



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/66.14-2

Drucksachen-Nr. XIX-1002
23.01.2012

Antrag

- öffentlich -

Gremium	am
Bezirksversammlung	26.01.2012

Stellungnahme zum Masterplan „Mitte Altona“

Dringlicher Antrag der Fraktionen von GAL und SPD

Die Bezirksversammlung Altona sieht im vorliegenden Entwurf eines Masterplanes für die Flächenentwicklung auf ehemaligem Bahngelände in der Mitte Altonas eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen zu einem heterogenen neuen Quartier in Altona. Die Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts nach dem Wettbewerb wird grundsätzlich begrüßt. Sowohl die Quartiersbildung mit den Quartierplätzen, die Körnigkeit, die Anpassung der Anzahl der Geschoße bzw. Traufhöhen an die umliegenden Stadtteile stellen ein gutes Grundgerüst und eine gute Orientierung für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte dar. Die Bezirksversammlung Altona bewertet das bisherige Beteiligungsverfahren mit seiner bisher skizzierten zukünftigen Vorgehensweise - nach der Behebung der anfänglichen Anlaufschwierigkeiten - als modellhaft für die anstehenden Planungsvorhaben im Bezirk.

Aufgrund der angespannten Lage auf dem Wohnungsmarkt und den in Hamburg zu erwartenden demografischen Entwicklungen soll das Planungsverfahren wie bisher dargestellt zügig voranschreiten ohne in den weiteren Schritten die Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen zu vernachlässigen. Eine Beendigung oder ein Aussetzen der weiteren Planung wird in diesem Zusammenhang als nicht sinnvoll erachtet. Die Entwicklung eines qualifizierten Leitbildes im Rahmen des Beteiligungsverfahrens für die weitere Vertiefung der Planung wird von der Bezirksversammlung ausdrücklich unterstützt. Die Beteiligung muss mit der Planung Schritt halten und die Transparenz über die Umsetzung der Bürgerempfehlungen gewährleistet bleiben. Aufsuchende Bürger- und Bürgerinnenbeteiligung ist ein weiterer wichtiger Baustein in der Entwicklung des Beteiligungsverfahrens. In diesem Zusammenhang wird die Ansprache des weiteren Wohnumfeldes zum Thema Verkehrsentwicklung sowie die Entwicklung eines qualifizierten Leitbildes auch für die äußere Erschließung für sinnvoll gehalten. Es ist größtmögliche Transparenz im Bezug auf die notwendigen Daten, Vereinbarungen und Gutachten herzustellen. Die Bezirksversammlung bekräftigt weiterhin die dringende Notwendigkeit, bereits vor Beginn des ersten Bauabschnitts bei der Deutschen Bahn eine abschließende Entscheidung hinsichtlich der Verlagerung des Fernbahnhofs an den Standort Diebsteich zu erwirken.

Zum Nutzungskonzept:

Die Bezirksversammlung Altona begrüßt außerordentlich den hohen Anteil an Wohnnutzung. Das angestrebte Mischungsverhältnis von Miet- (gefördert und freifinanziert) und

Eigentumswohnungen von 2/3 zu 1/3 stellt eine moderne Stadtteilentwicklung unter Vermeidung der Fehler der Vergangenheit dar. Im weiteren Verlauf sollte überprüft werden, inwieweit der Anteil an Gewerbe entlang der Gleisanlagen noch erhöht werden sollte. Die Versorgung der umliegenden kleinteiligen Gewerbebestruktur mit Gewerbeflächen muss hierbei besonders berücksichtigt werden. Eine Vertreibung der Gewerbebetriebe aus dem zentralen Bereich Altonas ist unter keinen Umständen hinzunehmen.

Die Anmerkungen des Bezirksamtes zu gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen im Bezug auf Lärmemissionen, Besonnung und Belichtung sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Dies gilt ebenso für die Anmerkungen bezüglich der sozialen Infrastruktur.

Die neu zu errichtende Stadtteilschule ist zu einem Quartierszentrum analog der bestehenden Einrichtungen Hamburgs in Neugraben, Wilhelmsburg, Harburg und Jenfeld für Mitte Altona und Altona-Nord auszubauen. Als besonderes Vorbild ist hierbei die Einrichtung "Tor zur Welt" in Wilhelmsburg zu nennen. Aus diesem Grunde gilt es rechtzeitig die umliegenden Schulstandorte in ein kohärentes Schulkonzept einzubinden und das Quartierszentrum mit einem professionellen Management in die mittelfristige Finanzplanung einzustellen.

