



MAGISTRALEN- GUTACHTEN B 73 HARBURG

**Gutachterliche Untersuchung der
Magistrale B 73 in Hamburg-Harburg**

IMPRESSUM

Auftraggeberin

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Bezirksamt Harburg
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Übergeordnete Planung
Harburger Rathausplatz 4
21073 Hamburg
[REDACTED]

Auftragnehmer:innen

Yellow Z Berlin
Choriner Straße 55
D-10435 Berlin
T+49 (0)30 [REDACTED]
www.yellowz.net
[REDACTED]

Rabe Landschaften
Bernstorffstraße 71
D -22767 hamburg
T +49 (0)40 [REDACTED]
www.rabe-landschaften.de
[REDACTED]

ARGUS Stadt und Verkehr
Pinnaßberg 45
D -20359 Hamburg
T +49 (40) 309 709 – 0
www.argus-hh.de
[REDACTED]

Oktober 2025

Alle Abbildungen sind, sofern nicht gekennzeichnet, durch Yellow Z/
Rabe Landschaften/ARGUS Stadt und Verkehr erstellt.

MAGISTRALEN- GUTACHTEN B 73 HARBURG

VORWORT

Die Bundesstraße B 73 ist eine der wichtigsten Harburger Verkehrsachsen. Sie verbindet Stadtteile, Menschen und Wirtschaftsräume im Süden Hamburgs und seinem Umland miteinander. Als zentrale Magistrale prägt sie das städtische Leben und die Entwicklung entlang ihres Verlaufs maßgeblich, denn sie ist nicht nur Ein- und Ausfallstraße, sondern auch Wohn- und Arbeitsort. Mit dem Magistralenkonzept B 73 verfolgt das Bezirksamt Harburg daher das Ziel, die Potenziale dieser bedeutenden Straße zu heben und über ihre verkehrliche Bedeutung hinaus, die angrenzenden Flächen zu einem attraktiven städtischen Raum weiterzuentwickeln. Es gilt, die vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen und neue Flächen für Wohnen, Gewerbe und das öffentliche Leben zu gewinnen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Förderung nachhaltiger Mobilität, Maßnahmen zur Klimaanpassung sowie die Entwicklung attraktiver Wohn- und Arbeitsquartiere.

Das Konzept wurde in einem intensiven Dialog mit der Harburger Bevölkerung sowie mit lokalen Akteurinnen und Akteuren erarbeitet. Es bildet eine planerische Grundlage für eine nachhaltige und lebenswerte Stadtentwicklung entlang der B 73.

Die vorliegende Broschüre gibt einen Überblick über die Ziele und Konzepte des Magistralengutachtens und das daraus entwickelte Zukunftsbild für die Magistrale B 73.

Hinweis: Aufgrund komplexer Fragestellungen zur verkehrlichen Entwicklung im Süderelberaum ist eine Zustimmung zu dem im Magistralengutachten erarbeiteten Planungskonzept als städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in den politischen Gremien des Bezirks Harburg bisher nicht erfolgt.



1 Magistrale B 73 mit Blick nach Osten © Carsten Rabe

INHALTSVERZEICHNIS

08	01 Ausgangslage und Aufgabenstellung
10	Einführung
12	„Magistralen“ als gesamtstädtische Strategie der Stadtentwicklung
14	Arbeitsprozess
16	02 Grundlagen und Analyse
18	Vorgehensweise
20	<i>Exkurs:</i> Begleitende Verkehrsuntersuchung
22	<i>Exkurs:</i> Schallschutzfachliche Betrachtung der B 73
24	<i>Exkurs:</i> Chancen der Magistrale – Zukunftsweisende Straßenquerschnitte für die B 73
28	<i>Exkurs:</i> Klimaangepasste Magistrale – Herausforderung wassersensible Gestaltung
32	03 Zielbild
34	Magistrale als Schwerpunktraum der Innenentwicklung qualifizieren
36	Lebendigkeit und Vielfalt der Magistrale stärken
38	Klimaangepasste und gesunde Magistralenräume schaffen
40	Mobilitätsräume zukunftsfähig gestalten
42	04 Städtebauliches Entwicklungskonzept
44	Funktionales Konzept
46	Stadträumlich-Freiraumplanerisches Konzept
48	Steckbriefe und Maßnahmenkonzept
50	Lupenräume
80	05 Ausblick
82	06 Anlagenverzeichnis

01

AUSGANGSLAGE & AUFGABENSTELLUNG



EINFÜHRUNG

Die B 73 oder „Cuxe“, wie sie in Harburg auch genannt wird, ist heute vor allem eine stark befahrene Hauptstraße und in den meisten Abschnitten ein wenig attraktiver Ort. Historisch ist sie Teil der Wegeverbindung von Harburg nach Cuxhaven. Die großbürgerlichen Villen an der Buxtehuder Straße zeugen davon, dass diese in der Vergangenheit eine gute Wohnlage war. Weiter westlich führte die Straße ehemals durch kleinstädtische und dörfliche Ansiedlungen. Die besondere naturräumliche Lage entlang der Geestkante, am Übergang zum nördlich anschließenden Moorgürtel bis hin zur Marsch, ist bis heute durch angrenzende Grünräume und vielfältige Blickbeziehungen erlebbar.

In der Nachkriegszeit wandelte sich der Charakter der Straße entsprechend den Anforderungen an eine autogerechte Stadt zu einem einseitig auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs ausgerichteten Verkehrskorridor. Der heute vorhandene, durchgängig vierspurige Ausbau stellt für Mensch und Natur eine schwer überwindbare räumliche, funktionale und mentale Barriere dar.

Der Wohnungsbau der Nachkriegszeit entstand schwerpunktmäßig abseits der B 73, u. a. in Form von Großsiedlungen in Neuwiedenthal und Neugraben. Die Räume zwischen den noch erhaltenen historisch gewachsenen Stadtstrukturen haben sich vielerorts gestalterisch beliebig und mit einer geringeren baulichen Dichte entwickelt. Mit zunehmender Entfernung zum Harburger Stadtzentrum bestimmen heute oftmals Gewerbe und Industrie, Autobahnauffahrten und verschiedene Siedlungstypologien das Bild.

Oft ist es die verbliebene Wohnbebauung, die den Straßenraum fasst und ihm stadträumliche Qualität gibt. Die Standortbedingungen für das Wohnen sind aufgrund massiver Lärm- und Abgasemissionen in vielen Abschnitten jedoch schwierig, insbesondere in

den Bereichen, in denen die Grundstücke eingeklemmt zwischen der B 73 und der nördlich verlaufenden Bahnstrecke liegen.

Durch die Fortführung der A 26 bis zur A 1 werden sich die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die B 73 in den nächsten Jahren maßgeblich verändern. Nach gutachterlicher Einschätzung ist eine deutliche verkehrliche Entlastung der B 73 zu erwarten. Daraus ergeben sich Möglichkeiten zur Aufwertung dieses für das Stadtgefüge bedeutsamen Stadtraums.

Entsprechend dem politischen Beschluss „Masterplan Magistrale B 73 beginnen“ hat das Bezirksamt Harburg die Arbeitsgemeinschaft Yellow Z, Rabe Landschaften, ARGUS Stadt und Verkehr 2023 mit der Erarbeitung eines Magistralengutachtens für die B 73 beauftragt. Das Magistralengutachten untersucht, wie der Stadtraum entlang der B 73 vor dem Hintergrund aktueller Themen wie Innenentwicklung und Klimaanpassung einen Beitrag zur Stadtentwicklung im Bezirk Harburg leisten kann und zeigt ein Zukunftsbild für die weitere Entwicklung auf.

Der Untersuchungsraum des Gutachtens umfasst die B 73 – bestehend aus Buxtehuder Straße, Stader Straße und Cuxhavener Straße – im Abschnitt zwischen der Kreuzung am Harburger Bahnhof als östliche Begrenzung und der Landesgrenze im Westen. Die B 73 hat auf diesem Teilabschnitt eine Länge von 12,8 km und führt durch die Stadtteile Harburg, Heimfeld, Hausbruch und Neugraben-Fischbek. Der Untersuchungsraum umfasst schwerpunktmäßig den linearen Raum der Magistrale sowie seine angrenzenden Bereiche mit einer Fläche von ca. 236 ha.



3 Untersuchungsraum des Magistralengutachtens

„MAGISTRALen“ ALS GESAMTSTÄDTISCHE STRATEGIE DER STADTENTWICKLUNG

Eine wachsende Stadtbevölkerung, knappes Bauland, verkehrliche Anforderungen, die Mobilitätswende und die gleichzeitig drängenden Fragen nach Lebensqualität und dem Umgang mit dem Klimawandel – an den Magistralen bündeln sich die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung. Die Magistralen sind ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung des Hamburger Senats in den kommenden Jahrzehnten. Zwölf Hauptverkehrsachsen verbinden die Innere Stadt mit den äußeren Quartieren und der angrenzenden Metropolregion. Sie bieten eine gute Verkehrsinfrastruktur, Wohnraum, Gewerbeflächen und vielfältig nutzbare öffentliche Räume, die neu strukturiert und für die weitere Modernisierung Hamburgs genutzt werden sollen. Die Magistralen sollen in Zukunft über ihre verkehrliche Bedeutung hinaus zu attraktiven urbanen Räumen weiterentwickelt werden. Der 2024 beschlossene Masterplan Magistralen 2040+ zeigt ihre Potenziale, beschreibt Zukunftsbilder und benennt konkrete Maßnahmen, um diese zu erreichen. Er verfolgt damit die Strategie, Hamburgs historisch gewachsene Struktur zu erhalten, die Infrastruktur aber effizienter zu nutzen und neue Flächen für Wohnen, Gewerbe und das öffentliche Leben zu gewinnen. (Ausführungen Masterplan Magistralen 2040+)

Die B 73 ist eine der zwölf Magistralen mit gesamtstädtischer Bedeutung. Das bezirkliche Magistralengutachten baut auf den Darstellungen des Masterplans Magistralen auf und konkretisiert diese.



4 Titelbild der Broschüre Masterplan Magistralen 2040+ (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (kurz: BSW) 2024)



5 Magistrale 10 im gesamtstädtischen Kontext

ARBEITSPROZESS

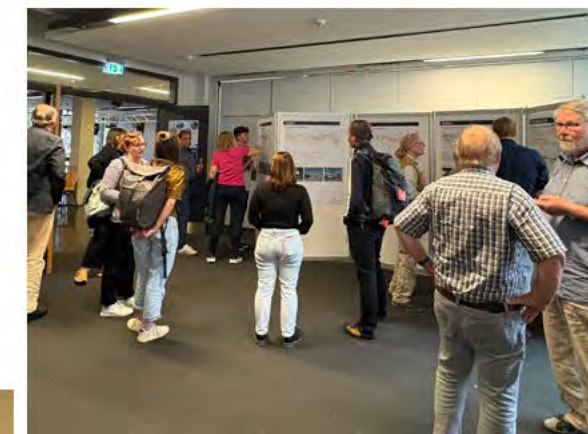
Die Erarbeitung des Magistralengutachtens erfolgte in einem stufenweisen und kooperativen Prozess mit dem Ziel, ein breit getragenes Zukunftsbild für die Magistrale B 73 zu erhalten. Parallel zu den Bearbeitungsphasen des Gutachtens wurde die Öffentlichkeit in drei Veranstaltungen und über die digitale Beteiligungsplattform DIPAS am Planungsprozess beteiligt.



6 Zweite Öffentlichkeitsveranstaltung



7 Erste Öffentlichkeitsveranstaltung



8 Dritte Öffentlichkeitsveranstaltung



Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses wurden dokumentiert und der Öffentlichkeit über folgenden Link zugänglich gemacht:

<https://magistrale-b73.beteiligung.hamburg/#/>



oder hier
scannen

02 GRUNDLAGEN UND ANALYSE



VORGEHENSWEISE

In der ersten Phase des Projekts wurde ein Verständnis für den Magistralenraum, seine Funktionen und Themen entwickelt. Anhand eines „Urban Mapping“, dem Erfassen und Kartieren von Merkmalen und Strukturen der Stadt, wurden vor Ort Eindrücke gesammelt und themenorientiert ausgewertet.

Aktuelle Planungen und Projekte wurden ebenfalls betrachtet. Neben dem Masterplan Magistralen der BSW waren es u. a. die Untersuchung zu perspektivischen Komfortübergängen im RISE*-Gebiet Neugraben-Fischbek, das Harburger Wohnungsbauprogramm, das bezirkliche Gewerbeflächen- und Nahversorgungskonzept, Planungen für die Harburger Innenstadt und den Binnenhafen (Rahmenplan Harburger Innenstadt 2040, Rahmenkonzept Binnenhafen, Vorbereitende Untersuchung Östlicher Binnenhafen, Nördliche Innenstadt, Klimaresilientes Quartier), die Starkregengefahrenkarte und Informationen zur Regeninfrastrukturanpassung sowie dem Grünen Netz und zum Biotopverbund, das Naturschutzgroßprojekt „Natürlich Hamburg“ sowie der Verkehrsentwicklungsplan Hamburg (VEP).

Zur Einordnung in die bezirklichen Zusammenhänge erfolgte eine über den engeren Betrachtungsraum weit hinausgehende Darstellung der historischen Entwicklung sowie vorhandener Versorgungsstrukturen, Funktionen, Flächenpotenziale, Naturräume, Übergänge, der Bevölkerungsentwicklung und stadtklimatischer Herausforderungen.

Für die detaillierte Analyse wurde die Magistrale entsprechend ihrer charakteristischen Ausformung in acht Abschnitte eingeteilt. In Steckbriefen wurde der Charakter der einzelnen Abschnitte hinsichtlich Nutzungs-, freiräumlichen und verkehrlichen Aspekten herausgearbeitet. Die Abschnittssteckbriefe wurden für die nachfolgenden Bearbeitungsschritte Zielbild und städtebauliches Entwicklungskonzept fortgeschrieben.

**Rahmenprogramm Integrierte Stadtentwicklung*



10 Typischer Straßenquerschnitt der B 73 © Carsten Rabe

Phase 1

→ **Analyse**

→ **Urban Mapping**

Phase 2

→ **Zielbild**

→ **Abschnittssteckbriefe**

Phase 3

**Städtebauliches
Entwicklungskonzept:**

→ **Funktionsplan**

→ **Stadträumlich-
Freiraumplanerisches
Konzept**

→ **Lupenräume**

EXKURS: BEGLEITENDE VERKEHRSUNTERSUCHUNG

Parallel zur Erarbeitung des Magistralengutachtens wurden die Auswirkungen einer Realisierung der A 26 auf die B 73 verkehrplanerisch untersucht. Die Verkehrsuntersuchung „Magistrale 10 – Bundesstraße 73 (Buxtehuder Straße – Stader Straße – Cuxhavener Straße)“ wurde im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) vom Büro PTV erstellt. In der Zusammenfassung kommt die Verkehrsuntersuchung zu folgenden Ergebnissen (Auszug):

„Mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zur B 73 wurden Potenziale zur Umgestaltung des Straßenraums identifiziert und die verkehrliche Machbarkeit eines Rückbaus der heute durchgehend 4-streifigen B 73 auf 2 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr aufgezeigt. Die Untersuchung ist daher auch im Sinne einer verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung zu sehen. Anhand verschiedener Auswertungen wurden die verkehrlichen Wirkungen im Untersuchungsraum rund um die B 73 aufgezeigt. Die Untersuchungen der Planfälle im Verkehrsmodell und an den Knotenpunkten zeigen, dass sich durch den geplanten Neubau der A 26 für die B 73 [...] Potenziale zum Rückbau von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und einer damit verbundenen Verbesserung für die Verkehrsteilnehmenden des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) [ergeben].“

Durch den Bau der A 26 kommt es in allen Planfällen zu einer Entlastung der B 73. In der heutigen Ausgangslage (Analyse) liegen die Belastungen zwischen 29.000 und 39.500 Kfz/h. In den Planfällen kommt es demgegenüber zu verschiedenen ausgeprägten Veränderungen in den Verkehrsmengen, die von drei maßgebenden Faktoren beeinflusst sind:

- Verkehrliche Prognoseentwicklungen (in allen Planfällen identisch)
- Ausbaugrad der A 26 bis zur A 7 (A 26 West) bzw. bis zur A 1 (A 26 Ost)
- Reduktion der Fahrstreifenzahl auf der B 73.

Die untersuchten Planfälle unterscheiden sich zusammenfassend damit wie folgt:

- **Planfall 1: mit A 26 West, ohne A 26 Ost, 4-streifiger Bestandsquerschnitt B 73**
- **Planfall 2: mit A 26 West, mit A 26 Ost, 4-streifiger Bestandsquerschnitt B 73**
- **Planfall 3: mit A 26 West, ohne A 26 Ost, 2-streifiger B 73**
- **Planfall 4: mit A 26 West, mit A 26 Ost, 2-streifiger B 73**

[...]

