



Foto: Pixelio

Bis 2040 sollen in Hamburg 36 neue innerstädtische Bahnhöfe entstehen

Die Gemengelage ist komplex

Mobilitätswende

Hamburg möchte den Autoverkehr strategisch weiter reduzieren

Bessere Luft, weniger Verkehrslärm und wo sich heute Autos in Kolonnen über die Magistralen schieben oder weitläufig Parkplätze beanspruchen, wäre Platz für Grün, Bänke, Radler und Fußgänger. Argumente für weniger Autos gibt es so einige.

Schöne neue Mobilitätswelt. „Wie und wohin sich die Menschen bewegen, beeinflusst die Lebensqualität in den Städten maßgeblich“, sagt Konrad Rothfuchs, der das Büro ARGUS für Stadt- und Verkehrsplanung leitet. Lange sei die freie Fahrt für das Automobil einer der dominierenden Parameter in der Stadtplanung gewesen. Die Denkart hat sich längst geändert, schon weil die Klimaziele die Wende in Sachen Mobilität forcieren. Schließlich sind die Kraftwagen für einen erheblichen Teil

der CO₂-Emissionen verantwortlich. In Hamburg möchte man entsprechend bis zum Jahr 2030 den Anteil der Pkws weiter zurückdrängen, und zwar konkret auf 20 Prozent. 20 bis 25 Prozent der Wege werden dann zu Fuß, 25 bis 30 Prozent per Fahrrad und 30 Prozent mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt – das jedenfalls sieht die Strategie zur Mobilitätswende vor, die der Hamburger Senat Ende 2023 beschlossen hat. Insgesamt fünf Jahre hat die Verkehrsbehörde an dem Konzept gefeilt und zehn Handlungsfelder ausgearbeitet, um die Ziele zu erreichen. „Hamburg hat schon einiges geschafft, eine Punktlandung zum Jahr 2030 klappt aber sicherlich nicht“, meint Rothfuchs.

In den letzten 20 Jahren hat sich der Autoverkehr in Hamburg merklich reduziert. Wurden im Jahr 2002 noch

47 Prozent der Wege mit dem Pkw zurückgelegt, sank der Anteil bis zum Jahr 2024 auf 30 Prozent. „Ein echter Quantensprung“, resümiert Rothfuchs. Um bis 2030 bei den angepeilten 20 Prozent anzukommen, müsse jedoch noch manches geschehen.

Vor allem gilt es, die Nutzung von Bus und Bahn, sowie den Rad- und Fußverkehr attraktiver zu machen. Der Ausbau des ÖPNV ist bereits in vollem Gange. Bis 2040 sollen in Hamburg 36 neue innerstädtische Bahnhöfe entstehen. Dazu gehören die zwei neuen U4-Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest, die 2026 eröffnet werden. „Mehr als 13.000 Menschen erhalten so erstmals einen fußläufigen U-Bahn-Anschluss“, berichtet Renate Pinzke, Sprecherin der Verkehrsbehörde. Die Haltestelle Horner Rennbahn auf der Strecke ist seit Mai 2024 in Betrieb, zudem wird die U4 bis zum Grasbrook verlängert. Der Teilautomatisierung

sei Dank kommt die Bahn ab 2027 dann zwischen Horner Geest und Jungfernstieg statt alle zweieinhalb Minuten alle 100 Sekunden. Auch die Bauarbeiten für das Mammutprojekt U5 laufen auf Hochtouren. Über

25 Kilometer gleitet sie künftig fahrerlos über die Schienen. Bis 2040 sollen 22 Haltestellen fertiggestellt sein – sieben davon mit Übergängen zu anderen U- und S-Bahnlinien sowie zum Regional- und Fernverkehr. Der erste Bauabschnitt, der laut Planung bis 2033 abgeschlossen ist, führt von Bramfeld über Steilshoop und die City Nord bis zum Borgweg. Von dort soll es weiter über Winterhude und Uhlenhorst zum Hauptbahnhof gehen, darauf folgen weitere Stationen bis zum Volkspark. „Davon profitieren 180.000 Hamburgerinnen und Hamburger, 315.000 Fahrgäste werden täglich auf der U5 erwartet“, sagt Pinzke.

