Fokus Osterstraße

Informationen zur Stadtraumerneuerung Osterstraße | Ausgabe 2 – Oktober 2014

Mehr Freiraum in der Osterstraße

Bezirk Eimsbüttel legt den ersten Entwurf für die Erneuerung der Osterstraße vor

Fußgänger bekommen mehr Platz, Radfahrer fahren künftig auf der Straße, der Stadtraum wird moderner und attraktiver gestaltet und der Autoverkehr fährt weiterhin durch die Osterstraße. Das sind die Ziele, die das Bezirksamt mit der Erneuerung des Stadtraums erreichen will.

Die Eimsbütteler diskutieren schon lange über die Zukunft ihrer Osterstraße. Sie ist die Lebensader des Stadtteils und mit den vielen Geschäften, Ärzten und gastronomischen Angeboten ein belebtes Stadtteilzentrum. Allerdings ist der öffentliche Raum in die Jahre gekommen: wenig Platz für Fußgänger, schlechte Radwege, viel Autoverkehr und keine Aufenthaltsqualität für die Eimsbütteler prägen das heutige Bild. Um diese Situation zu verbessern wurden bereits in den vergangenen Jahren mehrere Ideen und Konzepte zur Umgestaltung des Bezirkszentrums entwickelt, doch diese scheiterten in der Umsetzung aus verschiedenen Gründen.

Daraufhin hat das Bezirksamt Eimsbüttel (Fachamt Management des öffentlichen Raumes) Ende 2013 einen neuen Planungsprozess gestartet, um den gesamten Stadtraum in der Osterstraße zwischen Methfesselstraße und Schulweg zu erneuern. Im Februar 2014 wurden die Ziele dieser Planung auf einer ersten Veranstaltung der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Juni und Juli wurden dann die Bürgerinnen und Bürger gefragt: Auf dem Fanny-Mendelssohn-Platz konnten die Eimsbütteler eine Woche lang ihre Anregungen und Ideen zur Erneuerung der Osterstraße einbringen und mit Experten aus dem Bezirksamt sowie mit Verkehrs- und Freiraumplanern der beauftragten Planungsbüros diskutieren. Kurz darauf haben die Planer ihre eigenen Ansätze auf einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Durch diese beiden Bausteine konnte sichergestellt werden, dass die Meinungen der Eimsbütteler in den Planungsprozess eingeflossen sind.

Nach der Bürgerbefragung im Sommer 2014 haben die Planer in den vergangenen Monaten den Vorentwurf für die Erneuerung der Osterstraße ausgearbeitet, der Ihnen auf den folgenden Seiten vorgestellt wird. Die Grundidee des Entwurfs ist, allen Verkehrsteilnehmern ein angemessenes Gewicht in der Aufteilung des knappen Raums zu geben. Denn heute nimmt der Autoverkehr (inklusive Parken) den meisten Raum ein, während Fußgänger und Radfahrer eher an den Rand gedrängt sind – dabei werden selbst diejenigen, die mit dem Auto in die Osterstraße fahren, zu Fußgängern, nachdem sie ihr Auto abgestellt haben. Von der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs profitieren daher sehr viele.

Visualisierung für die Erneuerung der Osterstraße: Der Radverkehr fährt auf der Straße und ein niveaugleicher gepflasterter Streifen in der Mitte hilft Fußgängern beim Überqueren der Fahrbahn. Quelle: ARGUS

Eine wesentliche Neuerung betrifft den Radverkehr: Fahrradfahrer sollen künftig auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn fahren – Kinder bis zehn Jahre fahren natürlich wie üblich weiterhin auf dem Gehweg. Durch den Wegfall des Radwegs neben dem Gehweg erhalten Fußgänger mehr Platz, da es heute vor allem für sie an vielen Stellen sehr eng ist. Zusätzlich wird es an vielen Stellen in der Mitte der Fahrbahn einen breiten niveaugleichen, gepflasterten Mittelstreifen geben. Dieser soll zum einen Fußgängern die Möglichkeit geben, die Osterstraße auch zwischen den Ampeln sicherer zu queren und zum anderem die Geschwindigkeit der Autos etwas reduzieren. Die Analysen der vergangenen Monate haben gezeigt, dass viele Menschen bereits heute die Straße nicht an den Ampeln, sondern in den Abschnitten dazwischen überqueren.

Wenn Radfahrer und Fußgänger mehr Raum erhalten, muss dieser an anderer Stelle gewonnen werden, denn der Straßenquerschnitt lässt sich in einem bestehenden Quartier nicht verbreitern. Der Platz wird gewonnen, indem die teilweise sehr breite Fahrbahn etwas schmaler wird. Darüber hinaus werden Parkplätze neu geordnet und müssen zum Teil wegfallen, was v.a. die Parkplätze betrifft, die schräg zur Fahrbahn ausgerichtet sind.

