

Stadtraumerneuerung Osterstraße

Protokoll der öffentlichen Informationsveranstaltung am 24.02.2014

Das Bezirksamt Eimsbüttel beabsichtigt, den Stadtraum in der Osterstraße zu erneuern. Während der Planungsphase wird die Öffentlichkeit mit in den Prozess eingebunden und regelmäßig über den aktuellen Stand informiert. In diesem Kontext wurde die nachfolgend dokumentierte Veranstaltung durchgeführt.

Alle Informationen und Dokumente zum Projekt im Internet unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Veranstaltungsort:

Hamburg Haus
Doormannsweg 12
20257 Hamburg

Veranstaltungsbeginn:

19:00 Uhr

Moderation und Dokumentation:

steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

BEGRÜSSUNG

Herr Dr. Sevecke (Bezirksamtsleiter Eimsbüttel) begrüßt die ca. 200 Anwesenden und eröffnet die Veranstaltung mit einleitenden Worten zur Stadtraumerneuerung Osterstraße: Er freut sich, dass nun nach jahrelangen Diskussionen die Umgestaltung der „guten Stube“ von Eimsbüttel beginnen kann, denn die letzte umfassende Erneuerung des Straßenraums habe nach dem Krieg stattgefunden. Er bedankt sich für das Interesse und die große Teilnahme der Bürgerinnen und Bürger und freut sich auf den anstehenden Prozess.

Herr Pröwrock (Bezirksamt Eimsbüttel) stellt die Akteure des Prozesses, die heute anwesend sind, vor:

- ▶ Frau Fuhlendorf, Leiterin des Dezernates Wirtschaft, Bauen und Umwelt im Bezirksamt Eimsbüttel.
- ▶ Herrn Pröwrock, Leiter des Fachamts Management des öffentlichen Raumes im Bezirksamt Eimsbüttel.
- ▶ Frau Piening, Stellvertreterin von Herrn Pröwrock und Leiterin der Abteilung Straßen und Gewässer im Fachamt Management des öffentlichen Raumes.
- ▶ Herrn Voß, ebenfalls aus dem Fachamt Management des öffentlichen Raumes.
- ▶ Frau Kayser und Herrn Seeringer von der steg Hamburg, die in diesem Prozess die Kommunikation umsetzen.
- ▶ Herrn Medeke, der für das Bezirksamt Eimsbüttel die Projektsteuerung übernimmt und für den Ablauf des Projektes, die Überprüfung der Einhaltung von Zeit- und Kostenrahmen sowie das Controlling verantwortlich ist.

Frau Kayser (steg Hamburg) moderiert die Veranstaltung.

PRÄSENTATION

Die Präsentation ist dem Internetauftritt des Projekts zu entnehmen unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Frau Piening (Bezirksamt Eimsbüttel) gibt einen Einblick in den aktuellen Projektstand und erläutert den weiteren Verlauf der Planungen. **Herr Seeringer** (steg Hamburg) stellt den bisherigen Planungsprozess dar.

RÜCKFRAGEN UND DISKUSSION

Nach der Präsentation durch das Bezirksamt Eimsbüttel und die steg Hamburg werden Anmerkungen und Fragen der Veranstaltungsbesucher aufgenommen und von den Akteuren des Prozesses erläutert.

Frage aus dem Plenum: Warum wird nur gesagt, dass Radfahrer und Fußgänger in der Osterstraße mehr Platz benötigen? Es gibt auch Motorradfahrer, denen nur ein einziger Stellplatz in der Osterstraße zugeschrieben ist. Bei Fahrrädern hingegen stehen viele sehr lange unbenutzt an einer Stelle, da sehe ich keinen großen Bedarf.

Es ist gut, dass Fußgänger und Radfahrer getrennt werden, weil man als Fußgänger von Radfahrern oft umgefahren wird, die heutige Situation ist zu gefährlich.

Herr Pröwrock: Fahrradbesitzer, die ihre Fahrräder zu lange stehen lassen, missbrauchen den öffentlichen Raum. Dieses Problem wird vom Bezirksamt sehr ernst genommen. Allein im letzten Jahr wurden gemeinsam mit der Stadtreinigung hunderte Fahrräder entfernt. Den Hinweis zu den Motorradfahrern nehmen wir mit auf.