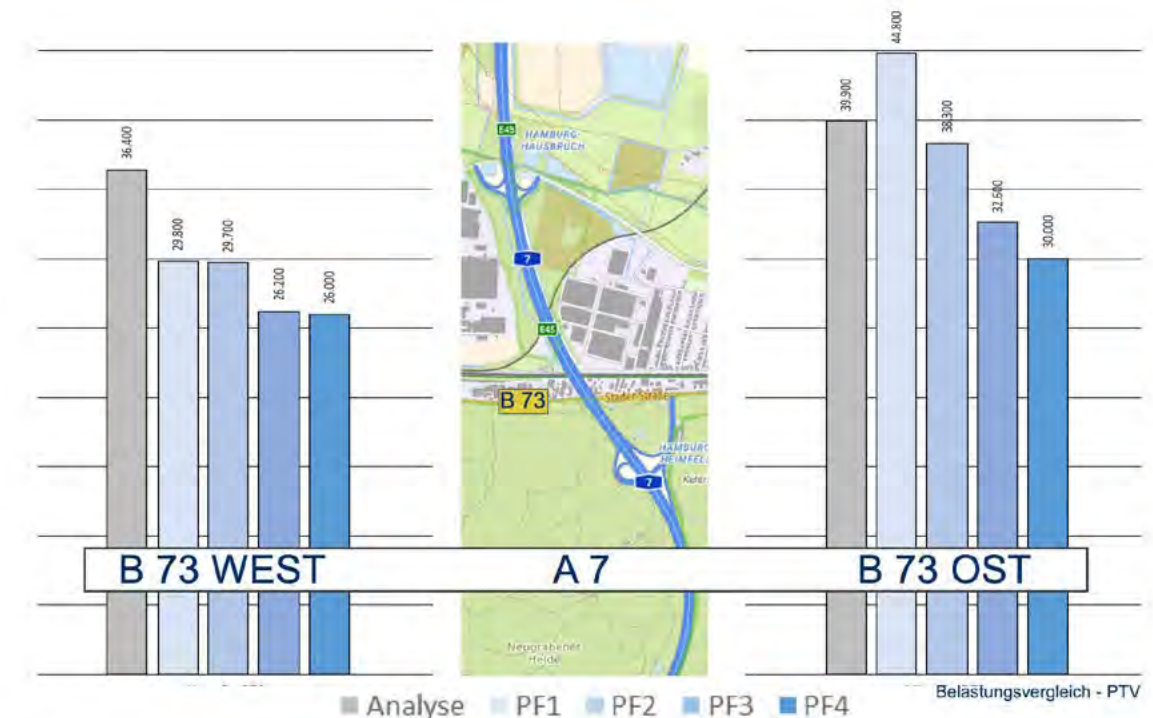
Die höchsten Entlastungen mit bis zu 45% weniger Verkehr entstehen im Planfall 4, während die Entlastungen im Planfall 1 mit bis zu 19% am geringsten sind. Im Planfall 1 ohne A 26 Ost kommt es östlich der A 7 sogar zu einer Zunahme des Verkehrs um 12%. Dementsprechend stellen sich die Belastungen der vier Planfälle im Vergleich wie folgt dar:

- Planfall 1: 26.500 bis 44.800 Kfz/24h
- Planfall 2: 26.300 bis 38.100 Kfz/24h
- Planfall 3: 19.500 bis 32.500 Kfz/24h
- Planfall 4: 15.900 bis 28.100 Kfz/24h

[...]

Das höchste Verkehrsaufkommen in den Planfällen verbleibt auf der B 73 rund um die Anschlussstelle Hamburg-Heimfeld an der A 7 mit 27.900 – 44.800 Kfz/24h.

Zentrales Ergebnis der Untersuchung ist, dass alle Planfälle und damit insbesondere auch die Planfälle 3 und 4 mit 2-streifiger B 73 für den Kfz-Verkehr leistungsfähig sind. [...] Eine 2-streifige Verkehrsführung ist damit sowohl mit als auch ohne A 26 Ost möglich. Ausnahme dieser generalisierten Aussage bildet ein kurzer Abschnitt beim Knotenpunkt KP964 (Moorburger Bogen). Dort ist die Ergänzung eines zweiten Fahrstreifens für ca. 100 m in Fahrtrichtung West am westlichen Knotenarm notwendig. [...]



12 Planfälle und Querschnittsbelastungen © BVM/PTV

In den Planfällen wird nicht nur eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ermöglicht, sondern stellen sich auch für den Fußverkehr über alle Planfälle deutlich bessere Verkehrsqualitäten ein. Dies betrifft in erste Linie in Längsrichtung der B 73 verlaufende Fußgängerströme und resultiert aus den starken Hauptrichtungen des Kfz-Verkehrs und den dementsprechend langen Freigabezeiten. Insbesondere in den mittleren Abschnitten 2, 3 und 4 zwischen Seehafenbrücke und Francoper Straße können in den Planfällen 3 und 4 aber auch Verbesserungen für den die B 73 querenden Fußverkehr erreicht werden. Diese betragen im Schnitt 6 s, was einer Reduktion der maximalen Wartezeit von 81 s auf 75 s entspricht. Für die parallelen Verkehre beträgt die Reduzierung der maximalen Wartezeit 1 bis 3 s; diese reduziert sich auf 52 s. Der Radverkehr wird im Bestand fast ausschließlich mit dem Fußverkehr signalisiert, die Verkehrsqualität [...] entspricht folglich auch der des Fußverkehrs. Für den Radverkehr ist der parallele Verkehr entlang der B 73 maßgebend. Hier bestehen zumeist befriedigende und damit ausreichende Verkehrsqualitäten.

Das Gesamtkonzept B 73 sieht folgende Gestaltung in den Planfällen 3 und 4 vor:

- Durchgehende 2-streifige Führung der B 73, mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts beim Knotenpunkt [...] Moorburger Bogen: Ergänzung eines zweiten Fahrstreifens für ca. 100 m in Fahrtrichtung West am westlichen Knotenarm,
- durchgehende Führung des Fußverkehrs [und Radverkehrs] im Seitenraum [...],
- Führung des Busverkehrs an den wesentlichen Stellen auf baulich getrenntem Bussonderfahrstreifen mit Erhöhung des Anteils an Haltestellen am Fahrbahnrand.

Dadurch können im Vergleich zum Bestand bzw. zu Planfall 1 und 2 aufgrund der Fahrstreifenreduktion maßgebliche Anteile der Straßenverkehrsfläche dem Umweltverbund zugesprochen und sowohl dessen Infrastruktur als auch Angebot verbessert werden.“

Die vollständig Verkehrsuntersuchung ist unter folgendem Link einsehbar:

<https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/verkehrsuntersuchung-b-73-bericht>



oder hier
scannen

EXKURS: SCHALLSCHUTZFACHLICHE BETRACHTUNG DER B 73

Der Stadtraum entlang der B 73 weist gegenwärtig in vielen Bereichen eine hohe Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr auf. Auch gewerblich bedingte Lärmbelastungen sind in einigen Streckenabschnitten vorhanden. Die Wohnsituation für die entlang der Magistrale lebenden Menschen ist dadurch an vielen Stellen massiv belastet.

In der begleitend zum Magistralengutachten erstellten Schallschutzfachlichen Betrachtung wurden die Bestandssituation sowie die Auswirkungen einer durch Verlagerung von Verkehren auf die A 26 reduzierten Verkehrsmenge auf die Lärmbelastung untersucht.

Ziel war es, einzuschätzen, inwieweit sich die Bestandssituation für die entlang der Straße wohnenden Menschen verbessert und welche lärmschutztechnischen Anforderungen bei der Errichtung einer Wohnbebauung erfüllt werden sollten. Dabei wurde auch geschaut, ob sich durch die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsmengen und die sich daraus ergebende abnehmende Lärmbelastung neue Potenzialflächen für sensible Nutzungen (z. B. Wohnen) ergeben.

Datengrundlagen waren die in der Verkehrsuntersuchung für die Bestandssituation und verschiedenen Planfälle ermittelten Verkehrsmengen. Für folgende drei Planfälle wurden innerhalb eines 300 m breiten Korridors entlang der B 73 Prognosen schallschutzfachliche Betrachtungen vorgenommen (Planfall 3 wird von dieser Betrachtung ausgeschlossen):

Planfall 1 der Verkehrsuntersuchung:
nach Fertigstellung der A 26 West, vierspüriger Ausbau der B 73

Planfall 2 der Verkehrsuntersuchung:
nach Fertigstellung der A 26 West und Ost, vierspüriger Ausbau der B 73

Planfall 4 der Verkehrsuntersuchung:
nach Fertigstellung der A 26 West und Ost, zweispüriger Ausbau der B 73. Für den Planfall 4 wurde zudem, als günstigster anzunehmender Planfall, eine Variante mit Tempo 30 entlang der B 73 untersucht.

Lärmbelastung Bestandssituation

Im Bestandsfall liegt eine hohe Belastung durch den Verkehrslärm (bedingt durch Straßen- und Schienenverkehr) entlang der B 73 in Richtung in Richtung Neu Wulmstorf vor. Besonders im Bereich vom ZOB Harburg bis zum Rehrstieg ist ein Großteil der direkten Bebauung von Beurteilungspegeln oberhalb der rechtlich anerkannten Gesundheitsgefährdungsschwelle (70 dB(A) am Tag, 60 dB(A) in der Nacht) sehr stark lärmbelastet. Neben der stark ausgelasteten B 73 spielt hier die Bahntrasse der Niederelbebahn eine wesentliche Rolle bei der Geräuschbelastung der Bebauung.

Lärmbelastung Planfälle

Die prognostizierten Änderungen der Verkehrsstärken auf der B 73 und im angrenzenden Straßennetz durch den Bau der A 26 führen bei Erhalt einer Vierspurigkeit (Planfälle 1 und 2) nur zu geringfügigen Verbesserungen bei der verkehrsbedingten Geräuschbelastung im Untersuchungsraum. Teilweise ergeben sich auf Abschnitten der B 73 durch leicht steigende Verkehrsstärken (Planfall 1) ähnlich hohe oder leicht erhöhte Beurteilungspegel gegenüber der heutigen Situation (Bestandsfall). Auch durch die Abnahme der Verkehrsstärken nach vollständiger Fertigstellung

der A 26 (West und Ost, Planfall 2) sind wesentliche und damit deutlich wahrnehmbare Änderungen in der Geräuschbelastung und in der Beurteilung der Lärmsituation nicht zu erwarten. Dies ist zum einen darin begründet, dass selbst eine Halbierung der Verkehrsmenge, die hier nicht prognostiziert wurde, nur zu einer Lärmreduzierung von 3 dB (gerade wahrnehmbar) führen würde und die Beurteilungspegel nachts im Bestand (vor Inbetriebnahme der A 26) zum Teil aber bereits deutlich über der rechtlich anerkannten Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) liegen. Hinzu kommt der besonders nachts sehr laute Betrieb der nördlich entlang der B 73 verlaufenden Bahnstrecke.

Der Rückbau der B 73 auf zwei Fahrspuren (eine Fahrspur je Richtung, Planfall 4) führt zu einem erkennbaren Rückgang der Belastung durch Verkehrslärm entlang der B 73. Zwischen Seehafenbrücke und Rehrstieg wird vor allem im Bereich südlich der B 73 ein Großteil der ersten Baureihe tagsüber nur noch mit Beurteilungspegeln unterhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung belastet. Nördlich der B 73 ergeben sich auch in dieser Variante aufgrund der unverändert hohen Belastung durch die Bahntrasse bei geringen Abständen zwischen B 73 und Bahntrasse weiterhin hohe Belastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung. Westlich des Rehrstiegs setzt sich das Bild der abnehmenden Belastung durch Verkehrslärm in dieser Variante fort.

Durch eine mögliche zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung würde es vor allem westlich des Rehrstiegs, aber auch im östlichen Teil zu einer weiteren Verbesserung der Geräuschbelastung durch den Straßenverkehr kommen. Auch in diesem günstigsten Planfall nach Ausbau A 26 West und Ost, dem Rückbau der B 73 auf zwei Spuren und einer zusätzlichen Geschwindigkeitsreduzierung bleibt der Bereich zwischen der B 73 und Bahntrasse im Bereich von der Seehafenstraße bis zum

Rehrstieg jedoch so stark verlärmte, dass neue Wohnbauflächen nur bei der Ausformung von Wohnblöcken mit einem lärmgeschützten Hofbereich (dies erzeugt eine lärmabgewandte Seite) möglich sind. Bereiche, die keine ausreichende Tiefe für eine solche Baustruktur aufweisen, sind als Potenziale für eine Wohnbebauung nicht geeignet.

Die als Anlage beigefügten Ergebnisse der Schallschutzfachlichen Betrachtung erlauben eine erste Einschätzung der Belastung in den einzelnen Abschnitten der B 73. In dem Erläuterungsbericht werden allgemeine Grundlagen für die Beurteilung verschiedener städtebaulichen Situationen je nach prognostizierter Lärmbelastung gegeben. Bei zukünftigen, konkreten Gebäudeplanungen sind die Aussagen/Anforderungen entsprechend der geplanten Gebäudestellungen und -ausformungen gutachterlich weiter zu konkretisieren.

Neben den Lärmemissionen hat auch die Gestaltung des Straßenraums Einfluss auf die Aufenthaltsqualität entlang der B 73 und damit auf die Lärmsituation der dort lebenden Menschen. Eine perspektivisch veränderte Aufteilung des Straßenraums nach Reduzierung der Fahrspuren mit mehr Grün, breiteren Fuß- und Radwegen sowie mehr Abstand der Bebauung von den Fahrspuren kann hier zu einer positiveren Wahrnehmung der Lärmbelastungssituation beitragen.

Der vollständige Bericht zur Schallschutzfachlichen Betrachtung ist als Anlage 1 einsehbar.

EXKURS: CHANCEN DER MAGISTRALE – ZUKUNFTSWEISENDE STRASSENQUERSCHNITTE FÜR DIE B 73

Mit dem Magistralengutachten B 73 wird ein langfristiges Zukunftsbild für die städtebauliche Entwicklung dieser bedeutenden Verkehrsachse im Hamburger Süden entworfen. Vor dem Hintergrund des z. T. laufenden bzw. geplanten Ausbaus der Bundesautobahn A 26 ergibt sich für die B 73 ein erheblicher Umgestaltungsspielraum. Die prognostizierte verkehrliche Entlastung eröffnet die Möglichkeit, die B 73 künftig als weit mehr als eine reine Verkehrsstrasse zu begreifen und den Bereich schrittweise zu einem klimaangepassten, stadträumlich qualitätsvollen, öffentlichen Raum weiterzuentwickeln.

Die integrierte Straßenraumgestaltung ist dabei ein zentrales Element des städtebaulichen Entwicklungskonzepts und berücksichtigt die Anforderungen von Verkehr, Städtebau, Freiraum und Klimaanpassung gleichermaßen. Die Ausarbeitungen basieren auf der von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) beauftragten Verkehrsuntersuchung zur B 73 (Verfasser: PTV GROUP), in welcher verschiedene Szenarien einer Spurenreduzierung analysiert wurden (siehe Exkurs: Begleitende Verkehrsuntersuchung).

Freiraumplanerische Gestaltung und Klimaanpassung: Kernziele für eine grüne Magistrale
Aufbauend auf der Zielbildentwicklung und dem städtebaulich-freiraumplanerischen Konzept des Gutachtens wurden drei Kernziele für die Anordnung von Grün- und Gehölzstreifen formuliert, die Grundlage der vertiefenden Gestaltung der Straßenquerschnitte werden sollen.

- **Eine Allee für die Magistrale:** Langfristig soll die B 73 durch eine kontinuierliche Allee zu einem erlebbaren, grünen Straßenraum transformiert werden. Die Allee verbessert nicht nur das Mikroklima, sondern trägt wesentlich zur gestalterischen Qualität der Magistrale bei. Die straßenbegleitenden Gehölze schaffen durch

unterschiedliche Arten und Anordnung im Zusammenspiel mit den bestehenden Waldflächen unterschiedliche räumliche Charaktere und verbessern die Orientierung.

- **Schutz und Erhalt des Bestandsgrüns:** Bestehende Baumstrukturen entlang der Magistrale leisten bereits heute einen bedeutenden Beitrag zur Verschattung, Kühlung, Biodiversität und Aufenthaltsqualität. Da sie sich über Jahre an die schwierigen urbanen Standortbedingungen angepasst haben und funktionierende Lebensräume bilden hat ihr Schutz höchste Priorität.
- **Neupflanzungen ergänzend zum Bestandsgrün:** Wo Lücken im vorhandenen Baumbestand bestehen, sollen gezielte Neupflanzungen erfolgen. Diese dienen nicht nur der Vervollständigung bestehender Strukturen, sondern stärken gezielt die Funktionen einer klimaresilienten Magistrale: Sie spenden Schatten, verbessern die Aufenthaltsqualität und unterstützen den Aufbau eines wahrnehmbar zusammenhängenden, durchgrüntes Straßenraums.

Grundlagen der Straßenraumgestaltung und drei perspektivische Regelschnitte für die B 73

Dem potenziellen Flächengewinn durch eine Fahrspurreduzierung stehen bei einer Neugestaltung des Straßenraums vielfältige Anforderungen gegenüber: vom motorisierten Verkehr über Rad- und Fußverkehre bis hin zu Stadtgrün, Regenwassermanagement und erhöhter Aufenthaltsqualität. Innerhalb der vorhandenen Breiten der Straßenverkehrsfläche ist es in der Regel nicht möglich, sämtliche Anforderungen vollumfänglich umzusetzen. Eine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche wäre mit Eingriffen auf angrenzende private Grundstücken verbunden und nur auf Grundlage von neuem Planrecht möglich. Auch würde sie nach den in den 1950er bis 1980er

Jahren erfolgten Straßenerweiterungen eine weitere neue Dimension des Straßenraums schaffen und damit den Grundriss der Stadt ein weiteres Mal wesentlich verändern. Ziel ist es daher, bei einer Neugestaltung mit dem im Bestand zur Verfügung stehenden Straßenraum auszukommen und nur in begründeten Ausnahmefällen neue Straßenverkehrsflächen auszuweisen.

Für jeden einzelnen Abschnitt hat daher auf Grundlage der spezifischen örtlichen Gegebenheiten und Verkehrssituation eine Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen zu erfolgen. Aufgrund des großen Betrachtungsraums des Magistralengutachtens war dieser detaillierte Abwägungsprozess für die Vielzahl unterschiedlicher Situationen innerhalb des Magistralengutachtens nicht möglich. Die konkreten Straßenquerschnitte sind in nachfolgenden, abschnittswisen Straßenausbauplanungen zu erarbeiten.