Das Quartierszentrum soll ganz bewusst zu einem zentralen Raum für bürgerschaftliches Engagement und Bildung entwickelt werden. Zur städtebaulichen Einbindung bzw. Verknüpfung der Theodor-Haubach-Schule sollte aus diesem Grund der Verkehrsraum der Harkortstr. zwischen der Theodor-Haubachschule und dem Parkeingang ("Kleiderkasse") sollte die Umgestaltung zu einer Gemeinschaftsstraße geprüft werden.

Zum Freiraumkonzept:

Die Bezirksversammlung betont noch einmal die Bedeutung der Schaffung eines neuen Stadtteilparks in der geforderten Größe von wenigstens 8 ha (bzw. 2,7 ha in den ersten Bauabschnitten 1a-c) nicht nur für das Quartier selbst, sondern auch für die umliegenden, mit Grün unterversorgten Stadtteile, wobei Straßen inklusive ihrer Randstreifen, Sportanlagen oder Schulhofflächen nicht als Parkflächen einzurechnen sind. Nicht zuletzt wird dies für die Anwohner eine ausschlaggebende Rolle für die Akzeptanz des Projektes spielen. Besonderen Wert legt die Bezirksversammlung auch auf die Wegeverbindungen der Parkanlage im Bereich des heutigen Lessingtunnels. Diese gilt es noch zu überarbeiten und im östlichen Bereich zu ergänzen. Im Übrigen schließt sich die Bezirksversammlung den Ausführungen des Bezirksamtes zu diesem Punkt an.

Zum Entwässerungskonzept:

Die Bezirksversammlung unterstützt die Zielsetzung, das saubere Niederschlagswasser in den natürlichen Wasserhaushalt zu überführen und nicht über das Sielsystem abzuleiten. Dies gilt auch für die angestrebte Wiederherstellung historischer Bezüge (Stichwort: Isebek). Festlegungen im einzelnen dürfen jedoch erst im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Freiraumwettbewerb getroffen werden, um zu starke Einschränkungen bei der Entwicklung einer hochwertigen Spielplatz- und Freiraumnutzung zu vermeiden. Als Anregung auch bereits für den ersten Bauabschnitt wird vorgeschlagen, die Anlage von unterirdischen Speichermöglichkeiten (Zisternen) zu prüfen, deren Inhalt in trockenen Sommern für die Wässerung der Grünflächen genutzt werden kann.

Zum Mobilitäts- und Erschließungskonzept:

Die Bezirksversammlung Altona teilt die wesentlichen Zielsetzungen des Erschließungskonzeptes; dies gilt insbesondere für die angestrebte Stärkung des Umweltverbundes sowie die Maßnahmen zur Meidung der Kfz-Nutzung im Neubaugebiet.

Dennoch wird ersichtlich, dass die Erschließung nach Westen erst mit den Bauabschnitten II und III realisierbar ist, deren Verwirklichung von den Entscheidungen der Deutschen Bahn AG zur Verlagerung des Fernbahnhofes nach Diebsteich abhängig ist. Es wird daher für notwendig gehalten, bereits für den ersten Bauabschnitt ein in sich schlüssiges Mobilitätskonzept zu entwickeln. Die Bezirksversammlung schließt sich insofern der Meinung des Bezirksamtes an.

Da die Erschließung im ersten Bauabschnitt vor allem über die Harkortstraße sowie über die Haubach- und Präsident-Krahn-Straße geplant ist, sind für diese Straßen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in das Konzept aufzunehmen.

Im Umfeld der Theodor-Haubach-Schule ist die Tempo-30-Zone über die neue Straßenverbindung zur Harkortstraße hin auszuweiten. Der Umbau von Harkortstraße und Präsident-Krahn-Straße ist mit Radfahrstreifen auszuführen.

