogramm 2013, Grundlage für eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg, [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/4119700/50fd34e0e06432b8ea113bf40cfc6ca7/data/mobilitaetsprogramm-2013.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) (2018): Fortschrittsbericht 2018, Bündnis für den Radverkehr, Radverkehrstrategie für Hamburg, [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/11873926/4dcff718d6ebafbaa53c6c76c518c7e9/data/fortschrittsbericht-2018-webversion.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Behörde für Wirtschaft, Verkehr und In-

novation (BWVI) (o.J.): Radkarte Velorouten, [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/verkehr/fahrradfahren-in-hamburg/300372/velorouten/ [Aufgerufen am 02.07.2019]

Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB) (2019a): Neubau von Mietwohnungen 1. Förderweg, Förderrichtlinie für Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern in Hamburg, S. 9f.

Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB) (2019b): ELBE - Electrif Buildings for EVs, Förderung einer an den Vorgaben eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens zum netzdienlichen Laden ausgerichteten Ausstattung von Gebäuden oder Betrieben mit Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017/2020 , S. 3

ppp architekten+stadtplaner, Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Bezirksamt Hamburg-Nord (Hrsg.) (2018): Gutachterliche Untersuchtung der Magistrale vom Mundsburger Damm bis zur Bramfeder Straße, Kurzfassung der Dokumentation, S. 11 [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/10943976/f005aae46411191caa8df23aa2257e0b5/data/d-magistrale-kurzfassung-dokumentation.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

Schmeck u. Junker Ingenieurgesellschaft mbH (2014a): Radverkehrskonzept, Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord, i.A. des Bezirksamts Hamburg-Nord, Dezernat für Bauen, Wirtschaft und Umwelt, [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/4578816/68122f9de28e844d4015d317d8aaf9da/data/radverkehrskonzept-bezirksamtbereich-hamburg-nord-0.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

Schmeck u. Junker Ingenieurgesellschaft mbH (2014b): Radverkehrskonzept, Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord, Netzkonzeption, Darstellung der Radverkehrsführungen, i.A. des Bezirksamts Hamburg-Nord, Dezernat für Bauen, Wirtschaft und Umwelt, [online] verfügbar unter: http://www.hamburg.de/contentblob/4578840/77356d36437d55f8f6e76e0c1065cb45/data/radverkehrskonzept-bezirksamtbereich-hamburg-nord-2-4-1.pdf [Aufgerufen am 02.07.2019]

ST raum a. Landschaftsarchitektur (2017): Hamburg Mesterkamp, Image Quartiersplatz

Sweco GmbH (2019): Erschließung Bebauungsplan Barmbek-Süd 2 Mesterkamp, Lageplan Verkehrsanlagen

8| Anhang

Mobilitätskonzept Mesterkamp - Checkliste der geplanten Maßnahmen

Ort	Maßnahme	Umsetzung / Zeitraum	Zuständigkeit	√
Öffentlicher Straßenraum	Neubau der Erschließungsstraßen mit barrierefreien Gehwegen (2,65 m Breite)	Erfolgt im Rahmen der Liegenschaftserschließung	Freie und Hansestadt Hamburg	
	Verbreiterung von Gehwegen im Bestand an Elsastraße, Berthastraße	Langfristige Umsetzung, Abstimmung mit den Grundstückseigentümern, da Flächenerwerb erforderlich ist	Freie und Hansestadt Hamburg	
	Etablierung eines zusätzlichen Carsharing-Standortes bzw. einer Switchh-Station	Anfrage bei Carsharing-Anbietern bzw. bei der Hamburger Hochbahn, Standortsuche	Freie und Hansestadt Hamburg	
Quartiersplatz	Öffentlichkeitsbeteiligung zur Gestaltung des Quartiersplatzes (verkehrsarm, barrierefrei, multifunktional)	Durchführung eines Workshops mit Anwohnern, Interessierten, Stakeholdern, Menschen mit Beeinträchtigungen, Bezirkspolitik etc. (4. Quartal 2019)	Freie und Hansestadt Hamburg	
Radwegenetz	Neubau Radweg im östlichen Abschnitt Weidestraße	Im Rahmen der Liegenschaftserschließung wird der Einmündungsbereich Planstraße 2 hergestellt. Der daran anschließende Ausbau kann erst im Rahmen der privaten Erschließung der angrenzenden Bebauung erfolgen, da die hierfür erforderlichen Flächen noch nicht zur Verfügung stehen.	Freie und Hansestadt Hamburg bzw. privater Eigentümer	
	Zusätzliche Fahrradstellplatzanlagen im öffentlichen Raum	Erfolgt im Rahmen der Liegenschaftserschließung	Freie und Hansestadt Hamburg	
	Verbesserung der Bike + Ride-Anlage am U-Bahnhof Dehnhaide	Erneuerung und Ergänzung der Anlage ist bis 2025 vorgesehen	P+R Betriebsgesellschaft	
Fußwegenetz	Herstellung öffentlich nutzbarer Wegeverbindung in der privaten Grünfläche,	Vorgaben in Gestaltungsleitfaden sind einzuhalten, möglichst gemeinsame	Künftige Grundstückseigentümer Sicherung in den Kaufverträgen durch	