Auf den folgenden zwei Seiten wird der Vorentwurf für die Osterstraße vorgestellt. Darüber hinaus sind alle Bürgerinnen und Bürger zur öffentlichen Informationsveranstaltung am 28. Oktober 2014 herzlich eingeladen, um sich über die Planungen zu informieren (siehe Infobox links).

Einladung zur öffentlichen Informationsveranstaltung

Das Bezirksamt Eimsbüttel stellt gemeinsam mit den Fachplanern den Vorentwurf für die Osterstraße öffentlich vor und lädt alle Interessierten dazu herzlich ein:

Informationsveranstaltung Stadtraumerneuerung Osterstraße:
Öffentliche Vorstellung des Planentwurfs
28. Oktober 2014
19.00 Uhr
Ort: Hamburg-Haus, Doormannsweg 12, 20259 Hamburg

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der erste Schritt ist geschafft: Nach jahrelangen Diskussionen über die Zukunft der Osterstraße liegt nun der Vorentwurf für ihre Umgestaltung vor. Wir müssen bei der Erneuerung viele unterschiedliche Interessen berücksichtigen: Fußgänger benötigen mehr Platz, Anwohner möchten Parkplätze finden, Radfahrer sollen komfortablere Radwege erhalten, Gewerbetreibende wünschen, dass ihre Kunden mit dem Auto in die Osterstraße fahren können und der Bus soll pünktlich fahren. Und zu guter Letzt möchten wir alle eine attraktive, belebte und grüne Osterstraße.

Es ist sicher keine einfache Aufgabe, all diese Anforderungen im engen Stadtraum der Osterstraße zu erfüllen. Ich denke jedoch, dass wir es mit dem vorliegenden Entwurf schaffen werden, die Situation für alle zu verbessern, damit die Osterstraße auch in den nächsten Jahren das pulsierende Herz von Eimsbüttel bleibt. Werfen Sie einen ersten Blick auf unsere Pläne zur Erneuerung!

Ihr Dr. Torsten Sevecke,
Bezirksamtsleiter Eimsbüttel

So sieht der erste Entwurf für die Osterstraße aus

Die vom Bezirksamt Eimsbüttel beauftragten Verkehrs- und Freiraumplaner haben den Vorentwurf für die Erneuerung der Osterstraße vorgelegt. Dieser sieht insbesondere mehr Platz für Fußgänger vor.

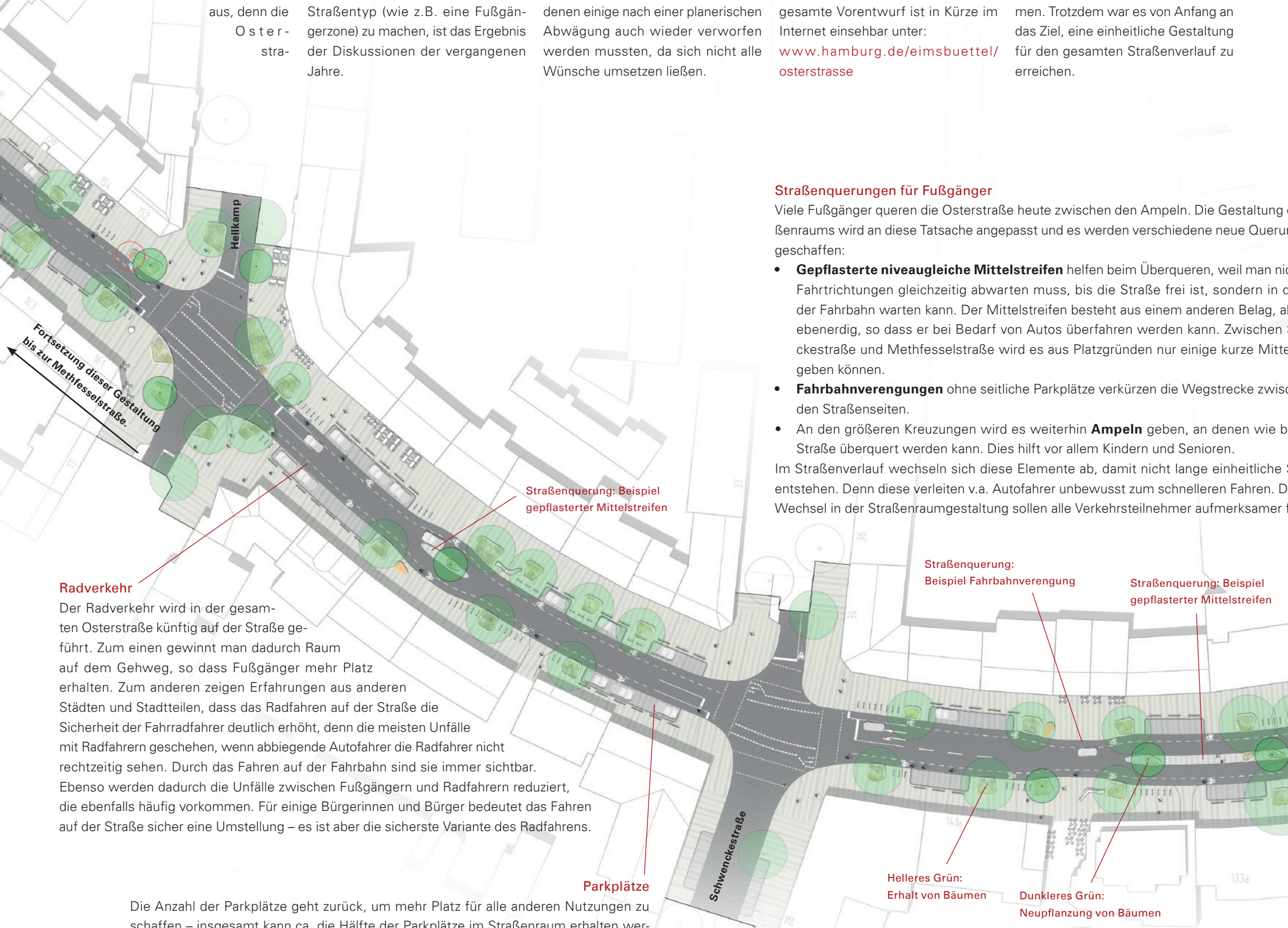
Die Osterstraße wird auf dem Abschnitt zwischen Schulweg und Methfesselstraße erneuert. Dabei wird der gesamte öffentliche Raum neu gestaltet.