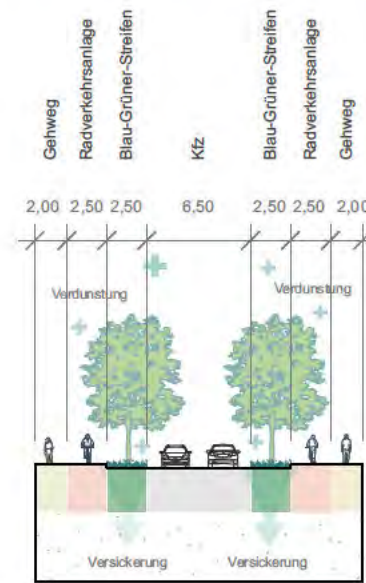
Als Grundlage für die Ausarbeitung konkreter Straßenquerschnitte wurde im Magistralengutachten mit Fachplaner:innen und Fachbehörden ein „Querschnitts-Baukasten“ abgestimmt. Er beschreibt die Grundelemente des Straßenraums in drei Regelquerschnitten. Die Regelschnitte zeigen auf, wie die Anforderungen an eine klimaangepasste Straßengestaltung trotz Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Anforderungen in vielen Abschnitten umsetzbar sind und ein hochwertiger, klimaresilienter Umbau der B 73 möglich wird. Sie sind ebenso in die gestalterische Ausarbeitung der Lupenräume eingeflossen (siehe Kapitel Lupenräume).

Die dargestellten Regelschnitte basieren auf folgenden Grundlagen:

- Berücksichtigung eines durchgängigen Grünstreifens (Mindestbreite 2,50 m), sowie eines Grünanteils von rund 15 % der Gesamtquerschnittsfläche zur Gewährleistung einer ausreichenden Versickerungsleistung, Verdunstungskühlung und des langfristigen Erhalts von Straßenbäumen (siehe BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022), S. 52).
- Berücksichtigung der in den Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) definierten Regel- und Mindestbreiten für Rad- und Fußverkehrsanlagen zur Gewährleistung der Anforderungen an die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sowie der Stärkung des Umweltverbundes (siehe Verkehrsuntersuchung der PTV GROUP 2024, Teil 3).
- Radverkehrsanlagen sollen beidseitig entlang der gesamten Magistrale möglichst als 2,75 m breite „Protected Bikelanes“ oder alternativ als „Kopenhagener Radwege“ in gleicher Breite geführt werden. Verläuft der Radweg hinter einem Grünstreifen und somit nicht direkt an der Fahrbahn kann ein Einrichtungsradweg im Regellaß von 2,50 m zuzüglich des erforderlichen Sicherheitstrennstreifens (0,65 m) zu Parkstreifen hergestellt werden.
- Gehwege sind grundsätzlich mit mindestens 2,00 m Breite anzulegen und zu erhalten. Wenn sie unmittelbar an die Fahrbahn grenzen, ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum von 0,65 m vorzusehen. Entsprechend den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) ist diese Breite in stark frequentierten Bereichen, etwa vor Erdgeschossnutzungen oder an Haltestellen, zu erhöhen, damit sich auch zwei mobilitätseingeschränkte Personen

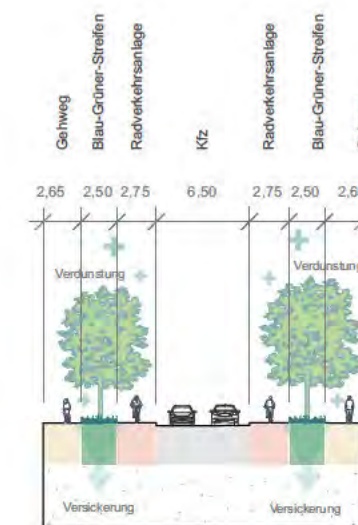
begegnen können; zusätzliche Flächenbedarfe durch Bushaltestellen sind gesondert zu berücksichtigen. Wird Rad- und Fußverkehr gemeinsam zwischen Grünstreifen und privater Grundstücksgrenze geführt, reichen insgesamt 4,50 m (2,00 m Gehweg und 2,50 m Radweg) zzgl. oben genannter ortsspezifischer Zuschläge aus.

- Wo Regelbreiten im Bestand und in der künftigen Planung nicht durchgängig eingehalten werden können, erfolgt eine abschnittsweise Abwägung – stets mit dem Ziel, die Radverkehrsanlagen möglichst durchgehend mit 2,75 m Breite auszuführen, barrierefreie Begegnungen zu ermöglichen, Grünstreifen beidseitig zu integrieren und Bestandsbäume zu erhalten.



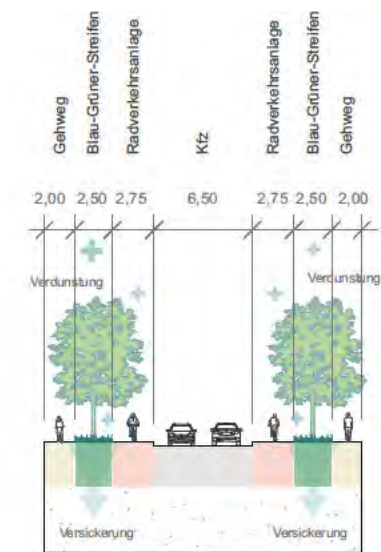
13 Regelschnitt 1: Reduzierte Maße für Radverkehrsanlage und Gehweg hinter Grünstreifen

Regelschnitt 1 zeigt die Variante, bei der Rad- und Gehweg nebeneinander verlaufen und durch einen beidseitigen Grünstreifen klar vom motorisierten Verkehr getrennt sind. In dieser Anordnung kann die Radverkehrsanlage als Einrichtungsrads (im Regelmaß mit einer Breite von 2,50 m und der Gehweg ohne zusätzlichen Sicherheitsraum zur Fahrbahn in einer Breite von 2,00 m (exkl. oben genannter ortsspezifischer Zuschläge) hergestellt werden. Mit einer Gesamtbreite von 4,50 m je Straßenseite lässt sich die Variante auch in beengten Straßenabschnitten umsetzen, wodurch sich deutliche Flächeneinsparungen ergeben. Zudem ermöglicht diese Anordnung eine klare Trennung zum motorisierten Verkehr und die Integration durchgängiger Grünstreifen im Sinne der Klimaanpassung. Der Straßenraum wird bei dieser Anordnung gut gegliedert und die Fahrbahn in ihrer wahrnehmbaren Breite begrenzt.



14 Regelschnitt 2: Für Straßenabschnitte zur Umsetzung der regelhaften Geh- und Radwegbreiten (als Kopenhagener Radweg oder Protected Bikeline gemäß ReStra) und Grünstreifen

Regelschnitt 2 stellt die Variante dar, in der die Regelmaße der Radverkehrsanlagen (als Kopenhagener Radweg oder Protected Bike-lane) und Fußverkehrsanlagen sowie Grünstreifen beidseitig zwischen Geh- und Radweg mit mindestens 2,50 m Breite realisiert werden können.



15 Regelschnitt 3: Radverkehrsanlage (als Kopenhagener Radweg oder protected Bikeline im Regelmaß) an der Fahrbahn und Gehweg hinter Grünstreifen

Regelschnitt 3 veranschaulicht die Variante für beengte Straßenräume, bei der der Grünstreifen zwischen Rad- und Gehweg liegt. Hier kann die Gehwegbreite punktuell auf 2,00 m reduziert werden, wenn der Baumbestand dies erfordert und keine alternative Führung möglich ist.

Insbesondere in Sondersituationen, wie z. B. an Knotenpunkten, Querungen oder bei Bussonderfahrstreifen und Bushaltestellen mit zusätzlichen Flächenbedarfen, kann die Integration blau-grüner Elemente ggf. nur eingeschränkt möglich sein. Ziel ist es, zumindest einseitig einen Grünstreifen mit Baumbestand zu realisieren. Nahezu vollversiegelte Nebenflächen sollten als Ausnahmefälle auf das technisch und verkehrlich unbedingt Notwendige begrenzt werden.

Außerhalb der Wasserschutzgebietszone III ist eine Versickerung auch des Straßenwassers über die belebte Bodenzone möglich. Ziel ist eine wassersensible Gestaltung, die dezentrale und zentrale Maßnahmen intelligent kombiniert und somit zur klimaresilienten Weiterentwicklung der B 73 beiträgt.

15% Grünanteil im Straßenraum

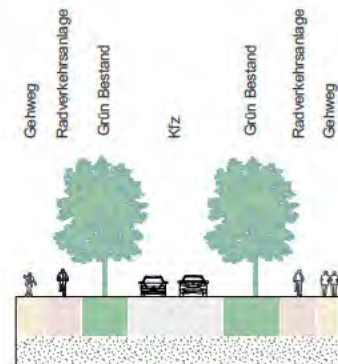
Im Rahmen der geplanten Regelquerschnitte entlang der B 73 wird entsprechend den Empfehlungen des Forschungsprojekts BlueGreenStreets ein durchschnittlicher versickerungsfähiger Grünanteil von mindestens 15% der gesamten Straßenquerschnittsfläche angestrebt (vgl. BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022), S. 52). Diese Flächen können entweder als offene Vegetationsbereiche zur Neupflanzung von Bäumen in Kombination mit der Versickerung von unbelastetem Oberflächenwasser aus Fuß- und Radwegen oder als „baumlose“ Streifen zur Vorreinigung und Ableitung des belasteten Straßenwassers in gedichteten Mulden dienen (Situation in WSG III). Außerhalb der WSG III ist eine Bepflanzung der Mulden möglich und anzustreben. Der Schutz der Bestandsgehölze und die Ergänzung der Baumkulisse hin zu einem durchgängigen grünen Charakter der Magistrale soll priorisiert werden.

Die Planung der neuen Baumpflanzungen im Straßenraum folgt daher drei übergeordneten Kernzielen (siehe Abb. 17-19):

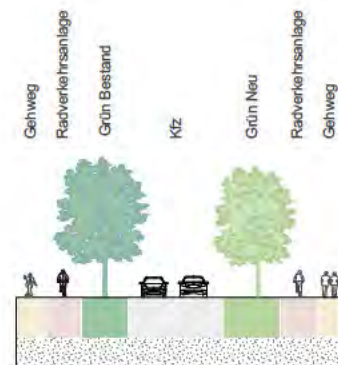
- dem Schutz und Erhalt des vorhandenen Bestandsgrüns (sehr hohe Priorität)
- der gezielten Neupflanzung "gegenüber" von bestehenden Baumbeständen (Harburger Berge, Schwarzenberg-Park) sowie
- der Ausbildung einer durchgehenden, zweireihigen grünen Allee für die Magistrale.

Darüber hinaus wird angestrebt, die Versorgung der Bäume über die Versickerung von unbelastetem Oberflächenwasser

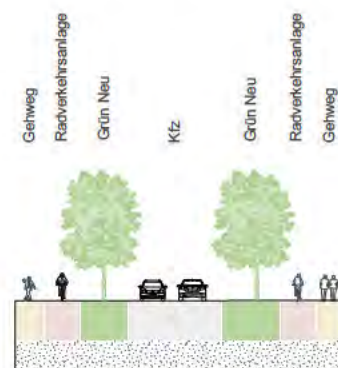
sicherzustellen, um eine nachhaltige und klimaresiliente Entwicklung des Straßenraums zu fördern.



17 Kernziel 1: Schutz und Erhalt des Bestandsgrüns



18 Kernziele 2: Neupflanzungen ergänzend zum Bestandsgrün



19 Kernziel 3: Eine Allee für die Magistrale

Ausblick: Umsetzung der wassersensiblen Gestaltung entlang der klimaangepassten Magistrale

Die wassersensible Gestaltung der Magistrale wird auf verschiedenen Planungsebenen weiter konkretisiert: Der „Querschnitt-Baukasten“ (siehe Exkurs: Chancen der Magistrale – Zukunftsweisende Straßenquerschnitte für die B 73, Abb. 13-15) berücksichtigt die oben aufgeführten Prinzipien und Herausforderungen. Die Lupenräume zeigen als detaillierte Betrachtungen ausgewählter Bereiche beispielhafte Lösungsansätze für Verdunstung, Rückhalt und Versickerung auf.

Im Rahmen nachfolgender Straßenausbauplanungen sind diese Grundsätze vertieft und ortsspezifisch auszufüllen und zu konkretisieren. Die vorgeschlagenen Baumstandorte des Stadträumlich-Freiraumplanerischen Konzeptes (siehe Kapitel Stadträumlich-Freiraumplanerisches Konzept) sind dabei zu präzisieren und die Möglichkeiten der Wasserversorgung zu detaillieren.

Das Grundwasser steht im gesamten Planungsgebiet und in der Schutzzone III tiefer als einen Meter unter der Geländeoberfläche, was grundsätzlich die Versickerung von Regenwasser ermöglicht.

Zum Schutz der Oberflächengewässer (Vorfluter) soll das häufig noch vollständig ungereinigt anfallende, stark belastete Oberflächenwasser des Straßenkörpers der B 73, das über unterirdische Straßenentwässerungsleitungen gesammelt, abgeführt und in einen Vorfluter abgegeben wird, (vor-)gereinigt werden. Dies kann bevorzugt an den großen Auslässen dieser Leitungen und vor Abgabe an den Vorfluter über zentrale Regenwasserbehandlungsanlagen (Retentionsbodenfilter) erfolgen. Für den Lupenraum Bostelbek ist ein möglicher Standort für einen solchen zentral angeordneten Retentionsbodenfilter grob verortet und symbolisch dargestellt; die technische Prüfung und genaue Dimensionierung erfolgen auch hierfür auf nachfolgenden Planungsebenen.

Quellen:
BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022): BlueGreenStreets Toolbox – Teil B. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere, März 2022, Hamburg. Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z). <https://repos.hcu-hamburg.de/handle/hcu/638>

03

ZIELBILD

Für die B 73 stehen Veränderungsprozesse an. Mit dem sukzessiven Lückenschluss der A 26 und einer Anbindung an die A 1 entsteht ein leistungsfähiger, parallel zur B 73 verlaufender Verkehrskorridor, der einen wesentlichen Teil des Ost-West-Verkehrs aufnehmen und somit die verkehrliche Rolle der B 73 nachhaltig neu definieren wird: Die B 73 verliert damit an übergeordneter infrastruktureller Bedeutung – und gewinnt an städtebaulichem Entwicklungspotenzial. Diese veränderten Rahmenbedingungen erlauben es, nicht nur den Verkehrsraum, sondern auch den Stadtraum entlang der B 73 „neu zu denken“.

Vor der konkreten Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes wurden die übergeordneten Ziele für die Magistralenentwicklung definiert. Die Zukunft der B 73 erfordert ein ganzheitliches und nachhaltiges Konzept, das Stadtentwicklungs-, Mobilitäts- sowie Freiraum- und Klimabelange gleichermaßen berücksichtigt, um die Magistrale zu einem lebenswerten und resilienten Stadtraum zu transformieren.

Ausgehend von den analysierten Chancen und Defiziten und den Ergebnissen der Beteiligung der Öffentlichkeit verfolgt das Zielbild vier Leitthemen. Jedes dieser Leitthemen definiert Entwicklungsziele als Orientierungsrahmen der Magistralenentwicklung. Das integrierte Zielbild zeigt ein zusammenfassendes Zukunftsbild für die B 73. Die Zielbilder des bezirklichen Magistralengutachtens konkretisieren die im Masterplan Magistralen 2040+ formulierten Zielbilder für die B 73.



MAGISTRALE ALS SCHWERPUNKTRAUM DER INNENENTWICKLUNG QUALIFIZIEREN

Das aktuelle Räumliche Leitbild „Wachsende Stadt – Grüne Metropole am Wasser“ von 2007 und dessen Aktualisierung „Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“ mit dem Leitplan zur Stadtentwicklung von 2014 zeigen die Magistralen als Hauptsiedlungssachsen. Im Mittelpunkt des Räumlichen Leitbilds steht die seit Langem verfolgte Strategie der Innenentwicklung „Mehr Stadt in der Stadt“. Diese fokussiert das Wachstum vorrangig in den bestehenden Quartieren, entwickelt dort Lebensqualität, Urbanität, bezahlbaren Wohnraum und Gewerbeflächen weiter und schafft neue Potenziale. Entlang der Magistralen werden die Stadtstrukturen im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege baulich und funktional weiterentwickelt. Die Magistralen bieten ein zusätzliches Potenzial der Innenentwicklung, auch als Vorreiterinnen einer höheren Dichte in der Äußeren Stadt. Von hier aus werden Impulse in die Quartiere gesetzt. Die Magistralenentwicklung kann einen wesentlichen Beitrag zur Mobilisierung von Wohnungsbaupotenzialen und zur Gewerbeentwicklung leisten (gesamtstädtische Zielstellungen aus dem Masterplan Magistralen 2040+).

Heranrücken an die B 73 fördern

Der B 73 fehlt an vielen Stellen eine klare bauliche oder freiraumplanerische Fassung des Straßenraumes. Die heutige Situation zeigt eine teils lückenhafte, teils durch Großstrukturen geprägte Situation mit „Rückseitencharakter“ entlang der Straße. Ausgangspunkt für die Ableitung eines räumlichen Konzeptes zur besseren Fassung des Raumes sind die städtebaulichen, landschaftlichen oder nutzungsspezifischen Merkmale der jeweiligen Abschnitte. Nicht überall muss die bauliche Fassung der Magistrale an die Straße heranrücken – hier ist die Eigenlogik der Abschnitte besonders zu berücksichtigen.

Neue „Stadtbausteine“ ergänzen (entsprechend dem „Hamburger Maß“)

Mit der Leitlinie „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ setzt die Hansestadt auf eine maßvolle städtebauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere auch entlang der Magistralen. Für die B 73 ergeben sich zahlreiche Entwicklungspotenziale, die bereits in laufenden Planungen aufgegriffen werden und Grundlage für weitere Entwicklungen sein können. Einzelne Grundstücke im Bereich der Magistrale bieten die Möglichkeit einer gezielten Qualifizierung. Ziel ist die Entwicklung und Qualifizierung von Flächen, die brach liegen, mindergenutzt sind oder sich in einem Nutzungswandel befinden und damit hinter ihren funktionalen Potenzialen zur Ausnutzung der baulichen Dichte zurückbleiben. Potenziale für die Innenentwicklung stellen die vorhandenen Potenzialräume und zentralen Versorgungsbereiche sowie das Umfeld der S-Bahn-Stationen dar. Bei der Entwicklung sind im Sinne der dreifachen Innenentwicklung bauliche und freiraumplanerische Aspekte sowie die Belange der Mobilität zu berücksichtigen.

