

Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße
 Informationsveranstaltung für Anrainer Maurienbrücke / Osterbekkanal

Datum: 07.11.2018
 Ort: Stadtteilbüro,
 Hellbrookstraße 57

Teilnehmer
 Cordula Ernsing – N-SL
 Jasmin Castro Frenzel – N-SL
 Keyhan Rabiyan – LSBG
 Thomas Hansen – LSBG
 Carolin Ahrens – BIG
 Jan Niklas Wölfel – BIG

AnwohnerInnen des Flachslands und der Maurienstraße sowie Interessierte aus dem Stadtteil (ca. 20 Personen)

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin	Erledigt
1	Anlass			
	<p>AnwohnerInnen des Flachslands und der Maurienstraße sowie der Sanierungsbeirat sind zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung eingeladen worden, in der die ersten Schritte für die Planung und bauliche Realisierung der Maurienbrücke (barrierefreie Fußgängerbrücke) über den Osterbekkanal erörtern werden. Im Vorfeld wurden 250 Einladungsschreiben an die Anwohnerschaft verteilt. Etwa 20 Personen sind der Einladung gefolgt.</p>			
2	Präsentation			
	<p>Zunächst stellen sich Carolin Ahrens und Jan Niklas Wölfel von der BIG Städtebau vor, um den Anwesenden im Anschluss das Fördergebiet Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße und die Maßnahme Maurienbrücke in Form einer Präsentation vorzustellen (siehe Anlage).</p> <p>Seitens des Bezirksamtes Hamburg Nord sind Cordula Ernsing (stv. Fachamtsleitung Stadt- und Landschaftsplanung) und Jasmin Castro Frenzel (Sanierungsbeauftragte, Stadt- und Landschaftsplanung) anwesend. Die Bauherrenrolle für den Brückenneubau übernimmt der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer; hier sind Herr Thomas Hansen (Leitung Projektgruppe Fußgängerbrücken) und Keyhan Rabiyan (Projektleiter) vor Ort.</p> <p>Im Jahr 2005 wurde das Sanierungsgebiet Barmbek-Nord S1, Fuhlsbüttler Straße per Verordnung durch den Hamburger Senat festgelegt und 2006 die BIG Städtebau als Sanierungsträger für dieses Gebiet beauftragt. Das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK), dessen erstmalige Erarbeitung auf die Vorbereitenden Untersuchungen aus 2004 zurückgeht, stellt Maßnahmen und Schlüsselprojekte für das Gebiet dar. Hierbei werden insbesondere folgende Leitziele für Barmbek-Nord verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine bessere räumliche Verknüpfung der Teilbereiche nördlich und südlich des Bahnhofs sowie die Ausbildung einer neuen attraktiven Laufachse: Museumsquartier / Bahnhof / Einzelhandelsstandort Fuhlsbüttler Straße (Fuhle). - Die Stärkung der zentral-örtlichen Funktionen und insbesondere des Einzelhandels, damit der Standort seine Funktionsweisung als Teil-Bezirkszentrum hinsichtlich aller damit verbundenen Einzelfunktionen zukünftig besser ausfüllen kann. 			