Anmerkung aus dem Plenum: Das Angebot an Geschäften in der Osterstraße ist nicht gut, der Mix nimmt ab.

Anmerkung aus dem Plenum: Vielleicht sollten Nebenstrecken für die Fahrradfahrer zur Entlastung ausgebaut werden, damit Radfahrer eher durch die Parallelstraßen als durch die Osterstraße fahren.

Anmerkung aus dem Plenum: Ich habe gleich mehrere Anregungen: Man könnte das Projekt um die Strecke von der Methfesselstraße bis zum Langenfelder Damm erweitern.

Im „Fokus Osterstraße“, der vor einigen Tagen im Quartier verteilt wurde, sind einige Ziele der Maßnahme genannt. Eine davon ist die Stärkung der Osterstraße als Einkaufs- und Wohnstraße. Es sollte aber zusätzlich ein Lebensort mit hoher Lebensqualität sein. Doch wo gibt es gute Treffpunkte? Eine Möglichkeit wären Wechselstuben. Auf der Osterstraße sollte es zwei Wechselstuben im öffentlichen Raum geben, ähnlich wie beim Eimsbütteler Salon.

Ein weiterer Vorschlag ist Urban Gardening, nur die Bäume zu erhalten reicht allein nicht aus.

Herr Pröwrock: Zur weiteren Routenplanung: Bereits diesen jetzt angedachten Abschnitt zu planen und zu realisieren ist für alle Beteiligten ein großer Aufwand. Die Kräfte sind begrenzt. Daher wird man sich erstmal auf diesen Abschnitt konzentrieren.

Frau Kayser: Derzeit gibt es noch keine konkreten Planungen, die heutige Veranstaltung dient der Vorabinformation. Daher werden die übrigen Anregungen aufgenommen und gesammelt.

Anregung aus dem Plenum: Beim Parkraum sollte v.a. die Anzahl der Kurzzeitparkplätze Priorität haben. Und in der Osterstraße gibt es keinen Platz zum anschließen der Fahrräder. Die vorhandenen Fahrradstellplätze sind vermüllt.

Anmerkung aus dem Plenum: Dass der Radweg auf der Straße verlegt werden soll, geht bestimmt aufgrund des Anlieferverkehrs schief. Warum kann man die Parkplätze nicht verschieben, dass erst der Gehweg, dann der Fahrradweg und erst dann die Parkplätze kommen?

Frage aus dem Plenum: Es ist gut, dass die Fahrräder auf die Straße kommen! In anderen Städten gibt es Fahrradstreifen, die von Busbuchten abweichen, weil sonst der Bus beim Einbiegen in die Haltebucht über den Fahrradstreifen fahren muss und sich mit den Radfahrern kreuzt. Gibt es Ideen des HVV bezüglich dieser Gefahren?

Herr Pröwrock: Es gibt verschiedene Varianten. In einigen Fällen halten Busse auf der Straße, auch wenn es Fahrradstreifen gibt. In anderen Fällen gibt es Busbuchten. Derzeit kann noch keine Aussage in Bezug auf die Planung gemacht werden.

Frage aus dem Plenum: Es gibt viele 2.-Reihe-Parker in der Osterstraße, wie wird man damit umgehen? Ist es nicht sinnvoll, die Straße auf Tempo 30 herunterzusetzen? Dann könnten die Fahrradfahrer auch sicherer in den fließenden Verkehr integriert werden.

Es ist zu begrüßen, was das Büro ARGUS vor ein paar Jahren in Bezug auf kleine Kreisel an den Kreuzungen geplant hatte, dadurch sollte es einen ruhigeren Verkehrsfluss geben. Ist denn ein Sicherheitsaudit angedacht und was ist mit der restliche Routenplanung über den geplanten Abschnitt hinaus?

Pröwrock: Die Aussage mit den Kreiseln ist so nicht ganz korrekt. Das waren Beispiele, wie einige Knoten beherrscht werden könnten, aber es ist nicht festgeschrieben, dass diese wirklich umgesetzt werden. Wir haben damit jetzt erste Erfahrungen am Grindelhof und in der Eimsbütteler Chaussee sammeln können.