Langfristige Wohnperspektive stärken

Die Magistrale B 73 ist neben vielfältigen anderen Nutzungen auch Wohn- und Lebenswelt. Ziel ist es, qualitativvolles und gesundes Wohnen entlang der Magistrale – im Sinne des „Hamburger Maßes“ und des bezirklichen Wohnungsbauprogramms – gezielt zu fördern. Die Wohnbaureserven sollen aktiviert und weitere Potenziale mobilisiert werden. Auch wenn der Verkehr auf der B 73 zukünftig abnehmen wird, muss eine mögliche Wohnbebauung an vielen Stellen auf die Lärmbelastung reagieren, die insbesondere nördlich der B 73 durch die Bahnlinie als wesentliche Lärmquelle verursacht wird.

Wachstum an die Bahnhöfe lenken

Gemäß der Leitlinie „Hamburger Maß“ sind insbesondere Standorte mit guter ÖPNV-Anbindung und zentrale Versorgungsbereiche für die Innenentwicklung prädestiniert. Die Schwerpunkte der baulichen Entwicklung gruppieren sich bereits heute und auch zukünftig um die S-Bahnstationen Neugraben, Fischbek und Neuwiedenthal sowie um einen möglichen Bahnhof Bostelbek. Diese Lagen erfahren eine Aufwertung sowohl durch bauliche Ergänzungen, freiraumplanerische Aufwertungen als auch durch Nutzungsverdichtungen.

Quartiersidentitäten an der B 73 sichtbar machen

Im unmittelbaren Umfeld der B 73 gibt es nur geringe Unterschiede in der typologischen und stadtmorphologischen Ausbildung. Der Charakter der benachbarten Siedlungen wie in Neuwiedenthal oder Neugraben ist oft nicht erkennbar. Ziel ist es, den Charakter der Siedlungen entlang der Magistrale sichtbar zu machen und die Eingänge ausgewählter Quartiere durch (städte-)bauliche oder freiraumplanerische Maßnahmen als wichtige Adressen zu stärken. Neue Stadtbausteine sollen, dort wo möglich, eine bewusste Beziehung zur Magistrale herstellen.

Landmarks ergänzen

Das städtebauliche Bild entlang der B 73 ist in vielen Abschnitten sehr heterogen und durch eine zufällig wirkende Aneinanderreihung von Gebäuden geprägt. Dies erschwert die Orientierung und auch die Einsehbarkeit der Quartiere im Umfeld der Magistrale. Landmarken, z. B. sinnvoll platzierte höhere Gebäude, tragen zu einer besseren Lesbarkeit des Stadtraums bei. Klare, freiraumplanerische und architektonische Setzungen verbessern die Orientierung und stärken den Wiedererkennungswert entlang der Magistrale. Die vorhandenen Orientierungspunkte sind Ausgangspunkt für die Entwicklung weiterer Landmarken im Umfeld der B 73.

Flächensparsame Gewerbeentwicklung anstoßen

Die bestehenden gewerblichen Strukturen sind oft durch geringe Dichte, viele Stellplätze und autoaffine Nutzungen geprägt. Insbesondere das schmale Siedlungsband, das durch die B 73 und die Bahntrasse begrenzt wird, birgt ein großes gewerbliches Entwicklungspotenzial und kann für eine innovative und flächensparende Neuordnung gewerblicher Nutzungen genutzt werden. Ziel ist die Qualifizierung bestehender Gewerbegebiete durch die Schaffung städtebaulicher Qualitäten. Vorhandene Flächen sollen effizienter genutzt und die Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich zwischen B 73 und Bahnlinie erhöht werden. Geeignete gewerbliche Potenzialflächen, z. B. am Radeland, sollen arrondiert und kompakt und ressourcenschonend entwickelt werden.

** Karte zum Zielbild siehe Anlage 3*



LEBENDIGKEIT UND VIELFALT DER MAGISTRALE STÄRKEN

*Ein Großteil der Haupt-, Stadtteil- und Orts-
teilzentren des Hamburger Zentrenkonzepts
liegt an Magistralen. Sie reihen sich entlang
der Magistralen wie Perlen an einer Kette auf
und sind als Orte, die bereits ein hohes Maß an
Lebendigkeit und Vielfalt aufweisen, wichtige
Ankerpunkte der Magistralenentwicklung. Es
gilt, die Synergien zwischen der Magistralen-
und der Zentrenentwicklung zu identifizieren
und zu nutzen. Die Zentren bilden die räum-
lichen Anker für eine besondere Vielfalt und
Mischung, aber auch darüber hinaus sind die
Magistralen in vielen Abschnitten Anziehung-
spunkte für eine höhere Nutzungsvielfalt. Diese
soll erhalten bleiben und gestärkt werden
(gesamtstädtische Zielstellungen aus dem
Masterplan Magistralen 2040+).*

Zentren an die B 73 bringen

Die Zentren und Nahversorgungsbereiche sind Ausgangspunkte der weiteren Magistralenentwicklung. Sie liegen oft in zweiter Reihe mit geringem Bezug zur Magistrale (z. B. Neugraben), oder langgestreckt entlang der Magistrale (z. B. in Neuwiedenthal). Zukünftig soll die Anbindung der Zentren an die Magistrale gestärkt und entsprechende Magistralenabschnitte in Neugraben und der Innenstadt durch lebendige Erdgeschosszonen und attraktive öffentliche Räume belebt werden. Die Versorgungs- und Nutzungsvielfalt der Zentren soll gestärkt werden.

Urbane Mischung durch aktive Erdgeschosse fördern

Bereits heute zeichnen sich Abschnitte außerhalb der Zentrenbereiche ab, die besonders belebt und Anlaufstellen im Alltag der Harburger:innen sind, etwa in Hausbruch. Sie bilden zusammen mit den Zentren den Ausgangspunkt für die Untersuchung und Profilierung der Straßenabschnitte. Die Aktivierung der Magistralenabschnitte soll durch die punktuelle Ansiedlung von robusten Nichtwohnnutzungen, z. B. gewerblichen

Nutzungen und nachbarschaftsorientierten Nutzungen, erfolgen. „Negativnutzungen“ in der ersten Reihe (z. B. eingeschossiger Supermarkt) sind unerwünscht.

Attraktive Orte der Begegnung etablieren

Für gelebte Nachbarschaften und den Austausch der Bewohner:innen braucht die Magistrale geeignete Treffpunkte im öffentlichen Raum. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums steigt der Bedarf an Treffpunkten entlang der Magistrale. Der Fokus liegt hier auf der Schaffung von attraktiven Trittsteinen und Stadtplätzen mit Anziehungskraft, die ansprechend und barrierefrei gestaltet sind. Dies kann in erster, zweiter oder dritter Reihe geschehen. Die Schaffung von quartiersbezogenen Angeboten, wie aktuell am Ohrnschweg, geht Hand in Hand mit Projekten des Rahmenprogramms Integrierte Stadtentwicklung (RISE).

Überregionale Bedeutung und Strahlkraft der B 73 hervorheben

Neben der Bedeutung als Verkehrsachse befinden sich auch überörtlich bedeutsame Nutzungen entlang der B 73. Insbesondere im gewerblichen Bereich verfügt die Magistrale über bedeutende Gewerbeansiedlungen, z. B. in Hausbruch, mit stadtweit relevanten Potenzialen. Auch landschaftlich bietet die Magistrale mit den Harburger Bergen und der Fischbeker Heide stadtweit bekannte Orte, die jedoch heute von der Magistrale aus nicht erlebbar sind. Ein wichtiger Hebel zur Inwertsetzung der bedeutsamen Orte ist die Sichtbarmachung der Freizeit- und Erholungslandschaften entlang der Magistrale.

Identitätsprägende und historische Orte stärken

Die historischen Orte entlang der B 73 haben sich unabhängig von der Struktur der Bundesstraße entwickelt und folgen ihrer eigenen Logik, Ästhetik und Geschichte (Fischbek Dorf, Hausbruch, Lämmertwiete etc.). Um ihre

besondere Identität zu bewahren, sollte die Schnittstelle zur Magistrale sorgfältig gestaltet und die historische Ablesbarkeit erhalten werden. Dies kann durch die Sicherung historischer Gebäude für neue Nutzungen wie Gemeinschaftsräume, Läden oder eine Bibliothek, durch die Aufwertung der umliegenden öffentlichen Räume sowie durch die Integration und Vernetzung dieser Orte mit dem öffentlichen und grünen Umfeld erreicht werden.

Attraktive Mischungen fördern

Die überwiegend autogerechten Nahversorgungs- und Gewerbestandorte an der B 73 sollen qualifiziert, baulich ergänzt und profiliert werden. Ausgewählte Gewerbeschwerpunkte sollen erhalten und zukunftsfähig weiterentwickelt werden, sofern sie keine Mindernutzungen darstellen. An anderen Standorten soll im Sinne eines lebendigen Stadtraums eine gemischte Nutzungsstruktur gefördert werden.

Innovatives Gewerbe fördern

Der Bezirk Harburg ist ein attraktiver Wirtschafts- und Technologiestandort und der „Innovationspark Harburg“ ein wichtiger Baustein in der Innovationsparkstrategie der FHH (siehe Drucksache „Errichtung von Innovationsparks und Ausbau der Innovations- und Startup-Förderung zur Stärkung des Wissenschafts- und Innovationsstandortes Hamburg“ aus 2018). Hieran soll angeknüpft werden und auch in der ersten Reihe attraktive und innovative Gewerbeadressen geschaffen werden. Mit dem Tempowerk in Bostelbek, als bestehender Technologiepark, und der Potenzialfläche für ein Innovationsquartier „Am Radeland“ befinden sich zwei wichtige Bausteine des Innovationsparks Harburg in unmittelbarer Nähe zur B 73. Durch neue bauliche Strukturen und Nutzungskonzepte können diese ein Gesicht zur B 73 entwickeln.

* Karte zum Zielbild siehe Anlage 4



KLIMAANGEPASSTE UND GESUNDE MAGISTRALENRÄUME SCHAFFEN

Überhitzte Stadträume sind eine akute Belastung für die Menschen, die sich dort aufhalten. Vor allem ältere Menschen und kleine Kinder haben mit der sommerlichen Hitze zu kämpfen, ganz besonders stark während lang andauernder Hitzewellen. Um eine gute Lebensqualität an den Magistralen zu sichern, braucht es neue Lösungen für die Gestaltung der urbanen Räume. Dazu tragen die Integration von Blau-Grüner Infrastruktur, Schatten und eine bessere Durchlüftung bei. Die Auswirkungen von Starkregenereignisse sind zu berücksichtigen. Das Grüne Netz bietet als übergeordnete grüne Infrastruktur Bewegungs- und Erholungsräume für die Hamburger Bevölkerung. Gerade bei sommerlicher Hitze sind diese Räume unverzichtbar (gesamtstädtische Zielstellungen aus dem Masterplan Magistralen 2040+).

Umliegende Landschaftsräume an der B 73 sichtbar machen

Die Magistrale quert mit der Marsch, der Geest mit ihren Heide- und Waldflächen, dem Hafen und der Harburger City einige städtische und naturräumliche Landschaftsräume, die bislang nur selten in eine Interaktion mit der B 73 kommen. Häufig verläuft die Magistrale räumlich isoliert, die umgebenden Landschaftsräume sind – bis auf einige waldartige, an die B 73 heranreichende Bereiche (Schwarzenberg-Park, Harburger Berge zwischen A 7 und Ehestorfer Heuweg) – nicht wahrnehmbar. Ziel ist es, die Magistrale als Teil des großen Ganzen sichtbar zu machen. Die Vielfalt der (Stadt-)landschaftlichen Typologien soll bewusst inszeniert und räumlich erfahrbar werden. Die Interaktion zwischen der Magistrale und den umliegenden wertvollen Landschaftsräumen soll durch Maßnahmen gestärkt werden, die die Besonderheiten der angrenzenden Räume aufnehmen und im Straßenraum erlebbar machen.

Ausblicke ins Grün verbessern

Bereits heute befinden sich unweit der B 73 zahlreiche hochwertige Grünräume, die jedoch von der Magistrale kaum wahrnehmbar sind. Um die umgebenden Landschaften zu inszenieren sollen sogenannte „Landschaftsfenster“ eingerichtet werden. Diese ermöglichen Blickbeziehungen zu angrenzenden Natur- und Freiräumen und machen deren landschaftliche Qualitäten aus dem Straßenraum sichtbar. Solche Öffnungen können nicht nur visuelle Orientierung bieten, sondern auch die Identität der durchquerenden Landschaftsräume stärken. Ergänzend dazu sollen kleine gestalterische Interventionen entlang der Magistrale die Aufmerksamkeit der Nutzer:innen auf die umgebende Landschaft lenken. Darüber hinaus sollen bestehende, bislang unscheinbare oder versteckte Zugänge zu den Freiräumen aufgewertet und sichtbar gemacht werden, um deren Zugänglichkeit und Nutzungspotenzial zu verbessern.

(Natur-)Räumliche Vernetzung intensivieren

Die Magistrale ist für das Grüne Netz und den Biotopverbund eine Barriere, die die Bewegungsfreiheit und den Genaustausch von Flora und Fauna zwischen den Geest- und Marschlandschaften hemmt und die Erreichbarkeit von Erholungsräumen erschwert. An diesem Punkt sollte ein Anspruch des Zielbildes sein, Querungsmöglichkeiten und Vernetzungsräume für Menschen, Tiere und Pflanzen über die Magistrale hinweg zu schaffen. Dazu sollen Erholungsräume stärker mit den angrenzenden Quartieren entlang der B 73 verbunden werden, um eine bessere fuß- und radläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen. Gleichzeitig ist der Biotopverbund zu sichern, weiterzuentwickeln und zu schützen. Durch das Freihalten von Frischluftkorridoren können positive klimatische Effekte erzielt und die Belüftung angrenzender Quartiere verbessert werden. Darüber hinaus sollen neue Längs- und Querverbindungen geschaffen werden, die nicht nur die ökologische Vernetzung fördern,

sondern auch Erreichbarkeit und Anbindung verbessern. Der vorhandene Baumbestand entlang der Magistrale soll erhalten bleiben und durch gezielte Nachpflanzungen ergänzt werden, um das Mikroklima zu optimieren und das Erscheinungsbild einer „grüneren Magistrale“ zu erreichen. Bestehende Eingänge in angrenzende Grünräume werden aufgewertet, um die Übergänge zwischen städtischen und landschaftlichen Strukturen zugänglicher und attraktiver zu gestalten.

Wassersensible Straßenraumgestaltung fördern

Bedingt durch die Lage der B 73 auf der Kante zwischen Geest- und Marsch ergibt sich entlang der Straße eine Vielzahl an kritischen Räumen, die durch ein besonderes Überflutungsrisiko gekennzeichnet sind. Gleichzeitig queren die Magistrale an mehreren Stellen kleine bestehende oder ehemalige Bachläufe, die in den Vordergrund gestellt werden können. Wasser ist daher als prägender Bestandteil der Stadt- und Straßenlandschaft zu betrachten. Vorhandene Gewässerlinien lassen sich als natürliche Abflussmöglichkeiten nutzen, um die Entwässerung zu optimieren und Überschwemmungsgefahren zu verringern. Zudem sollte die Gestaltung resilienter Überflutungsbereiche berücksichtigt werden, die sowohl bei Starkregenereignissen als auch in Zeiten von Trockenheit funktional bleiben. Durch Aktivierung von Retentionspotenzialen im Freiraum lässt sich zudem die Verdunstungskühlung stärken und damit das Mikroklima positiv beeinflussen. Zentral ist dabei die Rückhaltung von Regenwasser unmittelbar im Straßenraum: Tiefbeete und Flächen mit hoher Versickerungsfähigkeit speichern das Niederschlagswasser vor Ort und führen es dem natürlichen Kreislauf wieder zu. Eine Behandlung des anfallenden Regenwassers sowie eine lokale Regenbewirtschaftung sind anzustreben. Hierbei ist bei sämtlichen Maßnahmen zum künftigen Umgang mit dem anfallenden, stark belasteten Oberflächenwasser des

Straßenkörpers als die wesentliche rechtliche Rahmenbedingung zu berücksichtigen, dass die B 73 von der Landesgrenze im Westen bis zum Eißendorfer Pferdeweg im Osten vollständig im Geltungsbereich des Wasserschutzgebietes Süderelbmarsch/Harburger Berge liegt.

Parks und Plätze aufwerten

Obwohl die Stadtteile entlang der Magistrale von einer großen Anzahl an Freiräumen mit hohem Wert für Ökologie und Erholung umgeben sind, gibt es in unmittelbarer Umgebung zur B 73 wenig qualitativ hochwertige öffentliche Freiräume, die ein öffentliches Leben an der Straße fördern und ermöglichen. Daher sollen bestehende Parks hinsichtlich ihrer Benutzerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dies umfasst nicht nur die Schaffung attraktiverer und funktionalerer Räume, sondern auch die Entwicklung von Treffpunkten im Freiraum, die für alle zugänglich und einladend sind. Ein besonderes Augenmerk liegt auf einer barrierefreien und inklusiven Gestaltung dieser öffentlichen Räume, sodass Menschen aller Altersgruppen und mit unterschiedlichen Bedürfnissen die Bereiche gleichermaßen nutzen können. Zudem wird die Hitzeminderung in besonders aufgeheizten Bereichen der B 73 durch



MOBILITÄTSRÄUME ZUKUNTSFÄHIG GESTALTEN

Ein wichtiger Faktor für die positive Entwicklung der Magistralen, aber auch für die verkehrliche Entlastung der gesamten Stadt sind Anreize für den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilitätsformen und dort, wo Handlungsbedarf besteht, eine Umstrukturierung der Magistralen zugunsten des Umweltverbunds. Umstrukturierungspotenziale können für eine Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und zugunsten attraktiver öffentlicher Räume genutzt werden. Übergeordnete Freiraumverbindungen sind zu stärken, Barriereeffekte abzubauen und Aufenthaltsqualitäten zu stärken (gesamstädtische Zielstellungen aus dem Masterplan Magistralen 2040+).