	<ul style="list-style-type: none"> - Der Ausbau des kulturellen und gesellschaftlichen Zentrums mit Freizeitangeboten, kulturellen Einrichtungen und Teilen der Bezirksverwaltung als Identität des Stadtteils Barmbeks. <p>Die BIG Städtebau gibt den Anwesenden einen Rückblick der vergangenen Jahre, indem die Anfänge des Fördergebiets und abgeschlossene Schlüsselprojekte kurz angerissen werden. Des Weiteren erfolgt ein Ausblick von Maßnahmen, die sich in der Realisierung oder in der Planung befinden – hierunter auch die Maurienbrücke. Der anvisierte Brückenneubau wurde im Rahmen des seit 2005 laufenden Sanierungsverfahrens von Anfang an als wichtiges Schlüsselprojekt benannt und im letztmalig 2017 fortgeschriebenen Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) erneut als wichtige Einzelmaßnahme festgehalten. Durch den Brückenneubau wird eine bessere Anbindung vom Museumshof an die südlich des Fördergebiets gelegenen Wohngebiete ermöglicht und die Verbindungswege für den nicht motorisierten Verkehr gestärkt.</p> <p>Die Maurienbrücke wird ebenfalls im 2018 abgeschlossenen Magistralenkonzept (www.hamburg.de/magistrale-nord/) berücksichtigt, das das Bezirksamt Hamburg-Nord in Auftrag gegeben hat. In diesem wird die Hauptverkehrsstraße vom Mundsburger Damm über die Hamburger Straße und Bramfelder Straße bis zur Bramfelder Chaussee analysiert, bewertet und neu strukturiert. Es handelt sich hierbei um ein Handlungskonzept für die künftige nachhaltige Entwicklung eines hochgenutzten Stadtbereichs, das die Aufenthaltsqualität und Wegeverbindung für den nicht motorisierten Verkehr verbessern soll. Gerade im Hinblick auf die zunehmende Verdichtung der Stadtbevölkerung sowie der Diskussion über die konstant hohen Verkehrs-, Lärm- und Staubbelastungen der Innenstädte durch den motorisierten Verkehr gewinnen neue und nachhaltige Mobilitätskonzepte und die Umsetzung der Klimaschutzziele zunehmend mehr an Bedeutung. Die Maurienbrücke ist Teil des Konzeptes und soll insbesondere zu folgenden Punkten beitragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stärkung kurzer und attraktiver Wege des nicht motorisierten Verkehrs, insbesondere Fußgänger - Erlebbarkeit der Landschaftsachse „Osterbek“ (entlang des Kanals) - Verbesserte Erreichbarkeit des Barmbeker Zentrums - Aufhebung der Barrierewirkung des Kanals - Vernetzung mit dem Umfeld <p>Das gültige Planrecht in Form des Bebauungsplans (B-Plan) Barmbek-Nord 7-Barmbek-Sued 6 aus 1996 sieht den Bau, der im Zweiten Weltkrieg zerstörten Brücke an entsprechender Stelle vor. Grundlage für den B-Plan war ein städtebaulicher Wettbewerb von 1990, der u. a. die Neubauvorhaben für das Wohnen am Flachland, die Sicherung der musealen Nutzung (Nordseite), die Umgestaltung des Museumshofs und die öffentlichen Parkflächen nördlich und südlich des Kanals regelt. Die Wiedererrichtung der Brücke auf Höhe der Maurienstraße ist als eine vom Autoverkehr getrennte Verbindung zum Bahnhof, dem Museum der Arbeit und zur Parkanlage am Nordufer vorgesehen.</p> <p>Im Folgenden werden Bilder der Brücke bzw. Vor-Ort-Situation aus 1912 und 2017/2018 gezeigt. Erste Ideenskizzen der Maurienbrücke sollen den Anwesenden verdeutlichen, dass die Vorstellung einer zurückhaltenden, dem Ort angepassten Brücke besteht.</p> <p>Insgesamt zielt die Realisierung der Brücke auf folgende Aspekte:</p>			
--	--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Schlüsselprojekt im Kontext des Gebietsentwicklungsprozesses (vgl. Leitziele des Fördergebiets) - Optimierung von Wegeverbindungen im Quartier und darüber hinaus (vgl. Magistralenkonzept) - Bessere Anbindungen der nördlichen Angebote und des Bahnhofs an die südlich gelegenen Wohngebiete für den nicht motorisierten Verkehr – auch aufgrund starker Nachverdichtung im Wohnungsbau - Stärkung der innerstädtischen Funktionen des Stadtteils als kulturelles Zentrum, Nahversorgung und Naherholung - Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums in Wasserlage - Hoher städtebaulicher Wert für gesellschaftliche und kulturelle Teilhabe im Stadtteil <p>Abschließend wird ein grober Zeitplan für die Planung und Realisierung der Maurienbrücke vorgestellt. Bis Ende 2018 erfolgen vorbereitende Arbeiten (Vermessungsarbeiten, Boden- und Kampfmittelsondierungen). Anfang 2019 folgt die Entwurfsplanung. Hieran knüpft sich eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung/Beteiligungsmaßnahme für AnwohnerInnen und Interessierte, bei der die ersten Pläne vorgestellt werden sollen. Im restlichen Verlauf des Jahres 2019 erfolgen die Vorbereitung der Vergabe und das Ausschreibungsverfahren, die Beauftragung der Unternehmen und die Einholung von Genehmigungen, die für den Bau relevant sein werden. Der Bau wird voraussichtlich im März 2020 beginnen. Vor Baubeginn wird eine weitere Informationsveranstaltung erfolgen.</p>			
3	Fragerunde / Diskussion			
	<p>Im Anschluss an die Präsentation haben die Anwesenden die Möglichkeit, Fragen zu stellen sowie Anregungen und konstruktive Kritik zu äußern. Diese werden im vorliegenden Protokoll der Übersichtlichkeit halber in Themenblöcken zusammengefasst (<i>kursiv dargestellt</i>). Darauf folgen die Antworten zu den genannten Themen:</p> <p><i>(1) Östlich (Bramfelder Brücke) und westlich (Hufnerstraßenbrücke) der geplanten Maurienbrücke gibt es bereits Brücken, die über den Osterbekkanal führen. Es wird nach dem Nutzen der Maurienbrücke gefragt.</i></p> <p>Bei den bereits bestehenden Brücken handelt es sich um stark befahrene Brücken, die vom motorisierten Verkehr dominiert werden. Die barrierefreie Maurienbrücke soll eine attraktivere Alternative für den nicht motorisierten Verkehr darstellen, die unter dem Leitbild der kurzen Wege steht. Außerdem soll die Wegebeziehung zum Barmbeker Zentrum (Bahnhof, Fuhlsbüttler Straße, Museumshof) gestärkt und die Barrierewirkung des Kanals aufgehoben werden, sodass die beiden Stadtteile Barmbek-Nord und -Süd näher zusammenrücken – auch im Hinblick auf den steigenden Wohnungsbau im nahen Umfeld.</p> <p>Aus dem Plenum gibt es zudem weitere Kommentare hierzu: Im Hinblick auf das hohe Verkehrsaufkommen der beiden anderen Brücken sei es wünschenswert, wenn es eine Alternative für Fußgänger über den Osterbekkanal gäbe. Kindergruppen würden davon profitieren und auch die Erreichbarkeit zum Barmbeker Bahnhof als drittgrößten Umschlagsplatz Hamburgs könnte dadurch verbessert werden.</p> <p><i>(2) Auf der nördlichen Seite würde die Brücke in die Maurienstraße münden (Kopfsteinpflaster), auf der südlichen Seite in das stark</i></p>			