Die Verkehrs- und Freiraumplaner haben seit Sommer 2014 etliche neue Ideen für die Gestaltung der Osterstraße entwickelt und an anderer Stelle den Bestand optimiert. Die Revolution bleibt mit diesem Entwurf jedoch bewusst aus, denn die Osterstraße soll im Grundsatz so bleiben, wie sie heute ist: eine Wohn- und Geschäftsstraße für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Mit der Neugestaltung sollen vielmehr die Engpässe und Schwachpunkte behoben und die Gestaltung des öffentlichen Raums modernisiert werden, denn dieser stammt noch aus den 1950er und 1960er Jahren, als der Autoverkehr viel geringer und das Fahrradfahren nicht so verbreitet waren. Die Festlegung, aus der Osterstraße nicht einen ganz anderen Straßentyp (wie z.B. eine Fußgängerzone) zu machen, ist das Ergebnis der Diskussionen der vergangenen Jahre.

Die vom Bezirksamt Eimsbüttel beauftragten Verkehrs- und Freiraumplaner haben im Vorentwurf möglichst viele der Bürgeranregungen aufgenommen, die die Eimsbütteler im Sommer 2014 in das Planungsverfahren eingebracht haben. So wünschten viele Bürgerinnen und Bürger, dass der Radverkehr auf die Straße verlegt werden soll, dass die vielen Bäume erhalten bleiben und dass Fußgänger mehr Platz bekommen. Insgesamt wurden zahlreiche Ideen vorgeschlagen, von denen einige nach einer planerischen Abwägung auch wieder verworfen werden mussten, da sich nicht alle Wünsche umsetzen ließen.

Auf dieser Doppelseite zeigen wir Ihnen erstmals den Vorentwurf für die Erneuerung der Osterstraße. Dabei greifen wir die wichtigsten Neuerungen heraus und erläutern sie durch kurze Texte. Da der Planungsraum zwischen Methfesselstraße und Schulweg sehr lang ist, wird nur der zentrale Bereich abgebildet - die Abschnitte westlich und östlich davon setzen sich in ihrer Gestaltung jedoch in sehr ähnlicher Weise fort, so dass in diesem Ausschnitt alle Neuerungen gezeigt werden können. Der gesamte Vorentwurf ist in Kürze im Internet einsehbar unter: www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Die Herausforderungen waren für die Planer entlang der Osterstraße sehr unterschiedlich: Zwischen Methfesselstraße und Heußweg ist der Straßenraum recht schmal, so dass hier die größten Nutzungskonflikte bestehen. Der Kreuzungsbereich am Heußweg ist durch besonders starken Fußgänger- und Autoverkehr geprägt, während im östlichen Abschnitt, vor allem zwischen Emilienstraße und Schulweg, die Nutzungskonflikte aufgrund des breiteren Straßenquerschnitts abnehmen. Trotzdem war es von Anfang an das Ziel, eine einheitliche Gestaltung für den gesamten Straßenverlauf zu erreichen.