Streckenweise Umverteilung der Straßenfläche

Durch die in dem Verkehrsgutachten aufgezeigte zu erwartende Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens nach Realisierung von A 26 West bzw. A 26 West und Ost ist eine Neubetrachtung der vorhandenen Verkehrsflächen denkbar. Bis auf wenige Ausnahmen an vereinzelten Knotenpunkten wird im Gutachten die Möglichkeit aufgezeigt, die Magistrale von den heutigen vier auf künftig zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Das bestehende Umgestaltungspotenzial entlang der Magistrale sollte gezielt zugunsten des direkten Umfeldes genutzt werden. Im Fokus steht dabei eine vorrangige Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Integration blau-grüner Infrastrukturelemente, etwa die Schaffung möglichst durchgängiger ein- und beidseitiger Baumreihen, die zur Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität beitragen. In Bereichen mit hoher ÖPNV-Nachfrage bietet sich darüber hinaus die Einrichtung abschnittsweiser Busspuren an, um die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gezielt zu stärken.

Querverbindungen schaffen

Die Magistrale hat eine stark trennende Wirkung für die Räume nördlich und südlich der B 73. Die Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens bietet Möglichkeiten, diese Wirkung zu entschärfen. Perspektivisch sollten bestehende Übergänge qualifiziert und zusätzliche Querungen geschaffen werden. Ziel ist es, die angrenzenden Quartiere stärker miteinander zu verweben und die Erreichbarkeit durch neue und qualifizierte Querverbindungen deutlich zu verbessern. Dabei sollen insbesondere die Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet werden – durch barrierefreie Übergänge, eine sichere und komfortable Gestaltung sowie durch großzügige Geh- und Radwege, die in ein gestalterisch ansprechendes Umfeld eingebettet sind. So kann die Magistrale nicht nur funktional durchlässiger, sondern auch räumlich und sozial verbindender wirken.

Fahrradfreundliche B 73 und Radrouten

Die Magistrale erfüllt derzeit nicht nur eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr, sondern wird auch intensiv vom Radverkehr genutzt – insbesondere in Verbindung mit der Radroute 10. Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Magistrale ist ein wesentlicher Bestandteil der geplanten Umgestaltung. Besonders wichtig ist die verkehrssichere und komfortable Anbindung der B 73 an die Radroute 10, um den Radverkehr effizient zu integrieren und zu fördern. Darüber hinaus müssen wichtige Querverbindungen, wie bereits zuvor beschrieben, auch für den Radverkehr berücksichtigt werden. Dies bedeutet, dass Radfahrer:innen künftig nicht nur entlang der Magistrale, sondern auch durch die angrenzenden Quartiere und wichtigen Verkehrsknotenpunkte sicher navigieren können.

Bahnhöfe als Mobilitätsdrehscheibe qualifizieren

Die im Umfeld der Magistrale gelegenen S-Bahn-Stationen übernehmen eine Schlüsselrolle im Hinblick auf ein multimodales Verkehrsaufkommen. Die Qualifizierung der bestehenden und darüber hinaus die Entwicklung neuer Stationen (möglicher S-Bahnhalt Bostelbek) unterstützt die Verlagerung vom Pkw auf Verkehrsträger des Umweltverbunds. Die Förderung einer ÖPNV-orientierten Quartiersentwicklung stellt daher einen zentralen Bestandteil der zukünftigen Planung dar. Im Rahmen dieser Entwicklung spielen der Ausbau und die Einrichtung von Mobility Hubs, auch an einer möglichen S-Bahn-Station, eine Schlüsselrolle. Diese Mobilitätsdrehscheiben sollen die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpfen und den Umstieg zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrädern, Mikromobilität und Pkw erleichtern. Zusätzlich soll die Infrastruktur für Bike + Ride, Mikromobilität und Park + Ride weiter ausgebaut werden, um den Nutzer:innen komfortable und sichere Parkmöglichkeiten für ihre Fahrräder sowie eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu bieten. Diese Maßnahmen tragen zur Förderung eines multimodalen Verkehrsnetzes bei und unterstützen die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

Bündelung/Neuorganisation des ruhenden Verkehrs

Die strategische Neuorganisation und Bündelung des ruhenden Verkehrs entlang der Magistrale kann dazu beitragen, Flächen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren (Parkstände) und somit Flächenbedarfe für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes oder die Anforderungen an freiraumqualifizierte und wassersensible Straßenräume besser bedienen zu können. Die Prüfung und Integration von Quartiersgaragenkonzepten ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Entwicklung. Durch den Rückbau von Parkständen im öffentlichen Straßenraum können diese Flächen zugun-

sten multifunktionaler Nutzungsmöglichkeiten freigemacht werden. So können beispielsweise Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr, Grünflächen oder auch für andere Nutzungen wie Begegnungszonen oder Aufenthaltsräume bereitgestellt werden.

Autoarme Neubauquartiere fördern

Um zusätzliche Kfz-Verkehre durch Neubauquartiere zu begrenzen und eine erneute Auslastung der B 73 (nach Fertigstellung der A 26) zu vermeiden, sollte eine autoarme Planung unterstützt werden. Wohn- und Gewerbenutzungen müssen so gestaltet werden, dass der Alltag komfortabel mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds organisiert werden kann. Die Implementierung von Maßnahmen und Mobilitätskonzepten im Neubau können hierzu beitragen und zielen darauf ab, nachhaltige und zukunftsfähige Maßnahmen anzubieten. Ein zentraler Aspekt ist die Förderung des Radverkehrs, insbesondere durch die Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten im Neubau sowie die Anbindung an bestehende und geplante Radrouten. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen. Zusätzlich wird durch die Integration von Carsharing- und Mikromobilitätsangeboten



*Karte zum Zielbild siehe Anlage 6

*Integriertes Zielbild als Zusammenfassung wesentlicher Inhalte der vorgenannten vier Zielbilder siehe Anlage 7

04 STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Das städtebauliche Entwicklungskonzept übersetzt die Entwicklungsziele in den Magistralenraum und zeigt auf verschiedenen Maßstabsebenen konzeptionelle Vorschläge und Handlungsmaßnahmen auf. Es basiert auf drei Ebenen: den linearen Plänen „Funktionales Konzept“ und „Stadträumlich-Freiraumplanerisches Konzept“ im Maßstab 1:5.000, den exemplarischen städtebaulichen Vertiefungen für vier ausgewählte „Lupenräume“ im Maßstab 1:1.000 sowie den Steckbriefen für die einzelnen Abschnitte der B 73 im Maßstab 1:2.500. Innerhalb der Steckbriefe werden die aus der Analyse- und Zielbildphase gewonnenen Erkenntnisse um konzeptionelle Aussagen fortgeschrieben. Zusammenfassend beschreiben diese Planungsebenen ein Zukunftsbild 2040+ für die Magistrale B 73.



FUNKTIONALES KONZEPT

Dieses Konzept setzt die städtebaulichen Entwicklungsziele auf der funktionalen Ebene um und formuliert die zukünftigen Nutzungsschwerpunkte entlang der Magistrale. Die gewählten Gebietskategorien Wohnen, Gewerbe, gemischte Nutzungsstruktur, Freiraum und Gemeinbedarf sind dabei deutlich grober gehalten als die Gebietskategorien der Bebauungsplanung nach Baunutzungsverordnung und lassen so Spielraum für eine weitere Konkretisierung der Funktionen in nachfolgenden Planungsschritten. Hybride Formen von Wohnen und Gewerbe und neue Instrumente der Mobilitätswende (z. B. Mobility Hubs) sind in die Überlegungen mit einbezogen.

Die Darstellungen des Funktionalen Konzeptes berücksichtigen in weiten Teilen die vorhandenen Nutzungen. Eine veränderte Darstellung zukünftiger Nutzungen erfolgt:

- in den Umstrukturierungsbereichen.
- in Bereichen, in denen das Wohnen nicht durch die Festsetzungen eines Bebauungsplans abgesichert ist und absehbar keine gesunden Wohnverhältnisse nachgewiesen werden können. Dieses betrifft insbesondere die Grundstücke zwischen B 73 und Bahnstrecke, die keine ausreichende Tiefe zur Herstellung eines Baublocks mit lärmabgewandter Seite zum Hofinnenbereich aufweisen. Für diese Bereiche erfolgt die Darstellung einer gewerblichen Nutzung.
- in Wohnlagen, in denen eine Wohnnutzung durch die Festsetzungen eines Bebauungsplans abgesichert ist. Wenn diese aufgrund der guten Erschließung und der vorhandenen Lärmemissionen sich jedoch insbesondere auch für gewerbliche Nutzungen eignen, erfolgt die Darstellung einer gemischten Baustruktur.



Bereiche der baulichen und funktionalen Umstrukturierung:

Die Umstrukturierungsbereiche weisen im Bestand häufig eine geringe bauliche Ausnutzung und eine dem Standort nicht angemessene Nutzungsstruktur auf. Hier ergeben sich besondere Potenziale zur funktionalen und baulichen Weiterentwicklung im Sinne einer besseren Flächenausnutzung und der formulierten Zielbilder. Schwerpunkte der Umstrukturierung befinden sich an den bestehenden S-Bahnhöfen Neugraben und Neuwiedenthal und einem möglichen zusätzlichen S-Bahnhalte Bostelbek, an den in Streulage verteilten eingeschossigen Discounterstandorten sowie östlich und westlich der Autobahn A 7 und an der Buxtehuder Straße in Heimfeld.



Bereiche mit Nutzungsschwerpunkt Wohnen:

Hierbei handelt es sich überwiegend um Bestandswohngebiete südlich der B 73 sowie im westlichen Abschnitt, in welchem die B 73 in größerem Abstand zu den Bahngleisen verläuft, und auch nördlich der B 73. Neue Flächen mit dem Schwerpunkt Wohnen finden sich abseits der B 73 in den großen Neubauquartieren Fischbeker Heidbrook und Fischbeker Reethen.



Bereiche mit Nutzungsschwerpunkt gemischte Nutzungsstruktur:

Vielfältig genutzte Quartiere sind der Schlüssel zu einer lebenswerten Magistrale. In vielen Abschnitten gibt es bereits heute eine gemischte Nutzungsstruktur. Vorhandene Entwicklungspotenziale entlang der B 73, die zukünftig Wohnen und Arbeiten an einem Ort kombinieren können, werden gefördert, um die Urbanität einzelner Quartiere entlang der Magistrale zu stärken. Hier ist insbesondere die Weiterentwicklung gewerblicher Bereiche

in städtebaulich integrierten Lagen in fußläufiger Entfernung (600 m) zu vorhandenen und möglichen S-Bahnhaltestellen (Neugraben, Neuwiedenthal und Bostelbek) zu gemischten Quartieren aus urbanem Wohnen und gewerblichen Nutzungen mit hoher baulicher Dichte zu nennen. Kleinere „Streulagen“ von festgesetzten Gewerbegebieten, weisen bereits im Bestand mit dem Wohnen kompatible Nutzungen auf. Sie können im Sinne einer kompakten Entwicklung zu städtebaulich gemischten und verdichteten Lagen weiterqualifiziert werden.



Bereiche mit Nutzungsschwerpunkt Gewerbe:

Gewerbe spielt eine wichtige Rolle an der B 73. Auch in Zukunft sollen Gewerbebestände für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen und Betriebe, urbane Produktion oder Büronutzungen als Teil einer gemischten Nutzungsstruktur oder in Bereichen mit dem Nutzungsschwerpunkt Gewerbe weiterentwickelt und profiliert werden. Ein neuer Standort für das Gewerbe wird im Neubaugebiet Fischbeker Reethen entstehen. Im Bestand kommt der Ausweitung des Gewerbebestandes Waltershofer Straße, Stader Straße von der Waltershofer Straße bis östlich der A 7 und der Weiterentwicklung dieses Bereiches zu einer attraktiven urbanen Gewerbemeile eine besondere Bedeutung zu. Im Bereich Bostelbek ergänzen Gewerbeflächen an der B 73 die nördlich der Bahn in zweiter Reihe gelegenen vorhandenen und geplanten Technologiestandorte und machen diese im Stadtgefüge sichtbar. Der Bereich an der Buxtehuder Straße östlich der Lauenbrucher Straße bleibt als Gewerbelage erhalten.



Standorte für den Gemeinbedarf:

Dargestellt sind bestehende und geplante Standorte für eine Gemeinbedarfsnutzung.



Nutzungsschwerpunkt Freiraum an zentralen Grünachsen:

Die bestehenden wertvollen Landschaftstypen, insbesondere die Geest- und Marschlandschaften, grenzen unmittelbar an die B 73 und übernehmen eine zentrale Rolle für die Lebensqualität im Stadtraum. Als bedeutende Naherholungs- und Aufenthaltsräume für die angrenzenden Quartiere sollen diese Landschaften langfristig geschützt, erhalten und gepflegt werden. Im Zuge der gestalterischen und funktionalen Weiterentwicklung der B 73 können zentrale Freiräume wie der Schwarzenbergpark, der Meyers Park sowie die Grünfläche am Rehrstieg durch qualifizierende Maßnahmen nachhaltig aufgewertet werden. Ergänzt wird das Freiraumangebot unter anderem durch einen neu entstehenden Grünzug entlang der Lauenbrucher Straße sowie durch zusätzliche Grünstrukturen am Moorburger Bogen.



Regenrückhaltebecken:

Im Funktionalen Konzept ebenfalls dargestellt sind bestehende Flächen für Regenrückhaltebecken entlang der B 73. Sie leisten einen zentralen Beitrag zum sicheren Umgang mit Starkregenereignissen. Angesichts der Überflutungsgefährdung einzelner Bereiche entlang der B 73 ist ihre Funktion als technische und landschaftliche Infrastruktur von besonderer Bedeutung. Die bestehenden Anlagen in Sandbek, Neugraben und am Jägerhof an der Autobahnausfahrt Heimfeld sollen langfristig gesichert und gestalterisch in das Freiraumsystem integriert werden. Darüber hinaus ist der Umgang mit den dargestellten starkregengefährdeten Bereichen in nachfolgenden konzeptionellen Planungen besonders zu berücksichtigen.

** Karte Funktionalen Konzept siehe Anlage 8*

STADTRÄUMLICH-FREIRAUMPLANERISCHES KONZEPT

Im Stadträumlich-Freiraumplanerischen Konzept werden die formulierten Entwicklungsziele in ein räumlich-strategisches Konzept übertragen. Hier werden besonders dynamische Orte der Magistrale, die Schwerpunkträume mit besonderen Handlungsbedarfen, dargestellt und beleuchtet. Das Konzept dient als Kommunikationsinstrument und soll Anreize für zukünftige städtebauliche Entwicklungen setzen.

Die **Entwicklung neuer Stadtbausteine** zielt darauf ab, die Nutzungsdichte entsprechend dem formulierten Zielbild in den entsprechenden Bereichen zu erhöhen und zugunsten einer gemischten Nutzungsstruktur zu stärken. Insbesondere in den Stadtteilen Neugraben und Neuwiedenthal entstehen gemischte Stadtbausteine, die lärmangepasste Typologie- und Nutzungsverteilungen vorschlagen.

Entsprechend dem Ziel einer klimagerechten Entwicklung, stellen **Baufelder mit erheblichem Grünanteil** sicher, dass qualitative und klimangepasste Quartiere entlang der B 73 entwickelt werden können. Dies bezieht sich auf alle neuen Baufelder, die Wohnanteile besitzen. Für die gewerblichen Baufelder wird ebenfalls das Ziel verfolgt, die Versiegelungsgrade niedrig zu halten.

Durch die **Schaffung geschlossener Raumkanten zur B 73** wird der Straßenraum in den städtischen Abschnitten räumlich gefasst und das städtebauliche Erscheinungsbild optimiert. Die Umstrukturierungsbereiche rücken mit ihren Raumkanten an die B 73 heran und prägen den angrenzenden Straßenraum. In anderen, nicht so städtisch geprägten Bereichen soll die charakteristische kleinteilige, aufgelockerte Bebauung erhalten werden.

Die **Einrichtung aktiver Erdgeschosse** fördert die Entwicklung gemischt genutzter Quartiere entlang der Magistrale. Durch nach außen orientierte Nutzungen und eine qualitätsvolle

Gestaltung des angrenzenden öffentlichen Raums entstehen lebendige Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität. Insbesondere in den zentralen und stark frequentierten Bereichen – etwa im Zentrum Neugraben, am S-Bahnhof Neuwiedenthal sowie in Bostelbek und an der Buxtehuder Straße – sollen so urbane Impulse gesetzt werden.

Innerhalb der neu geplanten Stadtquartiere dienen Gewerberiegel auch als baulicher **Lärmschutz** gegenüber der Bahntrasse. Darüber hinaus sollen insbesondere geschlossene Blockstrukturen mit ruhigen Innenhofzonen und angepasste Wohngrundrisse geplant werden, die auf die Emissionen reagieren. Für die bestehenden Wohnquartiere in dem schmalen Streifen zwischen B 73 und Bahntrasse könnten ggf. rückwärtige ergänzende Baustrukturen, z.B. in Form von Nebengebäuden, einen möglichen baulichen Lärmschutz darstellen. Diese Möglichkeiten sind standortbezogen weiter zu untersuchen.

Der Bahnhofsvorplatz Neugraben schafft eine attraktive räumliche Verbindung zwischen dem nördlich gelegenen Wohnquartier Vogelkamp und dem Neugrabener Zentrum. In Neuwiedenthal wird die Verbindung zwischen Stadt und Natur durch eine attraktive Verbindung vom nördlichen der Bahnstrecke gelegenen Nahversorgungszentrum über den südlichen Bahnhofplatz und Rehrstieg zum Landschaftseingang in die Neugrabener Heide nördlich der B 73.