<p><i>befahrenes Flachsland. Es müssen Überlegungen zu Folgemaßnahmen angestellt werden, da dies zurzeit keine optimale Wegeführung für den nicht motorisierten Verkehr darstellen würde – gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.</i></p> <p>Anmerkungen der Art sind von hoher Bedeutung für die weitere Planung und werden entsprechend Berücksichtigung finden. Die Anwesenden sprechen sich für verschiedene Varianten aus, darunter bspw. Einbahnstraße oder verkehrsberuhigte Zone.</p> <p><i>(3) Einzelne Anwesende äußern Kritik, dass zu der geplanten Brücke keine Beteiligungsmaßnahme stattgefunden hat und sie erst kürzlich hierüber informiert wurden.</i></p> <p>1990 gab es einen städtebaulichen Wettbewerb, der u. a. die Neubauplanung für das Wohnen am Flachsland sowie die Maurienbrücke vorsah. Dies ist im Bebauungsplan von 1996 festgeschrieben. Seither wird der Bau der Brücke verfolgt. Die Vorbereitenden Untersuchungen aus 2004 und das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) griffen dieses Vorhaben als Maßnahme auf. Zur Erstellung des IEK und der regelmäßig erfolgten Fortschreibungen, zuletzt im Jahr 2017, wurde die Öffentlichkeit stets über abgeschlossene und zukünftige Projekte informiert. Seither erfolgten im Laufe der Zeit immer wieder Beteiligungsmaßnahmen und öffentliche Veranstaltungen. Die BIG Städtebau setzt, seitdem sie im Jahr 2006 Sanierungsträger für das Fördergebiet wurde, solche Veranstaltungen um. Außerdem wird seither eine breite Öffentlichkeitsarbeit verfolgt (Stichworte: Hamburger Wochenblatt, Flyer und Plakate, Stadtteilzeitung, Newsletter, wöchentliche Sprechstunde im Stadtteilbüro vor Ort). In 2006 wurde ein sog. Sanierungsbeirat gegründet, der sich aus unterschiedlichen Interessensvertretern (BewohnerInnen, EigentümerInnen, Institutionen, Politik etc.) zusammensetzt. Dieser Beirat tagt seither vier- bis fünfmal jährlich und ist ein öffentliches Gremium, dessen Meinung über alle Projekte abgefragt wird. Die Protokolle sind über die Webseite barmbek-baut.de abrufbar. Alle Anwesenden sind herzlich eingeladen, an den Beiratssitzungen teilzunehmen. Des Weiteren wurde auch die Politik über den Verlauf der Maßnahmen und Projekte regelmäßig informiert (Regional- und Stadtentwicklungsausschuss).</p> <p><i>(4) Die Planung einer Brücke an genannter Stelle zu errichten liegt einige Jahre zurück (Verweis auf Bebauungsplan 1996). Warum wird jetzt erst mit der Realisierung begonnen?</i></p> <p>Durch die Tatsache, dass die Maurienbrücke sich im Fördergebiet Barmbek-Nord S1, Fuhsbüttler Straße befindet, können für den Bau der Brücke Fördermittel herangezogen werden, ohne die Realisierung nicht möglich wäre. Die Einwerbung der Finanzmittel für die bauliche Umsetzung ist 2018 erfolgt.</p> <p><i>(5) Durch die Maurienbrücke und eine verbesserte Wegeführung würde dieser Bereich zunehmend belebt werden. Einige Anwesende äußern sich besorgt, dass eine Belebung auch zu vermehrtem Müllaufkommen und Lärmbelästigung führen kann. In diesem Zusammenhang müssen Anschlusskosten von der Stadt für Pflege und Reinigung berücksichtigt werden.</i></p> <p>Die BIG Städtebau und die Vertreterinnen des Bezirksamts Hamburg-Nord nehmen diese Sorgen ernst. Alkoholismus im öffentlichen Raum und Vandalismus sind stadtweite Probleme. Daher ist es sinnvoll, im weiteren Verlauf des Planungsprozesses diese Themenfelder gemeinsam mit den zuständigen Planern und der</p>			
---	--	--	--