Es ist nicht einfach, eine Straße wie die Osterstraße in eine Tempo 30-Zone umzuwandeln. Denn dadurch entstehen auch Probleme: So dürfen in Tempo 30-Zonen keine Ampeln stehen, was im gesamten Verlauf der Osterstraße sicher schwierig wird. Wir werden aber zumindest über Tempo 30-Zonen in Teilabschnitten nachdenken. Inwieweit dies dann umgesetzt werden kann, müssen wir abwarten. Es gibt etliche Regeln der Straßenverkehrsordnung, die wir bei der Planung berücksichtigen müssen.

Der Verkehrsfluss ist sehr unterschiedlich, denn zu verschiedenen Tageszeiten variiert die Situationen stark: Nachts fließt der Verkehr gut und die Autos fahren schnell, tagsüber kommt es oft zu Rückstaus und einer geringen Fahrgeschwindigkeit.

In Bezug auf ein Sicherheitsaudit wird man sehen müssen, ob und wie so etwas realisiert werden kann.

Anmerkung aus dem Plenum: Es gibt einen hohen Querungsbedarf von einer auf die andere Straßenseite. Ein Radfahrstreifen auf der Straße erhöht nach meiner Meinung die Gefahr von Unfällen. Momentan ist die Osterstraße bestimmt kein Unfallschwerpunkt. Wenn der Radverkehr auf die Straße verlegt wird, wird es sicher mehr Unfälle geben.

Herr Pröwrock: Aus den auch heute präsentierten Untersuchungen weiß man, dass die Osterstraße heute ein Unfallschwerpunkt ist. Die Untersuchungen können im Detail gerne beim Bezirksamt eingesehen werden. Es gab viele Unfälle, bei denen Radfahrer zu Schaden gekommen sind, aber auch Fußgänger wurden durch Radfahrer verletzt. Von daher mag der heutige Eindruck täuschen – die Osterstraße ist heute ein Unfallschwerpunkt.

Frage aus dem Plenum: Gibt es eine letzte aktuelle Zahl zu den Unfällen?

Herr Pröwrock: Ja, die Zahlen liegen vor und die Ergebnisse können gerne im Bezirksamt eingesehen werden.

Anmerkung aus dem Plenum: Es ist erfreulich, dass der Radweg auf die Fahrbahn verlegt wird. Alles spricht dafür, dass es auf diese Weise sicherer ist. Die große Frage wird sein, wie der begrenzte Straßenraum aufgeteilt wird. Denn die Osterstraße ist eine beliebte Straße und um eine hohe Lebensqualität zu erreichen, muss für Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger genügend Platz geschaffen werden. Die Frage nach den Parkplätzen sollte nicht vorrangig gesehen werden, sondern eher das Schaffen von Platz für Fußgänger und Radfahrer.

Herr Pröwrock: Die Frage der Aufteilung wird den Planern überlassen. Auch aus Autofahrersicht ist die Situation heute gefährlich. Durch die geplante Maßnahme soll die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

Man darf bei der Planung nicht vergessen, dass es auch ältere Fußgänger gibt, die z.B. auf Gehhilfen angewiesen sind. Auf die Belange dieser Menschen muss mehr geachtet werden. Zudem leben in der Osterstraße viele Familien mit Kindern und auch die Kinderwagen brauchen Platz. Das Bezirksamt setzt sich mit dieser gesamten Thematik auseinander. So wurde beispielsweise vor einigen Jahren der ruhende Verkehr

am Heußweg um 50% reduziert, um v.a. den Familien und Älteren mehr Platz auf dem Gehweg zu schaffen. Dies hat erfreulicherweise gut funktioniert und wurde akzeptiert. Es wäre schön, wenn dies auch in der Osterstraße passieren würde.

Anmerkung aus dem Plenum: Es ist gut, dass Fahrradfahrer und Fußgänger getrennt werden. In der Dammtorstraße sind die Fahrradwege jedoch immer zugeparkt und werden als Parkstreifen genutzt, was regelmäßig Probleme verursacht. Zudem ist es nach meiner Meinung für Kinder zu gefährlich, auf der Straße zu fahren. Dasselbe gilt für Senioren. Es scheint noch nicht alles zu Ende überlegt worden zu sein, auch noch nicht bezüglich der ausparkenden Autos.