Der Ausbau der S-Bahn schreitet ebenfalls voran: Bis 2030 integrieren die Verantwortlichen die S4 von Hamburg nach Oldesloe und die S6 nach Lurup und Osdorf ins Bahnnetz, zudem verlängern sie die S5 bis nach Kaltenkirchen – bis 2030 wächst der Zugverkehr so um 30 Prozent. „Die S-Bahn Hamburg kann dann täglich 1,1 Millionen anstelle der heutigen 750.000 Passagiere befördern“, ergänzt Pinzke. Die Kapazitäten verbessern wird auch die Digitalisierung – und obendrein gleich die Pünktlichkeit und die Effizienz. In den vergangenen Jahren wurden zudem sechs neue Verbindungen mit Expressbussen aufgebaut, weitere Linien verlängert und Takte verdichtet.

Was wäre die Mobilitätswende ohne das Fahrrad? „Gerade für die Wege bis acht Kilometer nimmt das Rad eine

In Hamburg möchte man bis zum Jahr 2030 den Anteil der Pkws weiter zurückdrängen, und zwar konkret auf 20 Prozent



Grundeigentümer-
Verband
Hamburg



HAMBURGER TAFEL^{eV}

„Wir haben
Hamburg noch
lange nicht satt!“

Unterstützen auch Sie die Hamburger Tafel dabei, Bedürftige weiterhin mit ausreichend Lebensmitteln versorgen zu können. Für Ihre Geldspenden steht Ihnen das Spendenkonto des Grundeigentümer-Verbandes Hamburg zur Verfügung:

Kreditinstitut: HypoVereinsbank
IBAN: DE87 2003 0000 0000 2361 09

Bitte geben Sie auf jeder Überweisung „Spende Hamburger Tafel“ sowie Ihren Namen, Ihre Adresse und gegebenenfalls Ihre Mitgliedsnummer an.

IMMOBILIEN SERVICE
ZIMMERMANN
WILHELM ZIMMERMANN

„Zufriedener als wir kann man nicht sein.“



Diese und andere Rückmeldungen motivieren uns täglich aufs Neue, Bestleistungen rund um die Immobilienvermittlung zu erbringen. Wann dürfen wir Sie begeistern? Die vollständige Referenz finden Sie auf unserer Homepage unter zimmermann-ivd.de/referenzen.



Frahmredder 7
22393 Hamburg



Telefon: 040 - 600 10 60
www.zimmermann-ivd.de

Schlüsselrolle ein und muss noch mehr gefördert werden“, betont Rothfuchs. Heute nutzen die Hamburger laut Verkehrsbehörde weiterhin für 40 Prozent der Strecken, die kürzer als fünf Kilometer sind, das Auto. Ändern könnten dies zumindest zum Teil zusätzliche und bessere Radwege. In den vergangenen Jahren zeigte die Tendenz klar nach oben. Wurden zwischen 2015 bis 2019 im Jahreschnitt 35,3 Kilometer für Fahrräder gebaut, waren es zwischen 2020 bis 2024 durchschnittlich 58,6 Kilometer jährlich. „Aktuell legen die Menschen in Hamburg 22 Prozent der Wege mit dem Rad zurück, da besteht aber durchaus Luft nach oben“, meint Dirk Lau vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) in Hamburg. Die Stadt habe das Radwegenetz zwar in den vergangenen Jahren erweitert, von einer echten Fahrradstadt sei Hamburg jedoch noch weit entfernt.



Fahrradweg an der Außenalster

Foto: BVM

Investieren, wo Hamburg wächst: Mit Colliers!

Wir kennen die besten Adressen in
und um Hamburg:
Wohn- & Geschäftshäuser,
die sich lohnen.

**Ihr Investment.
Unsere Expertise.
Ihr Erfolg.**

Wir freuen uns auf Ihren Anruf!

+49 40 328701-150
residential.hamburg@colliers.com

Ihr Colliers Zinshaus-Team



„Derzeit erleben wir sogar eine Rückwärtsbewegung. Von einem Förderprogramm mit konkreten Ausbauzielen für einen sicheren und komfortablen Radverkehr etwa steht kein Wort im Koalitionsvertrag“, kritisiert Lau. Statt dem Rad den nötigen Platz zu gewähren und eine sichere Infrastruktur zu bauen, schütze der Senat lieber die privaten Kfz-Parkstände und wolle das Rad verstärkt auf den Gehwegen fahren lassen.