Die Nord-Süd-Freiraum- und Wegeverbindungen werden insbesondere in Fischbek, Neugraben, Bostelbek und Heimfeld gestärkt. Durchgehende **grüne Wegeverbindungen** sollen die Barrierewirkung der B 73 minimieren und neue Verknüpfungen zwischen den angrenzenden Quartieren und den Freiräumen zu schaffen. Als neue Verbindung wird beispielsweise das grüne Parkband entlang der Lau- enbrucher Straße dargestellt, welches sich als

verbindende Achse vom Schwarzenbergpark bis zum Bostelbeker Hauptdeich erstreckt. Dieses kann ein wichtiger zukünftiger Ansatzpunkt bei einer perspektivischen Weiterentwicklung der Seehäfen sein.

Um den Herausforderungen zunehmender Starkregenereignisse zu begegnen, sind in besonders betroffenen Bereichen **Maßnahmen zur Starkregenvorsorge** vorzusehen. Diese dienen dem Schutz der Quartiere und erhöhen die Resilienz gegenüber zukünftigen klimatischen Belastungen.

Die **Landschaftseingänge** entlang der B 73 sollen künftig sichtbar ausgebildet und gestalterisch akzentuiert werden. Als markante Übergänge in die umgebende Landschaft fungieren sie als Auftakte ins Grüne und stärken die Erlebbarkeit der angrenzenden Freiräume.

Neue Straßenbäume, ökologische Grünverbindungen sowie neue und aufgewertete Parkanlagen leisten einen Beitrag zur Durchgrünung der Magistrale.

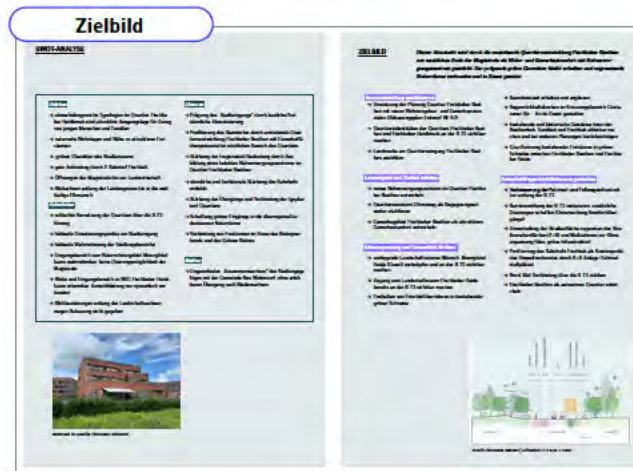
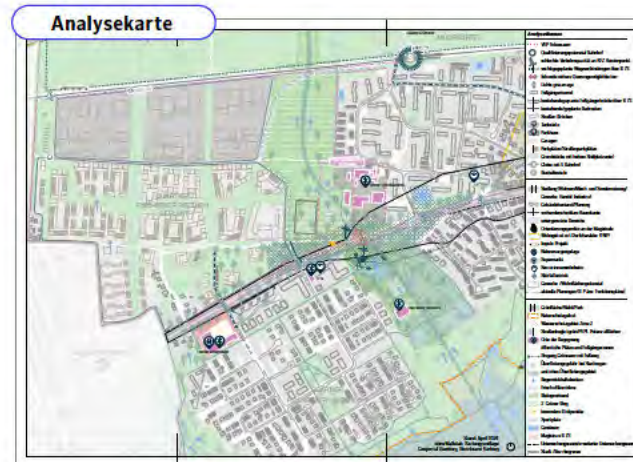
Eine **mögliche neue S-Bahnstation Bostelbek** würde den Einzugsradius des südlichen Hamburger S-Bahnnetzes erweitern und die Lücke zwischen Heimfeld und Neuwiedenthal schließen. Neben dem Krankenhaus Maria Hilf und bestehenden Wohnlagen würden von der Station auch bereits vorhandene und geplante arbeitsplatzintensive Nutzungen nördlich der Bahn profitieren. Die Realisierungsmöglichkeiten einer solchen Station ggf. am Standort des aufgegebenen Bahnhofs Bostelbek, sind weiter zu untersuchen.

*Karte zum Stadträumlich-Freiraumplanerischen Konzept siehe Anlage 9

STECKBRIEFE UND MASSNAHMENKONZEPT

Bereits bei der Bestandsanalyse wurde die Magistrale B 73 in acht Abschnitten vertieft betrachtet. Diese Steckbriefe wurden auf der Ebene der Zielbildformulierung und des Maßnahmenkonzeptes fortgeschrieben. Das Maßnahmenkonzept leitet die zur Umsetzung des Funktionalen und Stadträumlich-Freiraumplanerischen Konzepts erforderlichen Maßnahmen und geeignete Instrumente ab. Die Steckbriefe zu den einzelnen Abschnitten können in der Anlage 10 eingesehen werden.

Neben der zeichnerischen Darstellung wurden wesentliche Maßnahmen in einer Tabelle aufgelistet und dort hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung (kurz-, mittel- und langfristig) und ihrer Priorität differenziert (siehe Anlage 11). Maßnahmen werden zeitlich gestaffelt in kurzfristige (bis fünf Jahre), mittelfristige (fünf bis zehn Jahre) und langfristige (länger als zehn Jahre) Umsetzungszeitpunkte eingeordnet, um eine realistische und strukturierte Aktivierungsstrategie zu ermöglichen. Die Maßnahmentabelle kann ebenfalls in den Anlagen eingesehen werden.



Höhenentwicklung und Raumtypen

Der heutige Charakter der Magistrale als ein Wechselspiel zwischen städtischen und ländlichen Teilräumen liefert die Vorlage für die stadträumliche Weiterentwicklung. Als strukturgebende Einfallstraße in Harburg ver trägt die Magistrale an vielen Orten eine höhere Dichte, um die Quartiere zu bereichern und Orientierungspunkte innerhalb der Magistrale zu schaffen. Diese vielfältigen städtebaulichen Qualitäten sollen ortsgerecht weiterentwickelt werden. Die städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Typologien sowie Nutzungen bilden sich in den verschiedenen Teilbereichen unterschiedlich ab. Im Masterplan Magistralen konnten auf gesamtstädtischer Ebene insgesamt neun solcher Raumtypen identifiziert werden, welche die Magistrale hinsichtlich ihrer Dichte und Bauhöhe, der Bauweise (geschlossen/offen), Nutzungen und ihrer Freiräume charakterisieren (siehe Masterplan Magistralen: Raumtypen an den Magistralen).

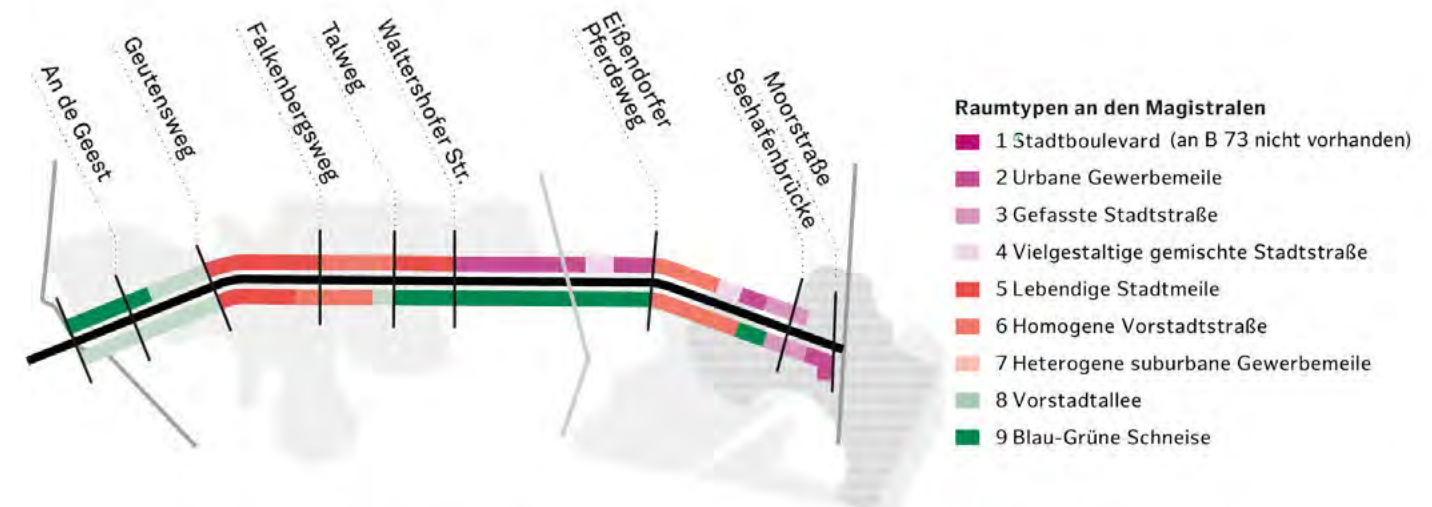
Die auf die Bestandssituation ausgerichtete Verteilung der Raumtypen des Masterplans wird im Magistralengutachten genutzt, um das Zukunftsbild für einzelne Bereiche genauer zu beschreiben.

In den Maßnahmenkarten der Steckbriefe ist die neue **Verteilung der Raumtypen** dargestellt und wird mit der **Anzahl der Vollgeschosse** zudem ein Rahmen für die zukünftige Höhenentwicklung angegeben.

Link zum Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbde-a975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf



oder hier
scannen

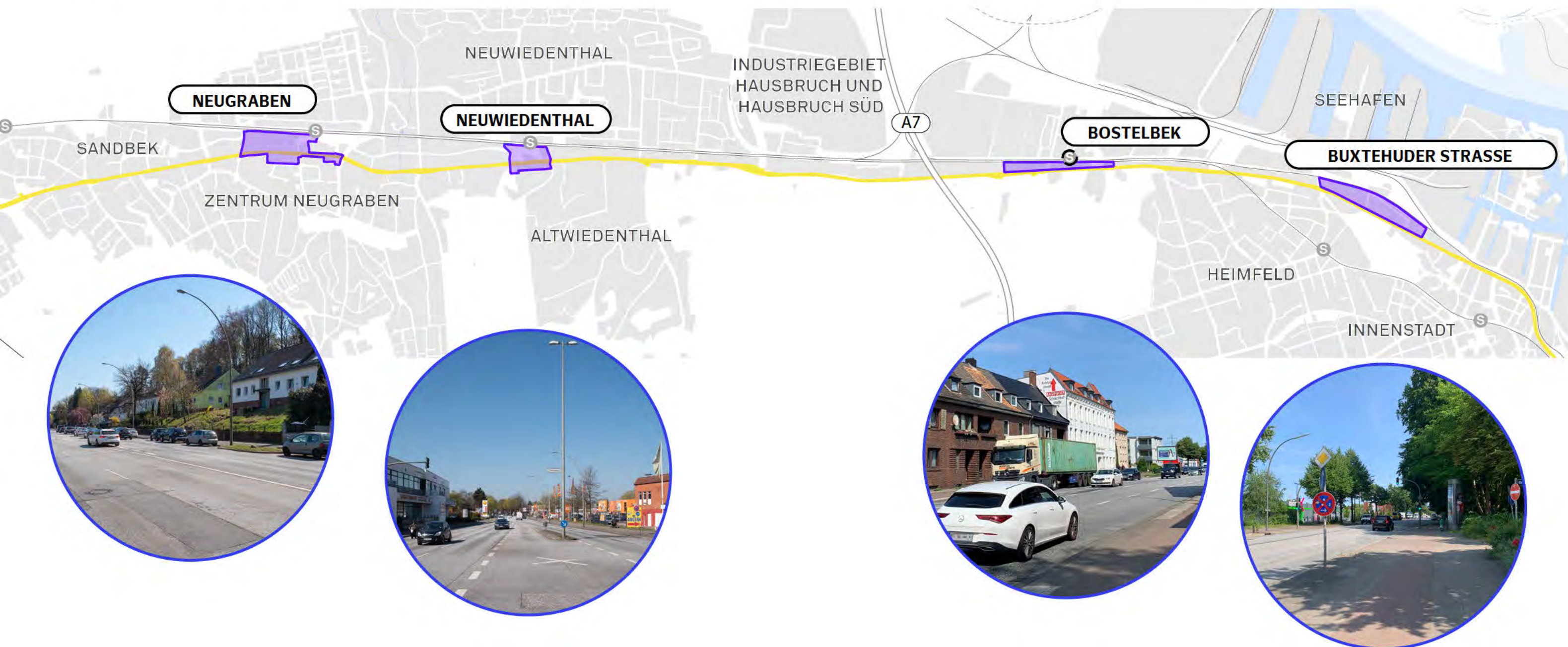


LUPENRÄUME

In vier sogenannten „Lupenräumen“ entlang der B 73 wird beispielhaft aufgezeigt, wie die konzeptionellen Aussagen der linearen Pläne städtebaulich umgesetzt werden könnten. Die Lupendarstellungen mit ihren Perspektiven dienen der Veranschaulichung der vorhandenen Entwicklungspotenziale. Sie sind erste

entwurfliche Annäherungen an die konkreten Orte, aber noch keine konkreten Planungen. Diese sind in nachfolgenden Planungsschritten in Abstimmung mit den Eigentümer:innen zu entwickeln. Die Skizzen liefern Anregungen und Ideen für die nachfolgenden Planungen.

**Lagepläne und Schnitte der Lupenräume sind in den Anlagen 12 bis 21 als Einzeldatei einsehbar.*



24 Wohnbebauung am Hang an der Cuxhavener Straße
© Carsten Rabe

25 Gewerbestandorte an der Cuxhavener Straße
© Carsten Rabe

26 Wohnbebauung an der Stader Straße

27 Gewerbe und Wald an der Buxtehuder Straße

LUPENRAUM NEUGRABEN



28 Großflächige Gewerbestandorte an der Cuxhavener Straße © Carsten Rabe



29 Abgrenzung des Lupenraums Neugraben (Luftbild © Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geo-information und Vermessung)

Rahmenbedingungen

Der Lupenraum Neugraben nordwestlich des Zentrums von Neugraben weist heute eine überwiegend gewerblich geprägte, heterogene Struktur auf. Der Straßenraum der Magistrale wird durch starke Maßstabssprünge – von achtgeschossigen Gebäuden bis hin zu Einfamilienhäusern – sowie durch fehlende Raumkanten bestimmt. Große Einzelhandelsniederlassungen finden sich hier genauso wie kleinteilige Wohnstandorte und Kleingewerbe (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie). Das Gewerbegebiet bietet mit tiefen Grundstücken, großflächigen Gebäuden, teils niedrigen Geschossigkeiten sowie ebenerdigen Stellplatzanlagen erhebliche Potenziale für eine Nachverdichtung und Neuzonierung. Aufgrund der Lage zwischen Bahngleisen und Magistrale sowie der zweiseitigen Lärmbelastung sind Lärmschutzmaßnahmen im Entwurf vorzusehen. In die Darstellungen integriert sind auch erste Überlegungen zur Ansiedlung eines Busbetriebshofs.

Zielkonzeption

Ziel ist es, den gut erschlossenen Standort nachhaltig zu stärken und weiterzuentwickeln. Über die B 73 hinweg und in Richtung Westen könnte als Erweiterung des Zentrums Neugraben ein lebendiges Stadtquartier mit hoher baulicher Dichte und gemischter Nutzungsstruktur entstehen, in welcher auch der bestehende Baumarkt Berücksichtigung findet.

In einer kurzfristigen Planungsvariante wird das bestehende Gebäude des Baumarktes in die Planung integriert und um eine umgebende Bebauung ergänzt. In der langfristigen Planungsvariante könnte das freistehende Bestandsgebäude durch eine dichtere und höhere Gewerbehofbebauung ersetzt werden. Im Sockel des Gewerbehofs könnten der Baumarkt und in den Obergeschossen weitere Gewerbeeinheiten Platz finden.



31 Lupenraum Neugraben | Zukünftige Entwicklung



Eckdaten Phase 1

Fläche: 14,8 ha

BGF Neubau Wohnen: 50.934 m²

BGF Neubau Gewerbe: 67.921 m²

BGF Neubau Sondernutzung: 9.712 m²

BGF Neubau Gesamt: 128.567 m²

32 Lupenraum Neugraben | **Lageplan Phase 1**

Der ruhende Verkehr könnte über eine Quartiersgarage organisiert werden, die auch die Kundenverkehre aufnimmt.

Weiter westlich werden Flächen aktuell als möglicher Standort für einen Busbetriebs-hof geprüft. Daran anschließend könnte nach Westen ein weiterer vier- bis fünfgeschossiger Block mit gemischten Nutzungsstrukturen sowie einem zur Bahn gerichteten Gewerbe-komplex entstehen. Südlich der B 73 sind wei-tere Wohnhöfe vorgesehen. Die entlang der B 73 dargestellte Bebauung setzt Raumkanten an der Magistrale und würde Platz für „aktive Erdgeschossnutzungen“ (z. B. Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) bieten, die zu einer Belebung des Straßenraumes beitragen könnten. Ein höheres Gebäude am östlichen Ende des Lupenraums würde als Landmarke

einen städtebaulichen Akzent am östlichen Eingang zum Neugrabender Zentrum setzen.

Es wird vorgeschlagen, den Bahnhofsvorplatz durch ein neues Gebäude im Westen räumlich zu fassen. Im Erdgeschoss könnten Fahrrad-stellplätze untergebracht werden. Die vorhan-dene Fußgängerbrücke vom östlichen Bahn-hofsausgang über die B 73 zur Marktpassage ist zugunsten der Aufenthaltsqualität und funktionalen Aufwertung der Neugrabener Bahnhofstraße in der Darstellung nicht mehr vorgesehen. Stattdessen würde zur Erschlie-ßung des Bahnhofs eine barrierefreie Rampe von der oberen Bahnsteigebene auf den Platz am Busbahnhof führen. Entlang der Neugra-bener Bahnhofstraße könnte ein begrünter Boulevard mit aktiven Erdgeschossnutzun-gen entstehen, der vom Bahnhof in Richtung

Marktpassage führt. Bestehende wertvolle Baumbestände blieben erhalten und würden durch gezielte Neupflanzungen ergänzt. Am westlichen Bahnhofseingang könnte eine großzügige Treppenanlage mit barrierefreien Rampenanlage zum westlichen Bahnsteig-zugang und dem Wohngebiet Vogelkamp entstehen.