Hat eine Evaluation des Fahrradverkehrs stattgefunden? Wird es nach dem Umbau eine Evaluation geben, wie sich der Radverkehr dadurch verändert hat?

Frau Piening: Auf der Homepage der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation kann man eine Evaluation zu dem Thema herunterladen (Hamburger Radverkehrsstrategie, Fortschrittsbericht 2013) und sich weitergehend informieren.

Anmerkung des Protokolls: Direkter Link auf die Seite:

<http://www.hamburg.de/radverkehr/2995602/radverkehrsstrategie-ziele.html>

Anmerkung aus dem Plenum: Es sollte unbedingt eine öffentliche Bedürfnisanstalt eingerichtet werden, denn Passanten urinieren oft die in Büsche.

Herr Pröwrock: Eine öffentliche Bedürfnisanstalt wird es sicher nicht geben können. Trotzdem bestehen Überlegungen, wie man die Situation verbessern kann. Es gibt z.B. ein Projekt namens „nette Toilette“. Die Idee ist: Gewerbetreibende (v.a. Gastronomen) bieten ihre WCs auch für Nicht-Kunden an, beschildern diese entsprechend und sichern einen bestimmten Standard zu – und bekommen dafür eine finanzielle Entschädigung. Dafür wird ein Vertrag mit der Stadt geschlossen.

Ob diese Bemühungen auch über die Initiative einiger Grundeigentümer, ein Business Improvement District zu schaffen, realisiert werden können, wird sich zeigen. Es können jedoch momentan noch keine Zusagen gegeben werden, dass sich dieses Projekt durchsetzen wird. Aber das Grundproblem ist erkannt.

Frage aus dem Plenum: Gibt es Untersuchungen der Verkehrsbelastung in den angrenzenden Stadträumen? Könnte man den Verkehr z.B. dahin umleiten?

Herr Pröwrock: Auf den Umfang des Verkehrs hat die Verwaltung keinen wirklichen Einfluss, denn der Verkehr ist ja da. Wenn der Verkehr an der einen Stelle durch Maßnahmen reduziert wird, wird er einen anderen Stadtraum belasten. Hier ist es nicht einfach, eine Lösung zu finden.

Anmerkung aus dem Plenum: Ich finde es sehr gut, dass mehr Platz für Fußgänger geschaffen wird. Aber warum ist eine Separation des Radverkehrs vom Autoverkehr nötig. Der Radverkehr ist Teil des fließenden Verkehrs und es gibt viele Radfahrer, die sich im fließenden Verkehr sicher fühlen.

Herr Pröwrock: Die Radfahrer werden auf der Fahrbahn fahren, allerdings wird es dort eine weiße gestrichelte oder durchgezogene Linie geben, die den Bereich für Radfahrer [optisch] abtrennt. Denn viele Radfahrer fühlen sich sonst nicht sicher genug.

Anmerkung aus dem Plenum: Aus diesen 2 Metern für Radstreifen auf der Fahrbahn kann man doch auch Autofahrstreifen machen.

Herr Pröwrock: Wie breit die Radstreifen werden, steht noch nicht fest. Es gibt Straßen, in denen Radstreifen mit einer Breite von 2 Metern realisiert wurden. Aber das ist noch keine Festlegung für die Osterstraße.

Anmerkung aus dem Plenum: In den Busbuchten halten oft Autos und die Busse können nicht richtig an den Bordstein heranfahren. Es gibt Senioren, die beim Aussteigen von Bussen schon deshalb Unfälle gehabt haben. Es muss darauf geachtet werden, dass man sicher aussteigen kann und die Buchten nicht zugeparkt werden.

Frage aus dem Plenum: Wie soll es mit der Bürgerbeteiligung weitergehen, nachdem heute mit der Informationsveranstaltung gestartet wurde? Dass die Fahrradstreifen auf die Straße gelegt werden sollen, ist entschieden, alles andere aus dem Plenum sind Anregungen, mit denen noch umgegangen werden muss. Gibt es noch weitere Möglichkeiten, sich vor der Planung zu beteiligen?

Herr Pröwrock: Ja, dies wurde bereits in der Präsentation vorgestellt. Zu bestimmten Zeitpunkten werden die Bürger durch Veranstaltungen mit einbezogen. Im Juni wird es auch die Möglichkeit geben, vor Ort mit den Planern zu sprechen und Anregungen zu geben.