Um das Bike + Ride, also das Pendeln mit dem Fahrrad, zu fördern, sind sichere Abstellplätze an den Bahnhöfen nötig. „Es gibt derzeit bereits 27.779 Fahrradabstellplätze an den U- und S-Bahn-Haltestellen – das entspricht einem Zuwachs von 4.000 Plätzen seit 2020“, führt Pinzke aus. Das Ziel von 28.000 Plätzen für das Jahr 2025 werde Hamburg in jedem Fall erreichen. Lau zeigt sich weniger zufrieden: „Vor allem an Verkehrsknotenpunkten sollte es weitere Anlagen geben – so wie am U-Bahnhof Kellinghusenstraße.“ Das erste städtische Fahrradparkhaus in Hamburg bietet rund 1.000 Plätze, gut 600 davon sind überdacht. Am Hamburger Hauptbahnhof und am Bahnhof Harburg seien ähnliche Stationen geplant.

„Ein paar Vorzeigeprojekte reichen aber nicht aus, um eine tiefgreifende Mobilitätswende zu begleiten“, moniert Lau. Auch in der Fläche gäbe es zu wenig Möglichkeiten, das Rad sicher abzustellen. „Hamburg müsste einfach in jeder Straße einige Parkplätze für Autos in Plätze für Räder umwandeln.“

„Das Auto spielt im Mobilitätsmix nach wie vor eine wichtige Rolle und wird diese weiter einnehmen“

der umwandeln.“ Erste Pilotprojekte, bei denen Radboxen auf Kfz-Parkstände gestellt werden, weisen den Weg – „so etwas lässt sich aber deutlich breiter ausrollen“, findet Lau.

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß – nicht selten bedeutet das derzeit, sich auf schmalen Pfaden zwischen parkenden Autos, Rädern und E-Rollern hindurch zu schlängeln. „Seit 2022 ist der Fußverkehr in das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufgenommen“, verweist Pinzke. Ohnehin würden all jene, die zu Fuß gehen, von vielen Maßnahmen profitieren, die den Radverkehr fördern – schon weil die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sich so weniger ins Gehege kommen. „Und auch die Bezirke haben inzwischen eigene Fußverkehrskonzepte, die unter anderem in Hoheluft-Ost oder in Schnelsen greifen“, so Pinzke. So wurden in einigen Straßen parkende Autos von den Gehwegen verbannt und teils neue sichere Möglichkeiten zum Überqueren von Straßen eingerichtet. Auch das Thema Barrierefreiheit steht im Fokus, schließlich sollen die Fußwege gleichfalls mit dem Rollator komfortabel passierbar sein.

„Damit der große Wurf gelingt, reicht es nicht zu ziehen, die Stadt muss ebenso schieben“, mahnt Rothfuchs. Soll heißen: „Allein bessere Angebote bringen keine durchschlagenden Veränderungen im Verkehrsmix. Eine echte

Wende kann nur gelingen, wenn gleichzeitig klare Einschränkungen zum Tragen kommen.“

Dass für Hamburg noch manches zu tun bleibt, zeigt der vom Umweltbundesamt als optimal befundene Motorisierungsgrad. Er liegt bei maximal 150 zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohner – inklusive Carsharing-Wagen und Taxis. „Wir haben zwar einige zentrale Stadtteile, die sich diesem Verhältnis annähern, nach den letzten Zahlen aus 2022 gibt es im Schnitt aber 439 Pkw auf 1.000 Einwohner in Hamburg“, sagt Rothfuchs. Der wirksamste Hebel,



Abstellplatz für Lastenräder

Foto: BVM



KENNEN SIE DEN WERT IHRES ZINSHAUSES?