Radverkehr

Der Radverkehr wird in der gesamten Osterstraße künftig auf der Straße geführt. Zum einen gewinnt man dadurch Raum auf dem Gehweg, so dass Fußgänger mehr Platz erhalten. Zum anderen zeigen Erfahrungen aus anderen Städten und Stadtteilen, dass das Radfahren auf der Straße die Sicherheit der Fahrradfahrer deutlich erhöht, denn die meisten Unfälle mit Radfahrern geschehen, wenn abbiegende Autofahrer die Radfahrer nicht rechtzeitig sehen. Durch das Fahren auf der Fahrbahn sind sie immer sichtbar. Ebenso werden dadurch die Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern reduziert, die ebenfalls häufig vorkommen. Für einige Bürgerinnen und Bürger bedeutet das Fahren auf der Straße sicher eine Umstellung – es ist aber die sicherste Variante des Radfahrens.

Straßenquerungen für Fußgänger

Viele Fußgänger queren die Osterstraße heute zwischen den Ampeln. Die Gestaltung ßenraums wird an diese Tatsache angepasst und es werden verschiedene neue Querun geschaffen:

- **Gepflasterte niveaugleiche Mittelstreifen** helfen beim Überqueren, weil man nic Fahrtrichtungen gleichzeitig abwarten muss, bis die Straße frei ist, sondern in d der Fahrbahn warten kann. Der Mittelstreifen besteht aus einem anderen Belag, al ebenerdig, so dass er bei Bedarf von Autos überfahren werden kann. Zwischen S ckestraße und Methfesselstraße wird es aus Platzgründen nur einige kurze Mitte geben können.
- **Fahrbahnverengungen** ohne seitliche Parkplätze verkürzen die Wegstrecke zwisc den Straßenseiten.
- An den größeren Kreuzungen wird es weiterhin **Ampeln** geben, an denen wie b Straße überquert werden kann. Dies hilft vor allem Kindern und Senioren.

Im Straßenverlauf wechseln sich diese Elemente ab, damit nicht lange einheitliche S entstehen. Denn diese verleiten v.a. Autofahrer unbewusst zum schnelleren Fahren. D Wechsel in der Straßenraumgestaltung sollen alle Verkehrsteilnehmer aufmerksamer f

Parkplätze

Die Anzahl der Parkplätze geht zurück, um mehr Platz für alle anderen Nutzungen zu schaffen – insgesamt kann ca. die Hälfte der Parkplätze im Straßenraum erhalten werden. Die Parkplätze werden so breit angelegt, dass sie durch Schilder zu bestimmten Tageszeiten auch in Anlieferzonen für die Geschäfte umfunktioniert werden können. Sollte es in Zukunft z.B. einen Geschäftswechsel geben und ein neuer Laden benötigt eine größere Ladezone, kann diese einfach durch neue Beschilderung geschaffen werden, ohne dass der Straßenraum umgestaltet werden muss. Ebenso können Parkplätze in Kurzzeitparkplätze für Kunden umfunktioniert werden. Bisher gibt es noch keine genauen Festlegungen, an welchen Stellen Anlieferzonen und Kurzzeitparkplätze entstehen.

Erhalt und Neupflanzung von Bäumen

Fast alle Bäume können erhalten werden. Lediglich einige wenige Bäume müssen gefällt werden – dafür sollen über 30 neue Bäume zusätzlich gepflanzt werden. Die Osterstraße wird daher grüner als bisher.

Der Baubeginn ist 2015

Die Erneuerung der Osterstraße wird etappenweise von 2015 bis 2017 erfolgen

Der Vorentwurf ist noch nicht endgültig fertig, denn Planungen wie diese erfolgen immer in mehreren aufeinander folgenden Schritten: Zurzeit wird der Vorentwurf mit verschiedenen Dienststellen der Stadt abgestimmt (z.B. Polizei oder Feuerwehr). Diese geben ihre Anmerkungen zum Vorentwurf an das Bezirksamt, das die Rückmeldungen bis Anfang 2015 einarbeitet. Auf Basis des überarbeiteten Plans erfolgt dann die Ausschreibung der Baumaßnahmen für den ersten Abschnitt. Die Bauarbeiten können dann im Mai oder Juni 2015 starten - falls die Anmerkungen der Dienststellen nicht erheblichen Änderungsbedarf auslösen.

Zunächst wird zwischen Schulweg und Heußweg begonnen. Innerhalb dieses ersten Bauabschnitts wird etappenweise gearbeitet, so dass jeweils nur einzelne Bereiche von den Bauarbeiten betroffen sein werden. Wohnhäuser und Geschäfte müssen grundsätzlich durchgehend erreichbar sein. Der erste Bauabschnitt soll Angang 2016 fertiggestellt sein.

Im Jahr 2016 erfolgt die Ausschreibung der Baumaßnahmen für den zweiten Abschnitt. Auch hier werden die Bauarbeiten etappenweise vorangehen, so dass Anfang 2017 die Osterstraße zwischen Schulweg und Methfesselstraße erneuert sein wird.

