

# Neue Mitte Altona

Ein Positionspapier von

Bündnis 90 / Die Grünen - Grün Alternative Liste - Kreisverband Altona

(Beschluss der Mitgliederversammlung am 3.Mai 2010 )

## Pr ambel

### **Nachhaltig, lebenswert, vielf Itig: Die Neuentwicklung des Gleisdreiecks Altona**

Durch die angekündigte Verlagerung des Fernbahnhofes Altona nach Diebsteich steht mit dem sog. Gleisdreieck eine Fläche von rd. 29 ha für die Entwicklung eines neuen Quartiers im Zentrum Altonas zur Verfügung. Hamburg muss die Chance nutzen, auf diesem Gebiet mit den Bürgerinnen und Bürgern nachhaltige Stadtentwicklung als „Europäische Umwelthauptstadt 2011“ umzusetzen. Altona kann Vorbild sein, den Anspruch „Nachhaltigkeit“ in Bezug auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft zu realisieren. Neben ehrgeizigen Standards für den Klimaschutz ist bezahlbarer Wohnraum ein primäres Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die bauliche und soziale Struktur muss der Diversität der Altonaer Bevölkerung gerecht werden und das Miteinander stärken. Eine stadtgerechte Verkehrsführung für bessere Mobilität, die Entwicklung öffentlicher Plätze und Parks, Luftqualität und Lärmvermeidung sind weitere Kriterien für eine zukünftige Stadtentwicklung. Arbeiten und Wohnen, Bildung und Kultur, sich versorgen und am gesellschaftlichen Leben teilhaben sind in enger Verzahnung zu gewährleisten: eine Stadt der kurzen Wege, die Verbindung schafft – mit einem eigenen Charakter. Raumpotenziale in Bestandsimmobilien bieten offene Räume für kreative und kulturelle Nutzungen. Den nachvollziehbaren Verwertungsinteressen der Eigentümer muss der Anspruch auf eine kleinteilige Entwicklung und Qualität nicht entgegenstehen – im Zweifelsfall ist Qualität zu sichern. Ein sorgfältig vorbereitetes, breit wirkendes Wettbewerbsverfahren muss anspruchsvolle Architektur in Einheit mit energetischer Bauweise und eine naturnahe, erlebbare Grünflächengestaltung sichern. Auch hier darf und soll Altona neue Maßstäbe setzen.

Stadtentwicklung, die die Identifizierung mit dem Stadtteil stärkt, vollzieht sich an den Bedürfnissen ihrer Bewohner und Bewohnerinnen und muss entsprechend eine breite Mitwirkung ermöglichen und initiieren.

Das Gebiet des bisherigen Güterbahnhofes Altona ist als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Sinne des § 165 BauGB festgesetzt worden. Ein weiterer Teilabschnitt, der mit einer Fläche von insgesamt 75 ha auch den geplanten neuen Fernbahnhof Diebsteich umfasst, ist in die vorbereitenden Untersuchungen mit eingeschlossen. Die Durchführung und Umsetzung der Planungen gemäß §§ 165-171 BauGB obliegt der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Ein innerstädtisches Entwicklungsvorhaben dieser Größenordnung bietet die Chance – über die gewöhnliche Schließung von Baulücken hinaus – städtebauliche Qualitäten zu entwickeln, die auch der zukünftigen Stadt gerecht werden.

Vor diesem Hintergrund wird die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt aufgefordert, folgende Kriterien bei den Planungen zu berücksichtigen:

## **Akzeptanz der Altonaer Bevölkerung**

Im Hinblick auf die Akzeptanz der Altonaer Bevölkerung muss sicher gestellt sein, dass

- größtmögliche Transparenz durch die Bereitstellung ausführlicher Informationen über den Planungsprozess gewährleistet ist: Alle Untersuchungen, Leitbilder, Konzepte und Wettbewerbsergebnisse sollten, sobald sie vorliegen, der Öffentlichkeit im Internet frei zugänglich gemacht und öffentlich vorgestellt werden,
- zügig ein breit angelegtes, moderiertes niedrigschwelliges Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt wird, um die Wünsche und Bedürfnisse der Altonaer Bevölkerung im Bezug auf die Nutzung und Gestaltung der Flächen zu erheben und mit in die Planung einfließen zu lassen.