Aktuelle Zahlen des Gutachterausschusses belegen: Angebot und Nachfrage kommen wieder ins Gleichgewicht. Auch bei uns zeigt sich der Aufschwung: Im ersten Quartal 2025 haben wir zahlreiche Zinshäuser erfolgreich vermittelt. Kennen Sie den aktuellen Wert Ihres Zinshauses? Lassen Sie Ihre Immobilie marktgerecht von unseren Spezialisten bewerten – kompetent und unverbindlich. Rufen Sie uns an: **040.41 17 25 50**



Foto: Spengler Wiescholek Architektur/Stadtplanung PartGmbH

Geplantes Mobility Hub in Oberbillwerder

um mehr zu erreichen, seien die Parkplätze. „Mit dem Anwohnerparken, welches die Nutzer der Plätze 60 bis 70 Euro pro Jahr kostet, geben wir den öffentlichen Raum aber sehr billig her“, meint Rothfuchs. Hitzige Debatten dazu gibt es reichlich. Schließlich kochen die Gemüter schnell hoch, wenn es um Parkplätze geht. Auch deshalb entfernen einige Stadtteile bereits wieder Poller, um neue Stellplätze fürs Auto zu schaffen. Der Masterplan Parkplätze, den die Verkehrsbehörde auf den Weg gebracht hat, zeigt ebenfalls, wie sensibel dieses Thema ist. „Das Auto spielt im Mobilitätsmix nach wie vor eine wichtige Rolle und wird diese weiter einnehmen“, betont Pinzke. Mit dem Masterplan Parkplätze wolle sich die Stadt ein objektives Bild über das gesamte Parkraumangebot in Hamburg verschaffen, das es erlaube, die Diskussion zu versachlichen.

„Es ist immer schwierig, Menschen etwas zu nehmen, was sie seit jeher als selbstverständlich beanspruchen – dazu gehört eben auch, das Auto vor der Tür zu parken“, so Rothfuchs. Besser zu vermitteln sei der Verzicht, wenn

sich vorher die Vorteile sichtbar machen lassen. Dies könnten Verkehrsversuche leisten, wie etwa die Initiative „Ottensen macht Platz“ – die aber gleichzeitig demonstriert, wie zäh es ist, alle mit ins Boot zu holen. Mit dem Projekt lotete der Bezirk Altona von September 2019 bis Februar 2020 aus, wie ein autoarmes Quartier funktioniert. Dafür wurden Straßenabschnitte rund um den Spritzenplatz für den motorisierten Verkehr weitgehend gesperrt. Temporär wurden so gut 160 Parkplätze frei. Den neu gewonnenen Raum vor ihrer Tür verschönerten die Anwohner mit mobilen Beeten und grünem Roll-

rasen, Gastronomen stellten Stühle raus, ein Tischkicker, Spiele für Kinder und Tanzevents lockten die Menschen auf die Straßen. „Am Ende stimmten über 80 Prozent der Anwohner dafür, den Versuch zu verstetigen“, sagt Rothfuchs. Das dauert allerdings, erst Ende 2024 begann die erste Verkehrsberuhigung des Projekts, welches inzwischen „freiRaum Ottensen“ heißt – fünf Jahre nach dem Start. Die Planungen laufen noch, „es steht aber schon fest, dass rund 300 Parkplätze entfallen, hier sollen Aufenthaltsorte für die Anwohner eingerichtet werden“, sagt Rothfuchs, der das Vorhaben konzeptionell begleitet hat. Wo Fahrräder und Busse zusätzlichen Platz bekommen,

„Verkehrsplanung ist eine vielschichtige Angelegenheit, die Komplexität hat in den vergangenen Jahren sichtlich zugenommen“

Dr. O. Campe & Co.
Immobilien
seit 1935

Diplom-Kaufmann
Dr. Matthias Jungclas

**Ihr Spezialist für den Verkauf und die Verwaltung von
Zinshäusern und Einfamilienhäusern in Hamburg**
Verkauf – Verwaltung – Vermietung



Hermannstraße 16 · 20095 Hamburg · Telefon: 32 54 32 – 0 · Telefax: 32 54 32 32
www.dr-campe-immobilien.de · info@dr-campe-immobilien.de
ivd – VHH – VEEK