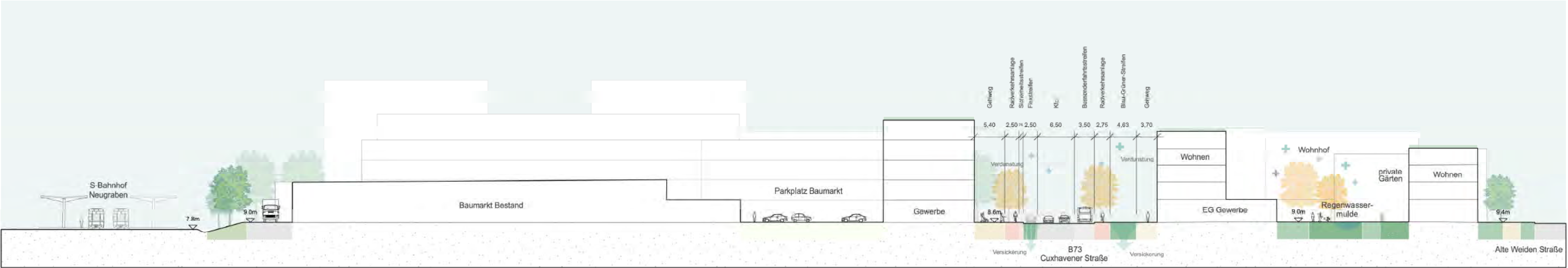
33 Lupenraum Neugraben | Perspektive der Kreuzung Cuxhavener Straße/Neugrabener Bahnhofstraße

In dieser Perspektive markiert ein städtebaulicher Hochpunkt (Landmarke) an der Kreuzung Cuxhavener Straße - Süderelbebogen den Beginn des Neugrabener Zentrums.

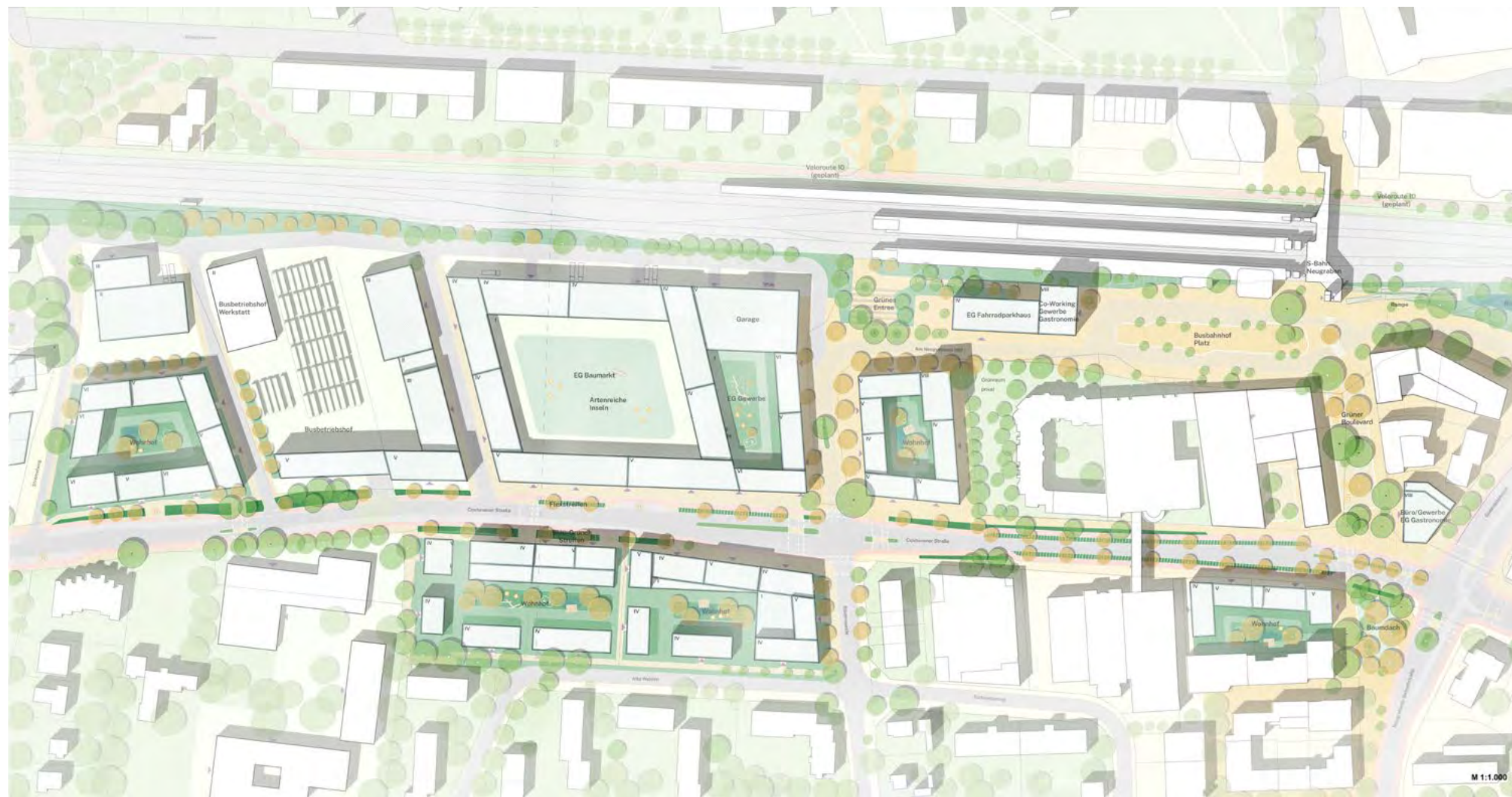


35 Lupenraum Neugraben | Perspektive Cuxhavener Straße

In dieser beispielhaften Perspektive sind neue Baumreihen entlang der B 73 zu erkennen, die wesentlich zur Verbesserung des Mikroklimas im Straßenraum beitragen, da sie Regenwasser aufnehmen und speichern sowie für wohltuende Beschattung sorgen können. Eine Reduzierung der B 73 auf zwei Fahrspuren würde Raum für breite Fuß- und Radwege sowie hochwertige Freiräume schaffen.



34 Lupenraum Neugraben | Schnitt Phase 1



Eckdaten Phase 2

Fläche: 14,8 ha

BGF Neubau Wohnen: 50.934 m²

BGF Neubau Gewerbe: 79.768 m²

BGF Neubau Sondernutzung: 9.712 m²

BGF Neubau Gesamt: 140.414 m²

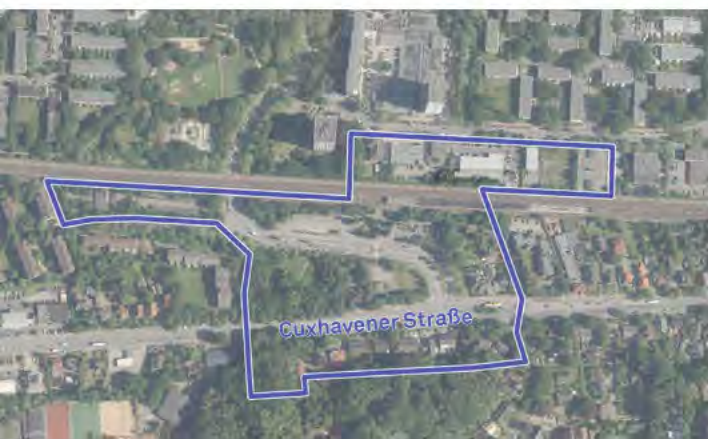
37 Lupenraum Neugraben | **Lageplan Phase 2**

36 Lupenraum Neugraben | Schnitt Phase 2

LUPENRAUM NEUWIEDENTHAL



38 Wohnbebauung am Hang an der Cuxhavener Straße © Carsten Rabe



39 Abgrenzung des Lupenraums Neuwiedenthal Luftbild (© Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

Rahmenbedingungen

Der Lupenraum Neuwiedenthal liegt rund um den gleichnamigen S-Bahnhof an der Cuxhavener Straße. Das Erscheinungsbild entlang der Cuxhavener Straße ist durch eine Abfolge von Grünflächen unterschiedlicher Qualität sowie eine kleinteilige Wohnbebauung geprägt. Die vierspurige B 73 stellt eine schwer überwindbare Barriere dar – sowohl für Menschen als auch für Grünverbindungen. Über den stark versiegelten Bahnhofsvorplatz können die umliegenden Nutzungen erreicht werden: Im Westen befinden sich der neu gestaltete Busüberlieger sowie Fahrradbügel, im Osten eine ebenerdige Park & Ride-Anlage. Der Standort der Feuerwehr, die östlich an die Grünfläche am Rehrstieg angrenzt, sowie der Busüberliegerplätze sind im Planungsprozess weiterhin berücksichtigt. Die Großwohnsiedlung Neuwiedenthal befindet sich in rückwärtiger Lage (nördlich der Bahn) und tritt im Straßenraum nicht in Erscheinung. Nördlich

der Bahn weist das bestehende Gewerbegebiet am Striepenweg eine geringe bauliche Dichte auf, die durch großflächige Einzelhandelsnutzungen (Discounter) und ausgedehnte Stellplatzanlagen geprägt ist.

Zielkonzeption

Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld funktional und gestalterisch aufzuwerten, der Großwohnsiedlung Neuwiedenthal ein „Gesicht“ zur Cuxhavener Straße zu verleihen und Grünräume besser zu verknüpfen.

Durch gestalterische Maßnahmen und ein neues Gebäude (z.B. Fahrradparkhaus und ergänzende Nutzungen) könnte der südliche Bahnhofszugang zu einem attraktiven Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. An der Einmündung zur B 73 wird beidseits des Rehrstiegs eine neue Wohnbebauung mit aktiven Erdgeschossen (z.B. Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) und lärmgeschützten Innenhöfen vorgeschlagen.



40 Lupenraum Neuwiedenthal | Zukünftige Entwicklung



Eckdaten

Fläche: 7,7 ha

BGF Neubau Wohnen: 35.954 m²

BGF Neubau Gewerbe: 11.817 m²

BGF Neubau Sondernutzung: 7.118 m²

BGF Neubau Gesamt: 54.889 m²

41 Lupenraum Neuwiedenthal | Lageplan

Eine verbesserte Wegebeziehung vom Bahnhof Neuwiedenthal in die Neugrabener Heide würde das vorhandene, in Nord-Süd-Richtung verlaufende grüne Wegenetz zwischen den Landschaftsräumen Moorgürtel und Neugrabener Heide weiter stärken. Als „Einstieg“ in die Wegeverbindung und zur Stärkung des Biotopverbundes wird zwischen B 73 und Rehrstieg eine naturnah gestaltete Grünanlage mit Spielangeboten, artenreicher Bepflanzung und verbesserten Wegeverbindungen über die B 73 hinweg bis zur Geestkante vorgeschlagen. So wäre auch der Siedlungsraum Neuwiedenthal noch besser an die Neugrabener Heide als attraktives, fußläufig erreichbares Naherholungsgebiet angebunden.

Das Umfeld bestehender S-Bahnhaltestellen ist aufgrund der guten Anbindung an den

öffentlichen Personennahverkehr besonders für eine Nachverdichtung mit Wohnungsbau geeignet.

Am Kleinfeld könnten auf einer zurzeit für Stellplätze und Garagen genutzten Fläche neuer Wohnungsbau und eine Quartiersgarage entstehen. In der Quartiersgarage könnten auch die Feuerwehr und die am Bahnhof nicht mehr vorgesehenen Parklätze einen neuen Standort finden. Auch für den überwiegend nur eingeschossig bebauten Bereich nördlich der Bahnstrecke, am Striepenweg, wird eine verdichtete Baustruktur mit gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss (z. B. Einzelhandel) und Wohnungen in den Obergeschossen vorgeschlagen. Ein ausreichender Lärmschutz wäre hierbei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

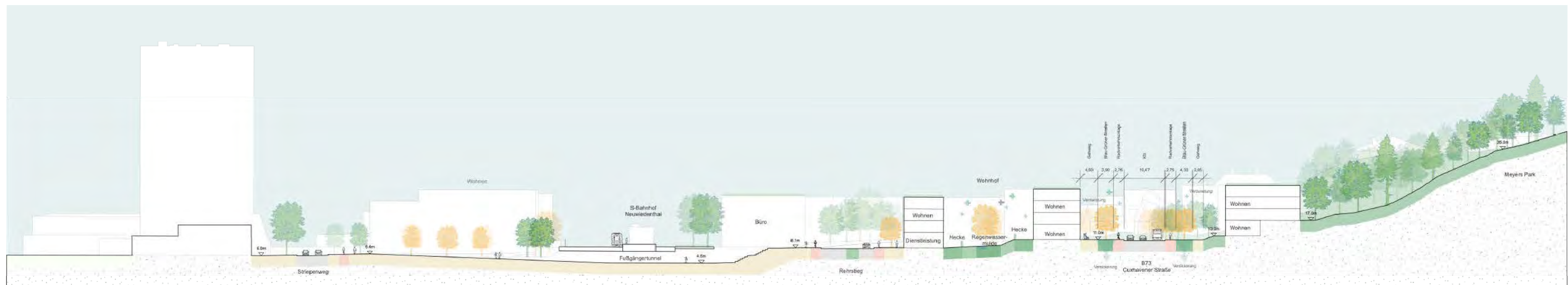
Eine Reduzierung der B 73 auf zwei Fahrstreifen würde Raum für breite Geh- und Radwege und mehr Aufenthaltsqualität schaffen. So könnte ein klimaangepasster Stadtraum entstehen, der Mobilität, Wohnen und Natur miteinander verbindet.



42 Lupenraum Neuwiedenthal | Perspektive der Kreuzung Cuxhavener Straße/Rehrstieg



44 Lupenraum Neuwiedenthal | Perspektive Rehrstieg



43 Lupenraum Neuwiedenthal | Schnitt

LUPENRAUM BOSTELBEK



45 Wohnbebauung an der Stader Straße



46 Abgrenzung des Lupenraums Bostelbek (Luftbild © Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

Rahmenbedingungen

Der Lupenraum Bostelbek befindet sich in einem überwiegend gewerblich geprägten Abschnitt der B 73 zwischen Moorburger Bogen und der Autobahnanschlussstelle Heimfeld. Das zwischen B 73 und Bahnstrecke gelegene Gebiet ist derzeit durch eine unstrukturierte Nutzungsmischung aus Gewerbe (Dienstleistungen, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe) und Wohnen geprägt, wobei viele teils untergenutzte Grundstücke Potenzial für eine städtebauliche Neuordnung bieten. Nördlich der Bahn liegt das vorhandene Technologiezentrum Tempowerk. Der Verlauf von Magistrale und Bahntrasse stellt die Entwicklung in diesem Lupenraum vor besondere Herausforderungen: In diesem sehr schmalen Abschnitt ist eine Wohnnutzung aufgrund der geringen Grundstückstiefe nur bedingt möglich. Einen großen Standortvorteil stellt die gute verkehrliche Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz dar.

Im Süden bildet der angrenzende Wald eine natürliche „grüne Wand“, die als landschaftsprägendes Element das Gebiet begrenzt. Im Osten, auf der Achse des Moorburger Bogens, quert der Zweite Grüne Ring den Lupenraum. Nördlich der Bahnstrecke sind im Rahmen der Innovationsparkstrategie der Freien und Hansestadt Hamburg neue Flächen für einen Innovationspark angedacht. Diese könnten zusammen mit dem vorhandenen Tempowerk zu einer Standortprofilierung dieses Bereiches beitragen.

Zielkonzeption

Besondere Entwicklungspotenziale für den Lupenraum würden sich durch die Reaktivierung eines Bahnhofs „Bostelbek“ ergeben. Ein zusätzlicher S-Bahnhalt würde neben den neuen Nutzungen auch bestehende Einrichtungen wie das Krankenhaus Maria Hilf, das Tempowerk und das Mercedes-Werk besser an den Öffentlichen Personennahverkehr anschließen. Die Möglichkeiten zur Reaktivierung eines Bahnhofs sind weiter zu prüfen.



47 Lupenraum Bostelbek | Zukünftige Entwicklung



48 Lupenraum Bostelbek | Lageplan

Zwischen dem Moorburger Bogen und der Straße Zum Fürstenmoor könnte ein zusammenhängender Gewerbestreifen entstehen, der eine klare Raumkante zur Stader Straße bildet. An der Einmündung zum Moorburger Bogen wird die Akzentuierung durch ein höheres Gebäude als städtebauliche Landmarke vorgeschlagen. In dem Gewerbestreifen könnten ein neuer Bahnhof und ein Mobility Hub als Umsteigeknoten für Pendler:innen integriert werden. Die Bahnhofsvorplätze könnten mit Baumpflanzungen und schattigen Sitzbereichen als Orte mit Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Westlich der Straße Zum Fürstenmoor und des Gebäudes des ehemaligen Parkhotels könnte sich eine vier- bis fünfgeschossige Blockstruktur entwickeln und mit gewerblichen oder wohnbaulichen Nutzungen gefüllt werden. Aufgrund der geringen

Grundstückstiefen zwischen B 73 und Bahnstrecke sind an dieser Stelle lärmangepasste Bautypologien (inkl. intelligent zonierter Wohnungsgrundrisse) notwendig.

Östlich des Moorburger Bogens wird eine Grünfläche mit einem Baumhain vorgeschlagen. Diese würde den bisher unzureichend gestalteten Abschnitt des Zweiten Grünen Rings in Richtung Meyers Park verbessern und die Biodiversität im Stadtraum erhöhen. Ein nördlich der Bahnstrecke dargestellter, in die Landschaft integrierter Retentionsbodenfilter könnte in dem durch Starkregen gefährdeten Abschnitt der B 73 für Regenwasserrückhalt und ökologische Aufwertung sorgen.