Frage aus dem Plenum: Eine Entschleunigung des Autoverkehrs kann erreicht werden, wenn eine Straße schmaler wird. Doch der Lieferverkehr ist in der Osterstraße ein schwieriges Thema. Wenn die Straße schmaler wird, müssen Anlieferzonen z.B. für große Getränkelieferwagen freigehalten werden. Sonst kommt es zu Rückstaus.

Wie weit ist die Finanzierung durchgerechnet? Kann es noch große Überraschungen geben? Und laut Gesetz werden Anlieger an den Kosten beteiligt, ist dies hier auch so?

Herr Pröwrock: Bezüglich des Lieferverkehrs müssen noch Überlegungen angestellt werden. So könnten z.B. Parkstreifen temporär zu Lieferzonen werden, v.a. dann, wenn es keine Dauerparker mehr in der Osterstraße gibt. Zudem gibt es in den umgrenzenden Gebieten Parkraum, der untergenutzt ist, wie z.B. im Karstadt-Parkhaus, wo das obere Parkdeck meist frei ist. Das Parken in der Osterstraße soll in Zukunft kostenpflichtig sein, dazu gibt es eine Zusage von der Senatsbehörde. Langzeitparker werden daher aus der Osterstraße verschwinden.

Eigentümer müssen sich laut Gesetz bis zu 90 % an den Kosten beteiligen, wenn die Straße das erste Mal hergestellt wird [d.h. befestigt wird]. Es kann auch zu Kostenbeteiligungen kommen, wenn in Straßen Verbesserungen geschaffen werden, wie z.B. durch das Neuanlegen eines Fahrradwegs. Die Osterstraße hat aber nach Einschätzung des Bezirksamts den Status „vollständig hergestellt“, daher trifft dies in der Osterstraße nicht zu. Ob es in Einzelfällen jedoch zu Kostenbeiträgen kommen kann, prüft das Bezirksamt zurzeit nochmal, daher kann diese Frage noch nicht abschließend beantwortet werden.

Anregung aus dem Plenum: Die Karstadt-Fassade ist nicht schön. Man müsste einen Wettbewerb ausschreiben damit da was geändert wird.

Anmerkung des Protokolls: Die Karstadt-Filiale ist Privateigentum und daher nicht Gegenstand der bezirklichen Planung.

Anmerkung aus dem Plenum: Es sollte eine Parkplatz-Neuordnung geben, wenn der Parkraum reduziert wird; Parkleitsysteme sollen vernünftig mitgeplant werden.

Zur Zeitung „Fokus Osterstraße“: wo bekommt man diese?

Herr Pröwrock: Von der Zeitung „Fokus Osterstraße“ wurden 10.000 Stück wurden im Quartier verteilt, online ist der „Fokus Osterstraße“ ab morgen aufrufbar unter:

www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse

Frage aus dem Plenum: Geschäfte bauen ihre Auslagen immer mehr auf dem Fußgängerweg auf. Mittlerweile gibt es teilweise nur noch 1 Meter Platz zum Radweg und daher Schwierigkeiten mit der Begrenzung. Gibt es Regelungen, dieses Problem einzudämmen? Zur Weihnachtszeit ist das Problem teilweise noch größer.

Herr Pröwrock: Dies ist in der Verwaltung bekannt. Man ist dabei, sich gemeinsam mit dem bezirklichen Ordnungswidrigkeiten-Management Gedanken zu machen – die haben 5 Leute im Außendienst, die sich auch in der Osterstraße mit dem Thema beschäftigen. Viele der Gewerbetreibenden haben Sondernutzungs Erlaubnisse, die man im Zuge der Planung aber überdenken kann.

Anregung aus dem Plenum: Für Anwohner mit Autos ist es am Heußweg kaum möglich, einen Parkplatz zu finden. Sind für Anwohner auch Anwohnerparkplätze angedacht?

Herr Pröwrock: Es gibt verschiedene Lösungsmöglichkeiten, neben Anwohnerparkplätzen könnten dies auch Quartiersgaragen sein. Der Bezirk setzt sich mit dieser Situation auseinander. Anwohnerparkplätze direkt in der Osterstraße wären jedoch keine gute Lösung, denn dann gingen diese Plätze für andere dort verloren.