bleibt in der ohnehin engen Stadt weniger Raum für das Auto. Ein Handlungsfeld der städtischen Strategie zur Mobilitätswende sieht deshalb vor, bei künftigen Planungen für sogenannte Fokusräume zu prüfen, ob Flächen neu aufgeteilt werden müssen. „Bisher gibt es nur wenige Beispiele“, sagt Rothfuchs. Zu ihnen gehört der Burchardplatz im Kontorhausviertel. Der große Parkplatz soll weichen, stattdessen eine autofreie Fußgängerzone mit Bänken und einem Wasserspiel entstehen. Daneben sollen ein Wochenmarkt und verschiedene Veranstaltungen den bisher unwirtlichen Platz zum attraktiven Aufenthaltsort wandeln. „Derzeit lässt die Stadt außerdem fünf Straßenräume testweise überplanen, um die Potenziale, die mit den Veränderungen einhergehen, zu untersuchen“, erzählt Rothfuchs. Solche Vorhaben ziehen sich aber meist – wie man in Ottensen besichtigen kann. „Jede Maßnahme rund um die Verkehrsflächen ist im Einzelfall zu betrachten und abzuwägen“, erklärt Pinzke. Dabei gehe es neben Fragen zum Raum für die verschiedenen Verkehrsträger auch um den Baumschutz, die Entsiegelung oder die Barrierefreiheit. Die Gemengelage ist offensichtlich komplex. Einfacher wird es in den großen Neubauquartieren, in denen die Planenden die neue Mobilität von Anfang an mitdenken. So werden

etwa im neuen Stadtteil Oberbillwerder entlang der Erschließungsachsen verschiedene Mobilitäts-Hubs errichtet, in denen die Anwohner dann ihre Autos abstellen. Die Straßen in den Quartieren bleiben so weitgehend autofrei. Die Erdgeschosse der Hubs sollen zudem gemeinschaftlich und gewerblich genutzt werden und einen bunten Mix an Mobilitäts-

und Servicenageboten bereitstellen. Für den neuen Stadtteil Grasbrook wiederum ist ein Stellplatzschlüssel von 0,2 vorgesehen – das heißt, lediglich jede fünfte Wohnung erhält einen Parkplatz. „So etwas funktioniert nur, wenn Supermarkt, Kindergarten und Ärzte fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sind“, sagt Rothfuchs. Nach dem Konzept der sogenannten 15-Minuten-Stadt etwa liegen alle wichtigen Anlaufstellen so nah, dass man zu Fuß oder mit dem Rad in einer Viertelstunde dort ist. „Dafür müssen die Stadtteile aber stärker verdichtet werden“, erklärt Rothfuchs. Denn damit etwa ein Supermarkt wirtschaftlich betrieben werden kann, benötigt er rund 4.000 potenzielle Kunden im Umkreis – zu Fuß wollen die meisten maximal 400 Meter zum Einkaufen zurücklegen, mit dem Rad 900 Meter. Also muss entsprechend kompakt gebaut werden, um die nötige Frequenz zu generieren. „Verkehrsplanung ist eine vielschichtige Angelegenheit, die Komplexität hat in den vergangenen Jahren sichtlich zugenommen“, berichtet Rothfuchs. Auch weil es in der verdichteten Stadt enger wird, Themen wie der Klimawandel mit bedacht und viele Diskussionen sehr ideologisch geführt werden, die Kompromissbereitschaft sei gesunken. Im Grunde sei es aber doch ganz einfach: „Wir

müssen uns nur fragen, in welcher Stadt möchten wir und die nächste Generation leben?“, so Rothfuchs. Die meisten Antworten darauf wären ohne die Mobilitätswende gar nicht realisierbar.



Radstation am Hamburger Hauptbahnhof

Foto: BVM

Bettina Brüdger

ZINSHÄUSER SEIT 1914



EDGAR WESSENDORF
Immobilien seit 1914

Seit über 100 Jahren ist die Vermittlung und Verwaltung von Hamburger Zinshäusern unsere Spezialität und unsere Passion. Nutzen Sie unsere Erfahrung sowie unseren gewachsenen Kunden- und Partnerstamm für den rentablen Verkauf oder die wertsteigernde Bewirtschaftung Ihrer Mehrfamilienhäuser. Von der kostenlosen und unverbindlichen Bewertung Ihres Bestandes über die kaufmännische und technische Betreuung bis zum Verkauf Ihrer Immobilien – Wir sind für Sie da.

Edgar Wessendorf e.K.
Neue Gröningerstraße 13
20457 Hamburg

T 040 360 916 950
E info@edgarwessendorf.de
W edgarwessendorf.de