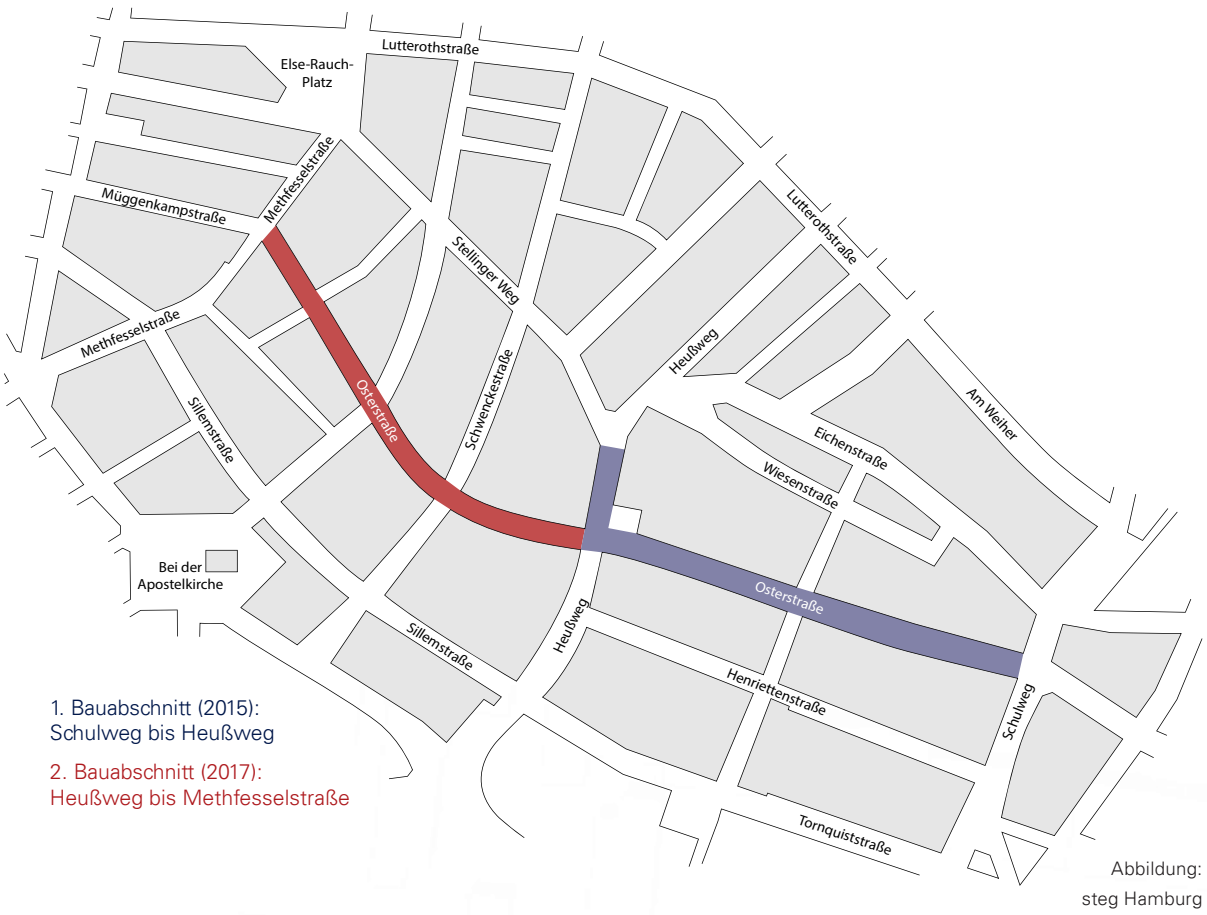


Abbildung: steg Hamburg

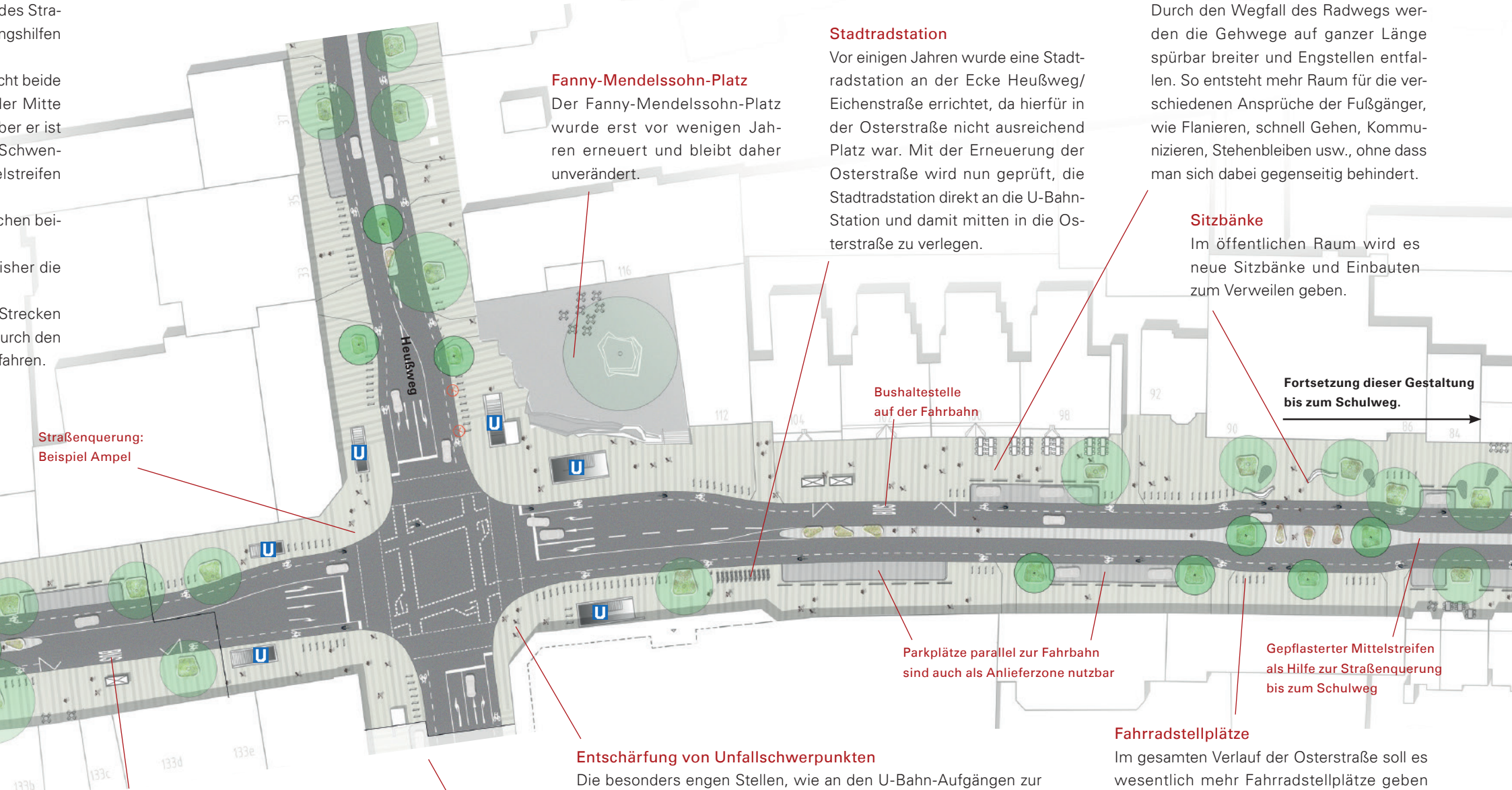
des Stra-
ngshilfen

cht beide
der Mitte
ber er ist
Schwen-
elstreifen

chen bei-

isher die

Strecken
urch den
fahren.



Fanny-Mendelssohn-Platz

Der Fanny-Mendelssohn-Platz wurde erst vor wenigen Jahren erneuert und bleibt daher unverändert.

Stadtradstation

Vor einigen Jahren wurde eine Stadtradstation an der Ecke Heußweg/ Eichenstraße errichtet, da hierfür in der Osterstraße nicht ausreichend Platz war. Mit der Erneuerung der Osterstraße wird nun geprüft, die Stadtradstation direkt an die U-Bahn-Station und damit mitten in die Osterstraße zu verlegen.

Breitere Gehwege

Durch den Wegfall des Radwegs werden die Gehwege auf ganzer Länge spürbar breiter und Engstellen entfallen. So entsteht mehr Raum für die verschiedenen Ansprüche der Fußgänger, wie Flanieren, schnell Gehen, Kommunizieren, Stehenbleiben usw., ohne dass man sich dabei gegenseitig behindert.

Sitzbänke

Im öffentlichen Raum wird es neue Sitzbänke und Einbauten zum Verweilen geben.

Metrobuslinie und ihre Bushaltestellen

Die Metrobuslinie 4 wird unverändert durch die Osterstraße fahren - so plant es der HVV. Die Busse halten künftig nicht mehr in Haltebuchten, sondern auf der Fahrbahn. Dadurch kann vor allem auf dem Gehweg Platz gewonnen werden, da die Haltebuchten entfallen. Heute gibt es insbesondere dort Engstellen. Zusätzlich kommen die Busse etwas schneller voran, da sie sich nicht mehr in den Verkehr ein- und ausfädeln müssen.

Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Die besonders engen Stellen, wie an den U-Bahn-Aufgängen zur Haltestelle Osterstraße, werden neu sortiert. Hierdurch bekommen v.a. die Fußgänger mehr Platz und kreuzen sich nicht mehr mit Radfahrern, wodurch Unfallschwerpunkte entschärft werden.