	Anwohnerschaft zu thematisieren. Falls es in Zukunft zu Problemen in dieser Art kommen sollte, muss gemeinsam mit den Stadtvertretern eine Lösung gefunden werden.			
4	Sonstiges			
	<p>Die Anwesenden bitten im Protokoll darzustellen, auf welchem Wege die Politik in der Vergangenheit informiert wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesetz über den Bebauungsplan Barmbek-Nord 7 / Barmbek-Süd 6 vom 20.06.1996 - Senatsbeschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen nach §141 BauGB am 02.09.2003 - Verordnung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Barmbek-Nord S1, Fuhsbüttler Straße vom 12.07.2005 - Vorstellung der Fortschreibung des IEK und die Verlängerung der Laufzeit des Sanierungsverfahrens in den politischen Gremien SteKA / RegA am 07.09.2017 - Beschluss der Bezirksversammlung zur Fortschreibung des IEK und die Verlängerung der Laufzeit des Sanierungsverfahrens am 14.12.2017 - Beschluss des Lenkungsausschuss Planung über die Fortschreibung des IEK und die Verlängerung der Laufzeit des Sanierungsverfahrens bis Ende 2020 am 20.12.2017 			
5	Weitere Schritte			
	<p>Die BIG Städtebau steht weiterhin Fragen offen gegenüber – gerne telefonisch, per E-Mail oder innerhalb der Sprechstunde im Stadtteilbüro.</p> <p>Anfang 2019 wird von Seiten der BIG Städtebau erneut eine Einladung zu einer öffentlichen Veranstaltung versendet. In dieser sollen die ersten Pläne zur Maurienbrücke vorgestellt werden.</p>			

i.A. Jan Niklas Wölfel

Hamburg, den 09.11.2018