## **Zukunftsorientierte Stadtentwicklung und Wohnungspolitik**

Im Hinblick auf eine innovative, zukunftsorientierte Stadtentwicklung und Wohnungspolitik ist herauszustellen:

- Ziel soll sein, ein heterogenes, gemischt genutztes Wohngebiet mit kleinteiligen Gewerbeeinheiten und Gemeinbedarfseinrichtungen zu etablieren.
- Es ist ein diversifiziertes Wohnungsangebot zu schaffen. Der Anteil an gefördertem (sozialem) Wohnungsbau sollte nicht unter 30%, der Anteil an genossenschaftlichem nicht unter 20% und der Anteil von Baugemeinschaften nicht unter 20% liegen. Die Anteile können kumulativ sein. Der Anteil von Eigentumswohnungsbau ist auf max. 30% zu beschränken.
- Es soll ein ausgewogenes Verhältnis der Wohnungsgrößen gewährleistet sein, wobei Familienwohnungen (4-6 Zimmer nur für Familien) und 1-2 Zimmerwohnungen stärker zu berücksichtigen sind.
- Größere Baugemeinschaftseinheiten und generationenübergreifende Wohnformen sind besonders zu fördern.
- Nachhaltige und innovative Wohn- und Gebäudetechnologien, die in der IBA 2013 entwickelt wurden, sind zu integrieren und weiterzuentwickeln.
- Die Gebäudetypologie, -höhe und Architektursprache soll sich an den angrenzenden Altbauquartieren von Altona Altstadt, Altona-Nord und Ottensen orientieren

- Auf eine hochwertige Architektur, die zum Teil in Wettbewerbsverfahren erstellt werden soll, ist zu achten.
- Die wohnortnahe Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist sicherzustellen. Die bedarfsangepasste Errichtung von Lebensmittelmärkten mit einer Verkaufsfläche von 800 bis 1.200 qm ist zu prüfen. Weiterer großflächiger Einzelhandel ist zum Schutz bestehender Zentren auszuschließen.
- Es sollen attraktive, uneingeschränkt öffentlich nutzbare Grün- und Erholungsflächen geschaffen werden. Die Gestaltungswünsche der Bürger und Bürgerinnen von Altona-Nord und Altona-Altstadt sind über ein Beteiligungsverfahren zu berücksichtigen. Es sollten kleinere Quartiersplätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität eingerichtet werden.
- Die Theodor-Haubach-Schule sollte dem Stadtteil städtebaulich geöffnet und zu einem identitätsstiftenden Quartiersmittelpunkt entwickelt werden. Die Erfahrungen des „Bildungszentrums Tor zur Welt“ in Wilhelmsburg sollen hierbei berücksichtigt werden.
- Der ehemalige Güterbahnhof soll als historisches Gebäude erhalten bleiben. Er ist durch den Denkmalschutz zu sichern. Anzustreben sind Nutzungen oder Zwischennutzungen durch Kulturschaffende, Kreative oder Bildungseinrichtungen mit zentralörtlicher Funktion.
- Bei der Entwicklung der zu erhaltenen Gewerbeeinheiten (ehem. sog. Kulturbahnhof) sollten innovative Gewerbe- und Arbeitskonzepte (z.B. „Co-Working“) integriert werden. Es ist zu prüfen inwieweit sich kleinteiliges, produzierendes und mehrgeschossiges Gewerbe ansiedeln lässt.
- Im Hinblick auf die Umsetzung des Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen, insbesondere des Artikels 9 „Zugänglichkeit“ ist das Quartier von vornherein als ein Musterquartier für Barrierefreiheit zu planen. Alle Gebäude, Straßen und Transportmittel sollen den in Art. 9 genannten Anforderungen entsprechen.

## **Umwelt- und Klimaschutz / städtische Lebensqualität**

Im Hinblick auf den Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Steigerung der städtischen Lebensqualität soll insbesondere sichergestellt werden:

- Wohngebäude und öffentliche Gebäude sind ausschließlich im Passivhausstandard zu bauen. Wird von diesem energetischen Standard abgewichen, so ist dies mit einer Wirtschaftlichkeitsberechnung analog der Frankfurter Tabelle zu begründen. Büro- und Gewerbeimmobilien sind am Goldstandard analog der HafenCity zu orientieren. Ein größeres Modellvorhaben im Null-Energie-Standard ist umzusetzen.
- Es werden schadstofffreie bzw. schadstoffarme und recycelbare Baumaterialien verwendet
- Die benötigte Strom- und Wärmeenergie wird nach Möglichkeit direkt auf dem

- Gelände erzeugt, stammt aber in jedem Fall aus regenerativer Quelle
- Ein integriertes Entwässerungskonzept wird entwickelt, das dezentrale Regenwasserspeicher- und Nutzungssysteme vorsieht, z.B.
  - durchlässige Flächenbefestigungen
  - Speicherung von Regenwasser für die Nutzung in Haushalten
  - Dach- und Fassadenbegrünungen
- Wenigstens ein Drittel des Gebiets wird als Grünfläche vorgesehen: Ein Grünzug soll die nördlichen Bereiche des neuen Stadtteils mit den Alleen des „Platz der Republik“ und der Elbe verbinden. Die neue Grünanlage soll Erholungsmöglichkeiten bieten und gleichzeitig Raum für zahlreiche Tiere und Pflanzen schaffen. Erkenntnisse aus dem Gutachten "Mehr Vielfalt in Altonas Parks" werden integriert.
- Lärmschutz wird ernst genommen und Lärmemissionen der Bahn, (S)-Bahn und Straßen minimiert. Entstehen durch das Verlegen der Bahnlinie im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Diebsteich nach Süden erhebliche neue Lärmbelastungen für die Wohnbevölkerung, sind diese durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu minimieren. Eine mögliche Mehrbelastung für die Bewohner der Stresemannstraße durch das neue Wohnquartier und eventuell notwendige Knotenausbauten sind zu prüfen und ebenfalls durch entsprechende Maßnahmen zu reduzieren.

## Innovative Verkehrspolitik

Im Hinblick auf eine innovative Verkehrspolitik ist herauszustellen:

### Fußgänger und Fahrradverkehr

Fußgänger und Radverkehr sind gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bevorzugen. Durch eine frühzeitige und konsequente Planung wird eine gute Anbindung der Fahrradwege an die Verkehrswege außerhalb des Entwicklungsgebietes gewährleistet. Dies bezieht auch die Ampelschaltung, Instandsetzung und den Ausbau der Fahrradinfrastruktur außerhalb des Entwicklungsgebietes (auch zu Lasten bestehender MIV-Flächen) mit ein.

Bei den Planungen im Entwicklungsgebiet sind in jedem Fall großzügig breite Fußwege sicherzustellen. Radfahrstreifen sind im Regellaß nach VwV StVO von 1,85 m einzurichten, Radwege keinesfalls unter 1,60 m.

Es gibt keine Benutzungspflicht von Radwegen im neuen Quartier. Dem dadurch entstehenden Mischverkehr ist in der baulichen Anlage der Straßen Rechnung zu tragen. Insbesondere bei der Überleitung des Radverkehrs auf die von schmalen benutzungspflichtigen Radwegen gekennzeichnete Stresemannstraße sowie auf Straßenkreuzungen anderer umliegender Hauptverkehrsstraßen ist auf gute Einsehbarkeit und breite Radien von Radwegen oder Radfahrstreifen zu achten.

Darüber hinaus sind Fahrradparkmöglichkeiten etwa durch Fahrradkeller, möglichst

überdachte Bügelreihen und Freiflächen für Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum einzuplanen.

## **Autoverkehr und ÖPNV**

- Der Autoverkehr soll in dem neuen Gebiet weitestgehend vermieden werden. Im Sinne des Koalitionsvertrages der Bürgerschaftsebene ist Autofreies Wohnen in einem möglichst großen Umfang zu etablieren. Auf die gute Anbindung des neuen Gebietes durch den ÖPNV ist in diesem Zusammenhang besonders hohes Gewicht zu legen. Der attraktive und leistungsfähige schienengebundene ÖPNV (S-Bahn und Stadtbahn) soll möglichst nah an das Quartier herangeführt werden. Die S-Bahn Haltestelle Ottensen soll errichtet und über Fußwege und Radverkehrsanlagen mit dem neuen Quartier verknüpft werden. Für den verbleibenden Bedarf an Parkplätzen ist ein Parkraumkonzept zu entwickeln, das die Zahl neuer öffentlicher Parkplätze deutlich einschränkt und bei der Planung der Gebäude ausreichend Tiefgaragenstellplätze berücksichtigt. Ein zusätzlicher Parksuchverkehr aus dem belebten Ottensen soll vermieden werden.
- Ein Ausbau der Harkortstraße auf vier Spuren wird abgelehnt. Tempo 30 ist in der Harkortstraße zur Minimierung von Lärmbelastungen durch den zu erwartenden Mehrverkehr und zur Reduzierung von Unfallgefahren einzurichten.
- „Tempo 30“ im gesamten Neubaugebiet ist selbstverständliche Grundlage. Dabei ist ausdrücklich die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 gemeint, KEINE „Tempo 30 Zone“. Wo es rechtlich möglich ist, soll Schrittgeschwindigkeit gelten.
- Es soll sichergestellt werden, dass kein PKW-Durchgangsverkehr durch das Entwicklungsgebiet geführt wird.
- Ebenso sollen Zielkonflikte mit der im Hamburger Koalitionsvertrag vereinbarten Verkehrsberuhigung in der Stresemannstraße im Abschnitt Kieler Straße/Pferdemarkt vermieden werden.
- Im Gebiet selbst sind Kreisverkehre in Kreuzungsbereichen schlichten „rechts vor links“-Regelungen vorzuziehen.

## **Verlegung des Fernbahnhofs**

Bereits jetzt ist bei der Verlegung des Fernbahnhofs von Altona nach Diebsteich insbesondere folgender Aspekt zu beachten:

- Der zukünftige Bahnhof und Fernbahnhof Hamburg-Diebsteich muß mit dem

schienengebundenen ÖPNV (S-Bahn und Stadtbahn) komfortabel erreichbar sein. Bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG durch die BSU ist daher die Freihaltung von Flächen für die Stadtbahn gemäß Zielnetzplanung so zu gewährleisten, daß künftig ein bequemes Umsteigen von einem Verkehrsträger in den anderen ermöglicht wird.

**Beschlossen durch die Kreismitgliederversammlung der GAL Altona am  
03.05.2010**