Frage aus dem Plenum: Die Osterstraße soll für 7 Millionen Euro schöner werden. Da sollte man was gegen das Müllproblem unternehmen. Und welchen Einfluss hat der Bezirk auf das ansässige Gewerbe? Man braucht z.B. kein Geschäft wie „tipico“ in der Osterstraße.

Herr Pröwrock: Die Osterstraße soll nicht nur schöner, sondern lebenswerter werden. Dies ist nicht dasselbe. Die Anmerkung wird aber gerne aufgenommen.

Zum Gewerbe: Es herrscht eine freie Marktwirtschaft, daher kann die Verwaltung keinen Einfluss darauf nehmen, wer sich dort ansiedelt, solange sich alle an die Regeln halten und gegen keine Gesetze verstoßen.

Anmerkung aus dem Plenum: Die Präsentation war in einem Punkt doch widersprüchlich: einerseits soll der Radweg auf die Straße gelegt werden, wodurch Stellplätze wegfallen [keine Senkrechtparkplätze mehr], auf der anderen Seite soll es aber heute schon zu wenig Stellplätze geben. Autofahrer müssen auch künftig die Möglichkeit haben, kurz halten zu können. Bei der Frage nach Stellplätzen muss auch das Umfeld mit einbezogen werden.

Zum Thema Bäume: Bei anderen Umbaumaßnahmen sind viele Bäume gefällt worden. Vom alten Baubestand soll bitte nichts mehr wegkommen.

Herr Pröwrock: Es wurde nicht gesagt, dass es zu wenige Stellplätze gibt. In der Präsentation wurde zusammengefasst, was einzelne Akteure, wie z.B. Gewerbetreibende, im Vorfeld gesagt hatten. Und zu der Frage gibt es nun mal unterschiedliche Meinungen. Der Bezirk unterstützt, dass es Kurzzeitparkplätze geben

sollte. Man muss jedoch alle Interessen abwägen. Bisher steht zur Anzahl der Stellplätze noch nichts fest, das wird sich im Zuge der Planungen ergeben.

Das Umfeld wird bezüglich der Stellplätze in die Betrachtung mit einbezogen. Dies wurde auch schon gemacht, als der Heußweg umgebaut wurde. Allerdings sind die Möglichkeiten begrenzt, da man im Zuge dieser Maßnahme nicht alle Probleme lösen kann.

Es ist nicht geplant, dass Straßenbäume in großem Umfang fallen sollen. Allerdings gehen Straßenbäume irgendwann zu Grunde, da sie ganz natürlich eine beschränkte Lebenszeit haben. Heutzutage müssen viele Bäume leider früher entnommen werden. Es wird zwar versucht, diese Verluste zu ersetzen, jedoch sind große und alte Bäume nicht wirklich durch junge ersetzbar, diese benötigen viele Jahre, bis sie die Größe der alten erreicht haben. Der Bezirk hat ein hohes Interesse an einem schönen Stadtbild, aber es wird unter Umständen nicht ausbleiben, dass einzelne Bäume weggenommen werden müssen. Details kennt man nach Fertigstellung des Plans.

Frau Kayser: Der Zeitplan für die nächsten Monate sieht vor, dass bis Frühjahr das Ingenieurbüro ausgewählt wird. Im Juni geht es dann mit der Planungsphase richtig los, auch mit Vor-Ort-Terminen und den nächsten Informationsveranstaltungen für Gewerbetreibende und die Öffentlichkeit. Im Herbst wird es dann die Vorstellung des Planentwurfs geben. Begleitend zum Prozess wird die Zeitung „Fokus Osterstraße“ erscheinen.

Frau Kayser bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion und verweist nochmals auf die nächsten Termine:

ca. Juni 2014 Vor-Ort-Termin (Informations- und Beteiligungsbaustein)
24.06.2014 Info für Gewerbetreibende
03.07.2014 Öffentliche Information

gez. Maryam Azizullah, steg Hamburg mbH
26.02.2014



Auftraggeber:

Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Grindelberg 62-66
20139 Hamburg

Kontakt: mr@eimsbuettel.hamburg.de



Auftragnehmer:

steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

Kontakt: osterstrasse@steg-hamburg.de