Fahrradstellplätze

Im gesamten Verlauf der Osterstraße soll es wesentlich mehr Fahrradstellplätze geben als heute. Hierfür werden v.a. zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn zahlreiche Fahrradbügel aufgestellt. Vorgesehen sind ca. 670 Stellplätze – das sind ca. 400 mehr als heute.

Taxistand

Der Taxistand an der Kreuzung Osterstraße/ Heußweg bleibt erhalten. Jedoch soll er in den Heußweg, gegenüber von Karstadt, verlegt werden, um am heutigen Standort mehr Platz zu gewinnen.

Planentwurf:
SBI - Beratende Ingenieure
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Kontor Freiraumplanung

„Das Quirlige und Urbane wollen wir erhalten“

Im Gespräch berichten die Planer, wie sie sich die erneuerte Osterstraße vorstellen – und was noch zu tun ist.

Dr. Michael Großmann ist geschäftsführender Gesellschafter des Hamburger Ingenieurbüros SBI. Thomas Tradowsky ist Landschaftsarchitekt und Inhaber des Büros Kontor Freiraumplanung. Gemeinsam mit dem Büro ARGUS haben sie in den vergangenen Monaten den Vorentwurf für die Osterstraße ausgearbeitet.

Was ist für Sie das Besondere an der Osterstraße?
Großmann: In der Osterstraße gibt es viele Nutzungen, die Verkehr erzeugen – natürlich v.a. die Geschäfte, aber auch das umliegende Quartier selbst. Es überlagern sich unterschiedliche Verkehrsarten, wie Kfz-, Bus-, Rad- und Fußverkehr. Das ist in dieser Intensität auf solch engem Raum schon selten. Die Anforderungen an die Straßenraumgestaltung gehen daher über das normale Maß einer reinen Straßenverkehrsplanung hinaus, weshalb wir einen Freiraumplaner mit im Team haben.
Tradowsky: Die Osterstraße ist zum einen das geschäftliche Zentrum Eimsbüttels und zugleich ein hoch frequentierter Wohnstandort. Das Spektrum unterschiedlichster Nutzungen auf engem Raum spiegelt dieses Bild urbaner Dichte wieder, welches in Hamburg nicht mehr alltäglich ist. Auch ist der Baumbestand von herausragender Qualität.

Wie sehen die wichtigsten Neuerungen aus?
Großmann: Die größten Veränderungen geschehen auf den Seitenflächen, wo es mehr Platz geben wird. Fußgänger machen in der Osterstraße einen ganz wesentlichen Teil des Verkehrs aus – das war der Hintergrund für die Entscheidung, ihnen mehr Platz einzuräumen.
Tradowsky: Den neu gewonnenen Platz nutzen wir, um z.B. mehr Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu schaffen – und nicht nur in Cafés, in denen man etwas konsumieren muss. Fußgänger werden entspannter auf den breiteren Wegen gehen können. Dennoch muss es genügend Spielraum für die sogenannten Sondernutzungen geben, denn dies trägt auch zum bunten Stadtleben bei.
Großmann: Neu ist auch der Mittelstreifen, damit Fußgänger leichter die Straße queren können, denn das gibt es in Hamburg noch nicht. Wir passen die Planung damit der Lebensrealität an, da viele nicht an Ampeln über die Straße gehen, sondern dort, wo ihr Weg am Kürzesten ist.

Welches waren die größten Herausforderungen bei der Planung?
Großmann: Wenn die Bäume nicht wären, hätten wir frei planen können. Da man Bäume nun mal nicht verschieben kann, gaben sie den Takt vor, denn die Abstände zwischen ihnen sind begrenzt. Für einige Ideen, die wir hatten, wurde es an manchen Stellen daher eng. Ebenso mussten wir eine Lösung für den Anlieferungsverkehr finden, was eine gewisse Herausforderung darstellt.
Tradowsky: Wir haben dankenswerterweise ins Eimsbüttel eine sehr interessierte Bevölkerung, die sich einbringt und – das zumindest glaube ich – sich vom „trendy Chic“ des Neuen Walls oder von der Waitzstraße in Othmarschen absetzen will. Es zeichnet sich eine Eimsbütteler Marke „Osterstraße“ ab. Dies herauszuarbeiten ist eine große aber auch schöne Herausforderung.

Bei der Erneuerung der Osterstraße geht es nicht nur um eine geänderte Verkehrsführung, der gesamte Stadtraum soll erneuert werden. Welches Bild soll die Osterstraße erhalten?
Tradowsky: Die Osterstraße wird etwas aufgeräumter und großzügiger sein als heute. Die Gemengelage, das Quirlige und Urbane wollen wir aber erhalten, denn das macht den Charakter des Stadtteils aus. Es werden noch mehr Bäume gepflanzt, was allein für sich schon eine Besonderheit zu anderen Stadtteilzentren darstellt. Die Fahrbahn selbst wird nicht nur ein gleichförmiges Asphaltband sein, sondern durch begehbare und vor allem leicht überquerbare Mittelinseln in unterschiedlicher Breite durch den Stadtraum führen.
Großmann: Durch den Mittelstreifen sowie die Schutzstreifen für Radfahrer wird sich der Verkehr etwas verlangsamen. Aber die Autos sollen nicht behindert werden, so dass sich für den fließenden Verkehr gar nicht so viel ändern wird – mit Ausnahme der Radfahrer auf der Straße natürlich.

Sie haben gemeinsam den Entwurf für die Osterstraße erarbeitet. Verstehen sich Verkehrs- und Freiraumplaner auf Anhieb, oder gab es zwischen den verschiedenen Disziplinen auch unterschiedliche Auffassungen?
Großmann: Das klappte ganz gut, denn wir hatten alle dieselbe Zielrichtung: Das gesamte Team wollte die Interessen aller Verkehrsteilnehmer im Gleichgewicht behandeln.
Tradowsky: An einzelnen Stellen haben wir mal um einen zusätzlichen Meter Straßenraum für Fußgänger gerungen, aber das waren eher Kleinigkeiten. Beide Seiten wollten von Anfang an den Fußgängern mehr Raum geben, daher hat die Zusammenarbeit gut funktioniert.

Wie ist der Weg vom vorliegenden Entwurf zur fertigen Osterstraße? Welche Planungen und Entscheidungen müssen noch erfolgen?
Großmann: Wir sind noch nicht am Ziel. Bis Jahresende erhalten wir die Stellungnahmen von den verschiedenen Dienststellen der Stadt, die wir bis Anfang 2015 in einen fertigen Entwurfsplan einarbeiten müssen. Und dann folgt viel handwerkliche Arbeit, nämlich die Ausführungsplanung und Ausschreibung des ersten Bauabschnitts, um ein Bauunternehmen zu finden. Wenn dieses planmäßig im Sommer 2015 loslegt, werden wir auch die Bauleitung vor Ort übernehmen. Im Anschluss – rund ein Jahr später – soll dann der zweite Bauabschnitt folgen, so dass für uns bis 2017 noch eine Menge Arbeit vor uns liegt.

Damals in der Osterstraße

Vor 100 Jahren prägten Fußgänger das Bild

Ende des 19. Jahrhunderts wandelte sich Eimsbüttel zu einem urbanen Quartier, als binnen weniger Jahre die Wohnviertel beiderseits der Osterstraße entstanden. Da es noch keine Autos gab, war der Stadtraum großzügig für Fußgänger und Straßenbahnen dimensioniert. Je mehr Autos mit der Zeit über Hamburgs Straßen fuhren, umso enger wurde es, denn die Autos brauchten Platz. Noch heute geben die Straßenquerschnitte jedoch nicht mehr Raum her, als ihn unsere Ahnen im 19. Jahrhundert planten - und so müssen auch die heutigen Planer bei der Erneuerung der Osterstraße mit dem vorhandenen Raum auskommen.

links: Im Jahr 1911 wirkte die Osterstraße großzügiger und breiter als heute, obwohl sich am Straßenquerschnitt seither nichts verändert hat. Während heute jedoch die Autos das Straßenbild dominieren, gab es vor dem Ersten Weltkrieg viel mehr Raum für Fußgänger.

Die Aufnahme entstand an der Ecke zum Hellkamp, Blickrichtung zur Methfesselstraße.

Foto: Bildarchiv Hamburg

links: Blick vom Hellkamp in Richtung Heußweg. Schon vor 50 Jahren sahen Fuß- und Radwege aus wie heute - seither ist also nicht viel geschehen.

Foto: Galerie Morgenland/ Kurt J. Scheffer, 1964

rechts: Die Aufteilung des Straßenraums war 1963 identisch zu heute, nur gab es deutlich weniger Autos. Dafür fuhr noch die Straßenbahn.

Foto: Galerie Morgenland/ Kurt J. Scheffer, 25.04.1963

Impressum und Kontakt

Herausgeber:
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62-66
20144 Hamburg

Kontakt:
MR@eimsbuettel.hamburg.de
www.hamburg.de/eimsbuettel
Hamburg | Bezirksamt Eimsbüttel

V.i.S.d.P.:
Bezirksamt Eimsbüttel
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Dr. Elmar Schleif
Grindelberg 62-66
20144 Hamburg

Redaktion:
steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg
Jan Seeringer
osterstrasse@steg-hamburg.de
040 43 13 93 40

Fotos und Abbildungen:
siehe Quellenangaben an Abbildungen

Druckerei:
Druckerei Weidmann

Auflage:
15.000 Stück