Im Bereich des Knotenpunkts KP964 (Moorburger Bogen) bleibt der vierspurige Ausbau der B 73 aufgrund verkehrlicher Notwendigkeiten voraussichtlich auch zukünftig erhalten. Weiter westlich würde eine Reduzierung auf zwei Spuren Raum für sichere Geh- und Radwege und eine insgesamt höhere Aufenthaltsqualität im Straßenraum schaffen.

Eckdaten

Fläche: 4,9 ha

BGF Neubau Wohnen: 9.540 m²

BGF Neubau Gewerbe: 38.480 m²

BGF Neubau Sondernutzung: 4.567 m²

BGF Neubau Gesamt: 52.587 m²



49 Lupenraum Bostelbek | Perspektive der Kreuzung Stader Straße/Moorburger Bogen



51 Lupenraum Bostelbek | Perspektive der Kreuzung Stader Straße/Zum Fürstenmoor



50 Lupenraum Bostelbek | Schnitt

LUPENRAUM BUXTEHUDER STRASSE



52 Dienstleistungsstandorte an der Buxtehuder Straße



53 Abgrenzung des Lupenraums Buxtehuder Straße (Luftbild © Freie und Hansestadt Hamburg Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

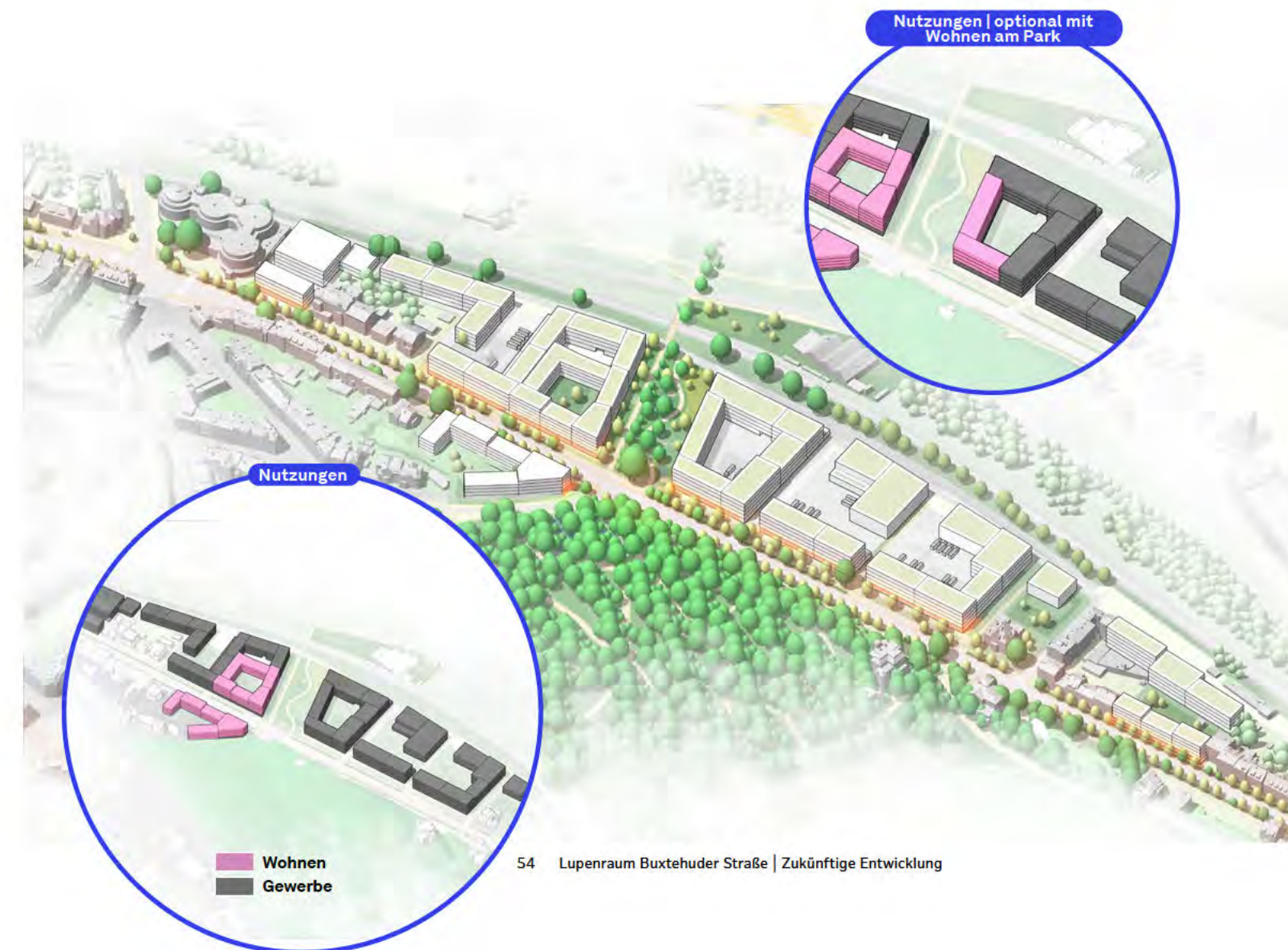
Rahmenbedingungen

In Heimfeld nördlich des Schwarzenbergparks, östlich der Moorburger Straße und südwestlich der Unterelbestraße erstreckt sich der Lupenraum Buxtehuder Straße. Heute zeigt sich das Gebiet als ein überwiegend gewerblich genutzter Raum mit heterogener Struktur. In erster Reihe befindet sich ein Gewerbegebiet mit großflächigen Fachmärkten, darunter Kfz-Handel, Tankstelle und ein Möbelmarkt. Dazwischen befinden sich vereinzelt Wohngebäude. Die innenstadtnahe Lage des Lupenraumes verleiht dem Gebiet eine hohe Standortqualität: Die Harburger Innenstadt ist nur rund 1000 m entfernt, der S-Bahnhof Heimfeld liegt in fußläufiger Distanz von 500 m. So bestehen gute Voraussetzungen für eine multimodale Erreichbarkeit sowohl mit dem Auto als auch mit dem öffentlichen Nahverkehr. Der angrenzende Schwarzenbergpark bildet mit seinen großzügigen Grünflächen ein attraktives Freiraumangebot für Anwohnende

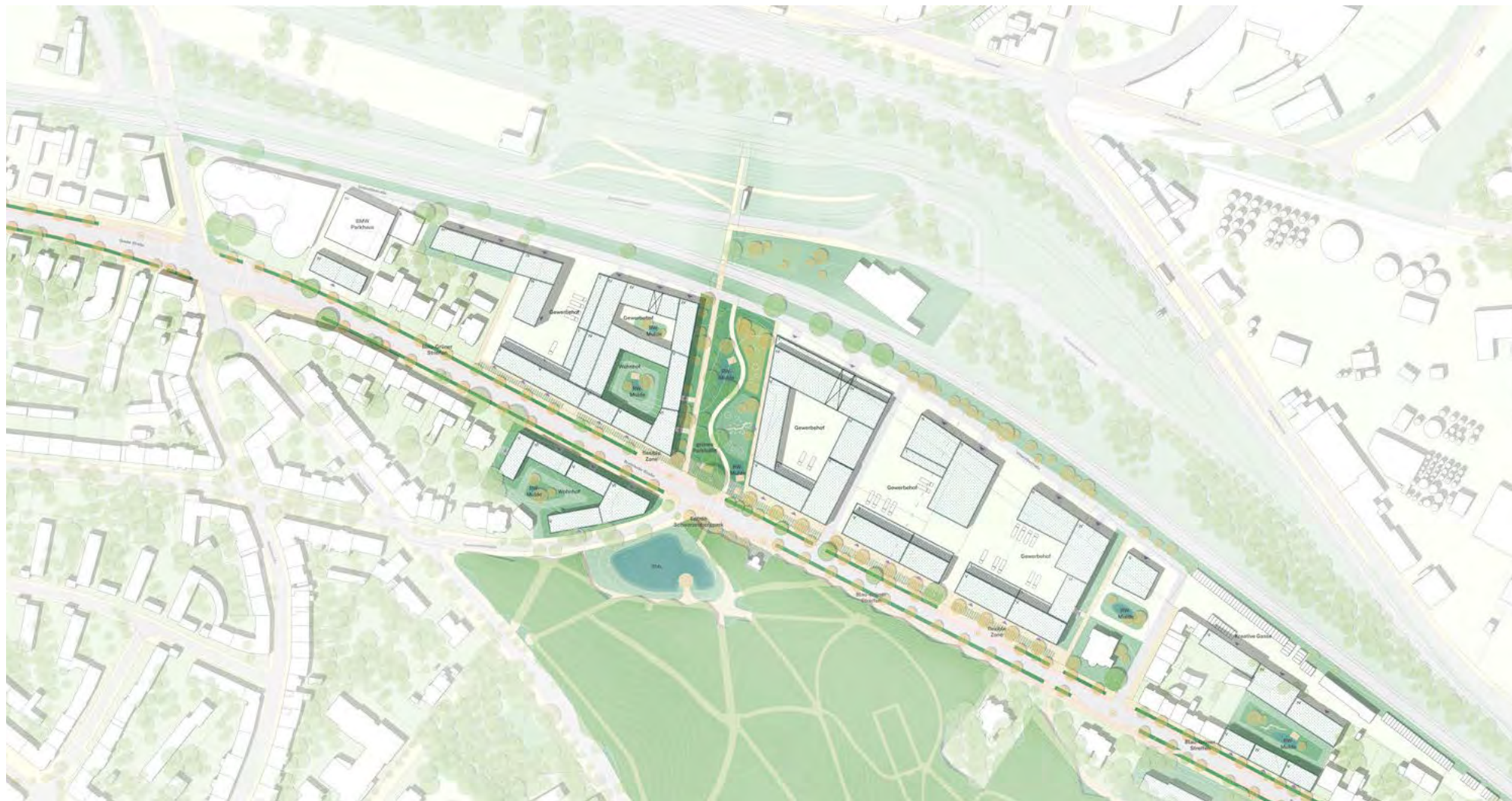
und Besucher:innen. Über die nördlich gelegene Bahntrasse und die Deichanlage hinweg besteht zudem ein fußläufiger Anschluss in Richtung der Harburger Seehäfen. Die vorhandenen Grundstückstiefen schaffen gute Voraussetzungen für die Integration neuer gewerblicher Strukturen bieten ausreichend Spielraum für eine städtebauliche Neuordnung des Gebietes.

Zielkonzeption

Ziel ist es, den Standort zu einem Quartier mit gemischter Nutzungsstruktur, aber auch ausreichend Raum für gewerbliche Nutzungen und einer der innenstadtnahen Lage angemessenen baulichen Dichte zu entwickeln. Der Entwurf sieht eine Abfolge von Wohn- und Gewerbehöfen vor, die eine geschlossene Raumkante zur Magistrale bilden.



54 Lupenraum Buxtehuder Straße | Zukünftige Entwicklung



Eckdaten

Fläche: 9,7 ha

BGF Neubau Wohnen: 24.662 m²

BGF Neubau Gewerbe: 79.795 m²

BGF Neubau Sondernutzung: 0 m²

BGF Neubau Gesamt: 104.457 m²

55 Lupenraum Buxtehuder Straße | Lageplan

Diese Raumkante wird durch ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes grünes Parkband auf Höhe der Lauenbrucher Straße gegliedert. Das zentrale Parkband würde das Quartier mit dem Schwarzenbergpark und den Harburger Seehäfen verknüpfen. Neben der Freiraumfunktion könnte es auch Aufgaben der Regenwasserbewirtschaftung übernehmen.

Die dargestellten beispielhaften Gewerbehöfe bieten Raum für Wende- und Ladeflächen und könnten für unterschiedlichste gewerbliche Nutzungen funktional organisiert werden. Die teils gestaffelten nördlichen Gewerbebauten könnten als baulicher Lärmschutz für die südlich angrenzenden Nutzungen dienen. Durch eine rein gewerbliche Nutzung der Flächen östlich der Lauenbrucher Straße soll sich das Gewerbe an dieser Stelle weitgehend

uneingeschränkt entwickeln können. Ob möglicherweise einzelne Flächen zum Parkband hin, wie in der Variante dargestellt, auch eine Wohnnutzung aufnehmen könnten, wäre weiter zu prüfen.

Zur Stärkung der Wohnnutzung und Vervollständigung des zwischen B 73 und Grumbrechtstraße gelegenen Wohnblocks könnte auf einer aktuell gewerblich genutzten Fläche westlich des Schwarzenbergparks neuer Wohnraum entstehen. Östlich der Unterelbestraße gibt es im Bereich zur Bahnstrecke aktuell kleinteilige gewerbliche Nutzungen, teilweise in gestapelten Containern. Für das Areal wird eine städtebauliche Nachverdichtung und die Ansiedlung weiterer kreativer Nutzungen im Sinne einer „Kreativgasse“ vorgeschlagen.

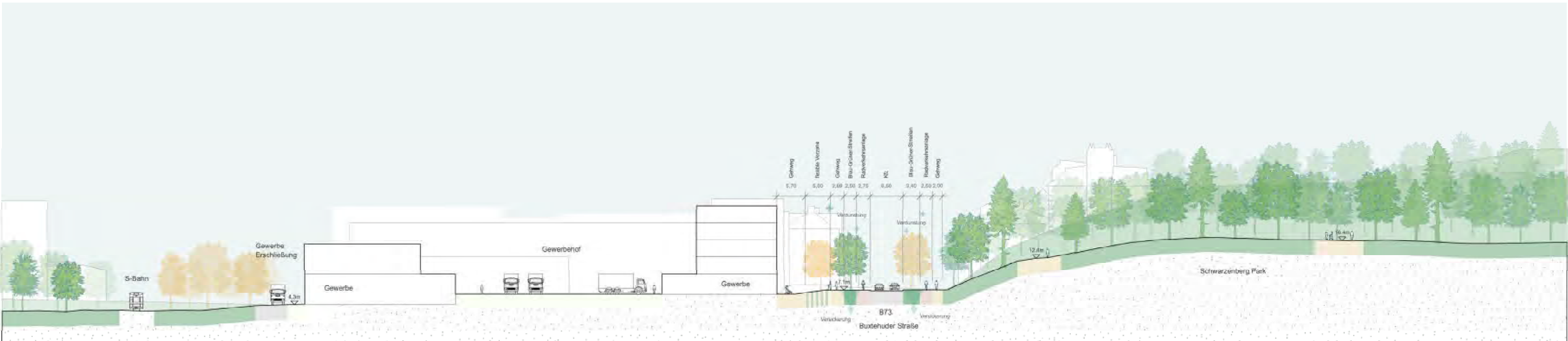
Bei einer Reduzierung der Fahrspuren entlang der Buxtehuder Straße könnte Raum für breitere Geh- und Radwege und die Integration von Grün- und Versickerungsflächen entstehen.



56 Lupenraum Buxtehuder Straße | Perspektive Buxtehuder Straße



58 Lupenraum Buxtehuder Straße | Perspektive Lauenbrucher Straße



57 Lupenraum Buxtehuder Straße | Schnitt

05 AUSBLICK



AUSBLICK

Das Gutachten dient als langfristiger Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung des Stadtraums entlang der B 73 auf dem Weg von einem Verkehrs- und Durchfahrtsraum zu einem attraktiven Stadtraum mit eigener Identität.

Es markiert den Anfang eines langfristigen Entwicklungsprozesses, der umfangreiche städtebauliche Potentiale mobilisieren kann.

Mit dem Funktionalen Konzept und dem Stadträumlich-Freiraumplanerischen Konzept werden wichtige Leitplanken und städtebaulich-freiräumliche Prinzipien für die weitere Entwicklung des Stadtraums entlang der B 73 aufgezeigt.

Das Maßnahmenkonzept zeigt für die einzelnen Abschnitte konkrete Schritte zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes auf.

Die exemplarischen städtebaulichen Entwürfe für vier ausgewählte Lupenräume verbildlichen die großen Entwicklungspotenziale dieses Stadtraums und dienen als Anregung und Diskussionsgrundlage für die weitere Entwicklung der Magistrale mit ihren angrenzenden Stadträumen.

Bis zu einer politischen Beschlussfassung des Magistralengutachtens als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sind Umsetzungsschritte und Konkretisierungen einzelfallbezogen zu erörtern und abzustimmen.

In der bezirklichen Bauleitplanung und bei der Beurteilung von Einzelbauvorhaben ermöglicht das Gutachten als übergeordneter Rahmen die Einordnung einzelner Bereiche in den linearen Stadtraum der Magistrale.



60 Cuxhavener Straße in Neugraben – heute



61 Perspektive der Cuxhavener Straße in Neugraben – in Zukunft?

06 ANLAGENVERZEICHNIS

B73_Anlage_1_SchallschutzfachlichenBetrachtung

B73_Anlage_2_Starkregengefahrenkarte

B73_Anlage_03_Zielbild_1

B73_Anlage_04_Zielbild_2

B73_Anlage_05_Zielbild_3

B73_Anlage_06_Ziebild_4

B73_Anlage_07_Zielbild_5

B73_Anlage_08_Funktionsplan

B73_Anlage_09_Stadtraeumlich-FreiraumplanerischesKonzept

B73_Anlage_10_Abschnittssteckbriefe

B73_Anlage_11_Maßnahmentabelle

B73_Anlage_12_Lupenraum_Lageplan_Neugraben_V1

B73_Anlage_13_Lupenraum_Lageplan_Neugraben_V2

B73_Anlage_14_Lupenraum_Lageplan_Neuwiedenthal

B73_Anlage_15_Lupenraum_Lageplan_Bostelbek

B73_Anlage_16_Lupenraum_Lageplan_BuxtehuderStraße

B73_Anlage_17_Lupenraum_Schnitt_Neugraben_V1

B73_Anlage_18_Lupenraum_Schnitt_Neugraben_V2

B73_Anlage_19_Lupenraum_Schnitt_Neuwiedenthal

B73_Anlage_20_Lupenraum_Schnitt_Bostelbek

B73_Anlage_21_Lupenraum_Schnitt_BuxtehuderStraße