Das angestrebte Ziel von 10-20% autoarmen Wohnens in der Mitte Altona wird von der Bezirksversammlung mit Nachdruck ausdrücklich geteilt, wobei der höchstmöglich Prozentsatz anzustreben ist. Um eine entsprechende Nachfrage besonders für den Bauabschnitt I zu erzielen, sind Maßnahmen der Bewerbung und des Dialogs mit Interessenten und Investoren notwendig, die in das Konzept zu integrieren sind.

Zur weiteren Senkung des MIV-Anteils am Verkehrsaufkommen und in Anbetracht der unterdurchschnittlichen Kfz-Nutzung in den umgebenden Stadtteilen ist der Stellplatzschlüssel für das gesamte Gebiet der Mitte Altona auf 0,4 pro Wohneinheit zu senken.

Der Bau von Tiefgaragen über mehr als eine Ebene ist zu vermeiden. Die Genehmigung für die Errichtung von Stellplätzen ist in diesem Zusammenhang auf 0,6 pro Wohneinheit im gesamten Gebiet zu deckeln. Es müssen also nur 0,4 pro Wohneinheit nachgewiesen, dürfen aber nicht mehr als 0,6 pro Wohneinheit gebaut werden.

Die Bezirksversammlung spricht sich dafür aus, das neue Quartier auch zur Modellregion für innovative Car-Sharing Konzepte werden zu lassen. In diesem Zusammenhang soll frühzeitig geprüft werden, an welchen Stellen im größeren Umfang Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge vorgehalten werden können. Hierfür bieten sich auch Flächen oder Parkhäuser am Rande des Entwicklungsgebietes an, beispielsweise am heutigen Fernbahnhof oder an einem neuen Fernbahnhof am Diebsteich. Entsprechende Betreiberkonzepte sind frühzeitig zu verhandeln, auch unter Einbindung der Wohnungsgesellschaften.

Es wird weiter vorgeschlagen, die Zahl der Fahrradparkstände im öffentlichen Raum auf mindestens 40 pro 100 Wohneinheiten festzulegen, sowie wenigstens 2 Stadtrad-Stationen einzurichten.

Mit der Realisierung aller Bauabschnitte entstehen weitere hohe Erschließungserfordernisse, die die Stresemannstraße besonders im Abschnitt zwischen Plöner Straße und Alsenstraße sowie die Bahrenfelder Chaussee zusätzlich belasten werden. Die Bezirksversammlung schließt sich in Bezug auf die Tragweite der Problematik den Ausführungen des Bezirksamtes an und erneuert darüber hinaus ihre Forderung nach einem übergeordneten Verkehrskonzept. Dieses soll Möglichkeiten aufzeigen, mit dem Ausbau des Umweltverbundes die zu erwartenden MIV-Neuverkehre auf möglichst niedrigem Niveau zu halten. Die Neuverkehre durch weitere geplante Wohnquartiere wie jene nördlich der Stresemannstraße oder in Bahrenfeld Nord sind dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten von SBI Beratende Ingenieure zur Mitte Altona hat im Szenario III (reduzierter MIV-Anteil) dazu bereits Zahlen benannt, die als angestrebter Maßstab für das Konzept gelten sollen.

Die Bezirksversammlung vertritt weiter die Auffassung, dass der Bau der zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle Ottensen für eine erfolgreiche Reduzierung des MIV-Anteils in größerem Umfang in der Mitte Altonas ausschlaggebend sein wird. Bei einer verbindlichen Zusage der DB Bahn AG zur Verlagerung des Fernbahnhofes wird daher die Planung und Fertigstellung der neuen S-Bahn-Haltestelle noch vor Abschluss des Bauabschnittes II als unverzichtbar angesehen.

Zu umweltbezogenen Themen:

Die Bezirksversammlung spricht sich dafür aus, dass im Plangebiet ein Teil der Wohnbebauung als größeres Modellvorhaben im Null-Energie-Standard errichtet wird. Neu errichtete Büro-Gebäude sollen im sog. Gold-Standard errichtet werden.

Der Meinung des Bezirksamtes zum Thema Lärm im neuen Wohngebiet wird zugestimmt. Darüber hinaus sieht die Bezirksversammlung jedoch auch die Notwendigkeit, die durch die Mitte Altona entstehenden Neuverkehre auf ihre Lärmbelastung für die umgebenden Straßen hin zu untersuchen.

Petitur:

Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.

Anlage/n:

ohne Anlagen