	WA4	Beauftragung eines Freiraumplaners	Freie und Hansestadt Hamburg	
	Herstellung einer öffentlich zugänglichen Durchwegung zwischen Quartiersplatz und Hamburger Straße	Abstimmung mit den Eigentümern der beiden betreffenden Grundstücke, Umbaumaßnahmen u.a.: Verlegung Zäune, Umpflanzung Bäume, Herstellung des Weges; Finanzierung durch FHH	Freie und Hansestadt Hamburg	
	Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Gehwege	Verbesserung vorhandener Gehwege, z.B. Schaffung von Sitzgelegenheiten, verbesserte Beleuchtung	Freie und Hansestadt Hamburg	
Wohngebäude	Zusätzliche Fahrradabstellplätze	Forderung in der Konzeptausschreibung für alle Baufelder durch den Landesbetrieb Immobilien und Grundvermögen (LIG), dafür positive Bewertung für den Anbieter	Bauherren im geförderten Wohnungsbau ggf. mit Zuschuss durch die IFB Hamburg	
	Abstellplätze für Lastenräder, Fahrradanhänger	Forderung in der Konzeptausschreibung für alle Baufelder durch den LIG, dafür positive Bewertung für den Anbieter	Bauherren	
	Gut zugängliche Abstellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen	Forderung in der Konzeptausschreibung für alle Baufelder durch den LIG, dafür positive Bewertung für den Anbieter	Bauherren	
	Ladestation für Elektroräder/-roller	Forderung in der Konzeptausschreibung für alle Baufelder durch den LIG, dafür positive Bewertung für den Anbieter	Bauherren	
	Ladesäulen in Tiefgarage für Elektro-Fahrzeuge	Forderung in der Konzeptausschreibung für die Baufelder (ohne 9a,b) durch den LIG, dafür positive Bewertung für den Anbieter	Bauherren ggf. mit Förderung durch die IFB Hamburg/ im geförderten Wohnungsbau ggf. mit Zuschuss durch die IFB Hamburg	
	Angebote zur wohnortnahen Versorgung:	Forderung in der Konzeptausschreibung für die Baufelder 4 und 5	Bauherren	

	Erdgeschossnutzung mit kleinen Läden, Bäcker, Kiosk	(Quartiershaus) durch den LIG, dafür positive Bewertung für den Anbieter		
	Etablierung einer Paketstation	Koppelung mit einem Kiosk, Laden oder dem Quartiershaus	Bauherren und Mieter	
Gewerbehof	Logistik optimieren	Möglichkeiten zur Bündelung wirtschaftlicher Verkehre prüfen	Bauherr bzw. Gewerbehofbetreiber, Gewerbemieter	
Quartiershaus	Unterstützung Mobilitätskonzept z.B. durch Information	Anbieten von Infomaterial, Durchführen Infoveranstaltung	Betreiber des Cafés	
	Wohnortnahe Angebote zur Verkehrsvermeidung	Anbieten von sozialen, sportlichen und kulturellen Veranstaltungen und Kursen für alle Bewohner- und Altersgruppen	Betreiber des Cafés und Anbieter (z.B. Sportvereine, Stadtteilinitiativen, Kulturschaffende, Bewohnergruppen, private Anbieter….)	
	Fahrrad-Service-Station (oder Pumpstation, event. mit Werkzeugverleih)	Bereitstellung Standort für Fahrrad-Service-Station	Bauherr, eventuell Freie und Hansestadt Hamburg (im Rahmen der Radverkehrsstrategie für Hamburg)	
Kath. Sophienschule und Kita	Verbesserung der Verkehrssituation in der Elsastraße zu den Bring- und Holzeiten	Förderung des eigenständigen Schulwegs der Schüler, Einrichtung einer Kiss+Ride-Zone vor der Schule	Sophienschule/ Erzbistum Hamburg Ggf. in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg	