

## Mitte Altona Protokoll der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse am 24.11.2010 und am 02.12.2010

### Zusammenfassung der öffentlichen Präsentation

Für die Entwicklung der Brachflächen westlich der Harkortstraße sowie der dahinterliegenden Bahnflächen wurde im Juli 2010 ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb ausgelobt. Dieser wurde im November 2010 abgeschlossen. Der Wettbewerb wurde gemeinsam von der Freien und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, sowie den drei Grundeigentümern, aurelis Asset GmbH, Holsten Brauerei AG und DB Netz AG, durchgeführt.

Am 24. November 2010 wurden die Ergebnisse des Wettbewerbs der Öffentlichkeit vorgestellt. Aufgrund der großen Nachfrage wurde die Präsentation am 02.12.2010 wiederholt. Die Dokumentation beider Veranstaltungen ist den folgenden Seiten zu entnehmen.

Alle Informationen und Dokumente zum Verfahren sind auf der Internetseite des Projektes abrufbar:  
[www.hamburg.de/mitte-altona](http://www.hamburg.de/mitte-altona)

## Der Wettbewerb

Der Wettbewerb wurde im Juli 2010 ausgeschrieben. Die zehn teilnehmenden Büros mussten ihre Wettbewerbsbeiträge Anfang Oktober 2010 abgeben. Das Preisgericht hat am 18. November 2010 den Sieger unter den Entwürfen ausgewählt.

### **Die Auslober des Wettbewerbs sind:**

Freie und Hansestadt Hamburg  
BSU Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
vertreten durch das  
Amt für Landes- und Landschaftsplanung LP 32  
Alter Steinweg 4  
D - 20459 Hamburg

DB Netz AG  
vertreten durch die  
DB Services Immobilien GmbH  
Museumstraße 39  
D - 22765 Hamburg

Holsten Brauerei AG  
Holstenstraße 224  
D - 22765 Hamburg

aurelis Asset GmbH  
vertreten durch die  
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region Nord  
Anckelmannsplatz 1  
D - 20537 Hamburg

### **Am Wettbewerb haben die folgenden Büros teilgenommen:**

AS&P Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt a.M.  
mit bürointernem Landschaftsarchitekten

BOLLES+WILSON GmbH & Co. KG, Münster  
mit McGregor Coxall, Sydney

Prof. Klaus Theo Brenner, Berlin  
mit Topos Stadtplanung, Landschaftsplanung, Berlin

gmp von Gerkan, Marg und Partner, Hamburg  
mit WES & Partner Landschaftsarchitekten, Hamburg

André Poitiers Architekt RIBA Stadtplaner, Hamburg  
mit arbos Freiraumplanung GmbH & Co. KG, Hamburg

ARGE rohdecan/translocal, Dresden  
Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Spengler - Wiescholek Architekten Stadtplaner, Hamburg  
mit Kontor Freiraumplanung, Hamburg

petersen pörksen partner architekten + stadtplaner bda, Hamburg  
mit SINAI Faust.Schroll.Schwarz, Berlin

Trojan Trojan + Partner, Darmstadt  
mit WGF Nürnberg Landschaftsarchitekten, Nürnberg

West 8 Urban Design & Landscape Architecture, Rotterdam  
mit bürointernem Landschaftsarchitekten

#### **Im Preisgericht vertreten waren:**

##### *FachpreisrichterInnen:*

Prof. Jörn Walter, Dr. Reinhold Gütter, Franz Eberhardt, Peter Berner, Prof. Martin Wentz, Günther Vogt, Prof. Anna Brunow, Hans Gabanyi, Prof. Bernhardt Winking, Prof. Christiane Thalgott, Prof. Henri Bava, Jan Störmer, Fritz Schumacher

##### *Stellvertretende FachpreisrichterInnen:*

Frank Conrad, Tobias Micke, Ingo Kanehl, Dr. Heike Tiedemann

##### *SachpreisrichterInnen:*

Ivo Iven, Harald Hempen, Wolfgang Burgard, Dr. Andreas Mattner, Ute Plambeck, Matthias Kiekebusch, Hans-Detlef Rook, Andy Grote, Horst Becker, Uwe Szczesny, Thomas Adrian, Gesche Boehlich

##### *Stellvertretende SachpreisrichterInnen:*

Hisko Gentzsch, Cornelia Conrad, Matthias Restorff, Dr. M. Börner-Kleindienst, Dr. Petra Johnen, Martina Schönemann, Hans Lafrenz, Jan Quast, Robert Jarowoy, Leif Reichwald

##### *Sachverständige:*

Dr. Elke von Kuick, Stephan Landgraf, Gabriele Bohnsack-Häfner, Johannes Gerdelmann, Veronika Hilbermann, Sabine Barisch-Becker, Antje Lassahn, Stefan Mundt, Norbert Manthei, Klaus Schwardt, Karsten Lübker, Jens Kuhne, Bernhard Heitz, Peter Borstelmann, Wolfgang Meier, Indra Jonasson, Dr. Jan Behrendt, Dr. Rolf Hüttmann, Rolf Höhmann, Volkmar Drescher, Martin Lepper, Enno Jäger, Martin Brinkmann, Olav Janssen, Wolfgang Meier, Michael Sachs, Günter Bönnighausen

#### **Wettbewerbssieger**

Als Sieger des Wettbewerbs wurde der Entwurf des Büros André Poitiers Architekt RIBA Stadtplaner aus Hamburg, welcher in Kooperation mit arbos Freiraumplanung GmbH & Co. KG aus Hamburg angefertigt wurde, ausgewählt.

## Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse

Die Wettbewerbsergebnisse wurden vor Beginn der Veranstaltungen für die Öffentlichkeit ausgestellt. Im Anschluss wurden der Siegerentwurf, die Plätze zwei und drei sowie ein Ankauf (ein durch die Jury ebenfalls ausgezeichneten Entwurf) vom Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg, Herrn Prof. Walter, vorgestellt (aus terminlichen Gründen konnte der Oberbaudirektor am zweiten Termin nicht teilnehmen). Die Präsentationen der Veranstaltungen sowie die Entwürfe und weitere Materialien zum Verfahren sind der Homepage des Projektes „Mitte Altona“ zu entnehmen unter:

**[www.hamburg.de/mitte-altona](http://www.hamburg.de/mitte-altona)**

Im Anschluss an die Präsentation konnten die Bürger Fragen an das Podium stellen. Auf dem Podium waren am 24.11.2010 vertreten:

Herr Prof. Jörn Walter  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Oberbaudirektor

Herr Johannes Gerdemann  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Harald Hempen  
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG  
Regionalleiter Nord

Frau Dr. Petra Johnen  
Deutsche Bahn AG Services Immobilien GmbH  
Leiterin Niederlassung Hamburg

Am 02.12.2010 waren auf dem Podium vertreten:

Herr Hisko Gentzsch  
aurelis Real Estate GmbH & Co. KG  
Leiter Projektentwicklung Nord

Herr Johannes Gerdemann  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Jens Kuhne  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr Michael Scheuermann  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Herr André Poitiers  
André Poitiers Architekt GmbH

Frau Hannah Gloyer  
André Poitiers Architekt GmbH

Die Rückfragen und Anmerkungen der Bürger sind den folgenden Seiten zu entnehmen.

## Rückfragen | Anmerkungen | Diskussion

*Rückfragen, Anmerkungen und Kommentare der Bürger sind kursiv gedruckt.*

Antworten und Stellungnahmen der Podiumsvertreter sind in Standardschrift gedruckt.

### Verfahren | Allgemeines

*Es wird gefragt, warum das Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen und des städtebaulichen Wettbewerbs zum Vorbehaltsgebiet erklärt werden soll und somit nicht mehr in der Zuständigkeit des Bezirks Altona liegen wird. Einige äußern die Kritik, dass dem Bezirk diese Kompetenz entzogen werden soll. Ebenfalls wird von einigen die Forderung gestellt, dass die Planung der „Mitte Altona“ Teil des Zukunftsplans Altona sein solle.*

Das Areal soll zum Vorbehaltsgebiet erklärt werden, um zum einen die Zuständigkeiten zu bündeln, da der Bund in die erforderlichen Abstimmungen in Zusammenhang mit der Verlagerung des Fernbahnhofes Altona nach Diebsteich einbezogen werden muss. Zum anderen können die anstehenden Verhandlungen mit den Eigentümern auf der oberen politischen und Verwaltungsebene geführt werden (Senat und Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt). Dies ist auch deshalb sinnvoll, weil die Kosten für das Projekt durch die Bürgerschaft beschlossen werden müssen. Die bezirkliche Ebene ist allerdings laufend in den Planungsprozess mit eingebunden.

*Es wird die Sorge geäußert, dass in diesem Verfahren die Bürgerbeteiligung eingeschränkt werden könnte, weil die BSU und nicht der Bezirk Altona die federführende Behörde sei.*

Diese Sorge ist unbegründet. Der Umfang sowie Art und Qualität der Bürgerbeteiligung sind immer identisch und nicht abhängig davon, ob die obere oder die untere Verwaltungsebene die Planung ausführt.

*Es wird kritisch hinterfragt, warum die Vorbereitenden Untersuchungen nicht erst beendet wurden, bevor der Wettbewerb ausgelobt wurde, damit die Ergebnisse der Untersuchungen in den Wettbewerb hätten einfließen können?*

Die Vorbereitenden Untersuchungen waren zum Zeitpunkt der Auslobung des Wettbewerbs bereits so weit fortgeschritten, dass die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse der Vorbereitenden Untersuchungen in die Wettbewerbsauslobung mit eingeflossen sind. Die Untersuchungen wurden zunächst nicht beendet, damit umgekehrt auch die Ergebnisse des Wettbewerbs noch in die Untersuchungen einfließen können. Denn am Ende der Vorbereitenden Untersuchungen müssen u.a. Empfehlungen abgegeben werden, mit welchen Verfahren die Entwicklung des Quartiers umgesetzt werden sollten. Diese Empfehlungen können viel zutreffender ausgesprochen werden, wenn die städtebauliche Figur, und somit auch die künftigen notwendigen Maßnahmen zu deren Umsetzung, bekannt sind. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen werden dadurch konkreter und zielgerichteter.

*Die Flächen des Bahnhofs wurden ursprünglich der Bahn kostenfrei zur Verfügung gestellt. Es sollte daher geprüft werden, ob die Deutsche Bahn die Flächen daher nicht wieder kostenfrei an die Stadt zurückgeben kann.*

Durch die geschichtliche Entwicklung nach den beiden Kriegen des 20. Jahrhunderts, maßgeblich nach dem 1. Weltkrieg, hat die Stadt nach heutiger Rechtslage keine Möglichkeit, die Flächen von der Bahn zurückzufordern.

*Es wird gefragt, ob die Stadt Hamburg ihr Vorkaufsrecht für die Flächen der Vorbereitenden Untersuchungen ausüben wird. Ebenso wird die Forderung aufgestellt, dass die Stadt Hamburg die Flächen alleine, d.h. ohne die heutigen Grundeigentümer, entwickeln soll.*

Die Stadt kann ihr Vorkaufsrecht erst dann ausüben, wenn sie nach eingehender, nachvollziehbarer Prüfung eines beurkundeten Grundstückskaufvertrages zu dem Ergebnis kommt, dass sie ihre Ziele zur Entwicklung des Gebietes nicht gemeinsam mit den Eigentümern der Flächen umsetzen kann. Die Abwägung, ob ein Grundstückserwerb durch die Stadt sinnvoll ist, wird daher erst zu einem späteren Zeitpunkt (nach Beendigung entsprechender Ver-

tragsverhandlungen mit den Eigentümern) erfolgen können. Die Eigentümer haben sich im bisherigen Verfahren kooperativ gezeigt, so dass es zurzeit keinen Anhaltspunkt für die Stadt gibt, von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch machen zu können.

*Es wird die Sorge geäußert, dass die Stadt Hamburg die Kosten für die Erschließung sowie der dauerhaften Pflege und Instandhaltung des Geländes zu tragen hat, während die Eigentümer mit einer großen Rendite die Immobilien verkaufen oder vermieten können.*

Die Eigentümer werden an den entstehenden Kosten beteiligt. Zum einen sind sie dazu verpflichtet, die evtl. erforderliche Bodensanierungen des Geländes vollständig zu tragen. Zusätzlich werden Sie an den Kosten für die Erstellung der Infrastruktur für Verkehr und Entwässerung beteiligt. Ebenso treten sie die Flächen, die für die öffentlichen Grünflächen vorgesehen sind, an die Freie und Hansestadt Hamburg ab (die Flächen entsprechen ca. einem Drittel der Wettbewerbsfläche). Die Eigentümer werden somit einen Großteil der Differenz zwischen dem heutigen und dem künftigen Wert des Geländes für diese Kosten aufzuwenden haben. Die genaue Höhe wird im Rahmen der städtebaulichen Verträge zwischen den Eigentümern und der Stadt Hamburg vertraglich festgelegt.

*Es wird der Wunsch geäußert, dass die Bevölkerung umfassend und frühzeitig an den Planungen und Entscheidungen beteiligt wird. Es wird die Kritik geäußert, dass die Bevölkerung bisher nicht bzw. nicht ausreichend beteiligt worden sei.*

Bereits vor der Auslobung des Wettbewerbs wurden Informations- und Beteiligungsveranstaltungen über das für vergleichbare Wettbewerbsverfahren übliche Maß hinaus durchgeführt. Die Ergebnisse der Beteiligung, d.h. die Forderungen der Bürger, haben somit Eingang in den Wettbewerb und in die Vorbereitenden Untersuchungen gefunden. Ebenso sind die Beschlüsse der Politik (der Bürgerschaft und der Bezirksversammlung Altona) in die Auslobung eingeflossen.

Alle Beteiligten sind sich einig, dass das Verfahren „Mitte Altona“ sehr transparent und offen gestaltet sein soll. Deshalb soll überlegt werden, wie einerseits ein noch transparenteres Informationsangebot unterbreitet und andererseits eine seriöse Beteiligung der Bevölkerung im künftigen Verfahren umgesetzt werden können.

*Es wird vorgeschlagen, dass die BSU alle Fragen, die aus zeitlichen Gründen nicht beantwortet werden können, im Internet sammelt und beantwortet. Ebenso sollten die Bürger die Möglichkeit erhalten, Fragen webbasiert zu stellen und beantwortet zu bekommen, ggf. auch in einem Blog o.ä.*

Die Vertreter der BSU stimmen diesem Vorschlag grds. zu und werden die Umsetzbarkeit finanziell und technisch prüfen. Grundsätzlich werden aber auch heute schon per eMail Fragen zur Mitte Altona gestellt und beantwortet (<http://www.hamburg.de/mitte-altona/kontakt>). Die am häufigsten gestellten Fragen werden laufend im Internet veröffentlicht (<http://www.hamburg.de/mitte-altona/faq>).

*Es wird gefragt, wie verbindlich der Entwurf für die weitere Umsetzung sei und ob der Entwurf wie vom Architekten geplant umgesetzt würde.*

Der Sieger des Wettbewerbs wird nun beauftragt, aus dem Masterplan einen Funktionsplan zu erstellen. Hieraus sollen dann die Bebauungspläne entwickelt werden, so dass der Entwurf die grundsätzliche städtebauliche Figur schon heute darstellt. Es wird noch kleine Änderungen am Entwurf geben, die das Gesamtergebnis jedoch nicht verändern. Alle Auslober sind sich einig, dass mit dem Siegerentwurf des Wettbewerbs weitergearbeitet wird.

*Die Wettbewerbsjury hat unter den zehn Arbeiten die ersten drei Plätze ausgewählt. Zusätzlich gibt es einen Ankauf. Was genau ist ein Ankauf im Wettbewerbsverfahren?*

Mit einem Ankauf prämiiert eine Wettbewerbsjury gute oder außergewöhnliche Ideen. Ankäufe werden meist getätigt, wenn nicht der gesamte Entwurf, sondern nur Teilideen prämiiert werden sollen. Ebenso sichern sich die Auslober durch einen Ankauf bestimmte Rechte am Entwurf.

*Wer hat den Wettbewerb finanziert?*

Der Wettbewerb wurde von den vier Auslobern (DB Netz AG, aurelis Asset GmbH, Holsten Brauerei AG, Freie und Hansestadt Hamburg) zu je einem Viertel finanziert.

*Warum wurde der Wettbewerb nicht für Gesamtfläche der Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt?*

Die Planungen für die zwei Teilflächen (nördlich und südlich der Stresemannstraße) verlaufen in unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Aktuell liegt der Fokus auf den Planungen für den Südteil, da hier in absehbarer Zeit Flächen frei werden, die für den in Hamburg dringend benötigten Bau neuer Wohnungen zeitnah genutzt werden können. Daher wurde der Wettbewerb nur für diesen Teil durchgeführt. Die Untersuchungen und Analysen sind für die nördliche Teilfläche noch nicht weit genug fortgeschritten, als dass auch für diese Fläche ein Wettbewerb hätte durchgeführt werden können.

*Gibt es einen Plan B für den Fall, dass die Deutsche Bahn den Fernbahnhof doch nicht verlagern wird?*

In diesem Fall kann der erste Bauabschnitt des Wettbewerbsgebietes trotzdem umgesetzt werden. Der Siegerentwurf ist städtebaulich im ersten Bauabschnitt auch in diesem Fall realisierbar. Der zweite Bauabschnitt würde dann nicht umgesetzt.

*Ist auf den Wettbewerbsflächen eine Bodenbelastung vorhanden und wer zahlt ggf. die Sanierung?*

Die Bodenbelastungen wurde in den vergangenen Jahren in einen mehrstufigen Verfahren in enger Zusammenarbeit mit dem Umweltamt der Stadt analysiert. Für deren ggf. erforderliche Beseitigung sind ausschließlich die heutigen Eigentümer verantwortlich, die auch die entsprechenden Kosten tragen müssen.

*Geht von der Bodenbelastung eine Gefahr für die Bevölkerung aus?*

Nein. Eine Gefährdung der Bevölkerung kann ausgeschlossen werden.

## **Thema Nutzungen**

*Es wird gefragt, welche Nutzungen für das neu entstehende Quartier angedacht sind und ob auch soziale Infrastruktur errichtet werden soll.*

Das neue Quartier soll als gemischter Stadtteil entstehen. Die Hauptnutzung wird sich auf das Wohnen fokussieren (der Siegerentwurf hat einen Wohnanteil von 90 Prozent). Diese Nutzung soll durch wohnortnahen Einzelhandel sowie einige Gewerbestandorte ergänzt werden. Das Wohnen soll sich auf alle Wohnformen verteilen (d.h. z.B. Eigentumswohnungen, bezahlbare Mietwohnungen sowie öffentlich geförderte Sozialwohnungen).

*Gewerbetreibende, die heute auf den Wettbewerbsflächen ansässig sind, erkundigen sich, ob und wie ihre Belange und Interessen bei den künftigen Planungen berücksichtigt werden.*

Es hat bereits eine von aurelis mitinitiierte Informationsveranstaltung für die Gewerbetreibenden stattgefunden, um mit diesen in Kontakt zu treten. Dies wird bei Bedarf auch in Zukunft geschehen. Des Weiteren werden die Gewerbebetriebe im Kontext der Vorbereitenden Untersuchungen befragt, um ihre Belange und Interessen möglichst berücksichtigen zu können. Vor Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses konnten jedoch noch keine detaillierten Planungen ausgearbeitet werden.

## **Thema Wohnen**

*Die Forderung, dass im neu entstehenden Quartier ausreichend Sozialwohnungen mit bezahlbaren Mietpreisen entstehen sollen, wird mehrfach erhoben. Die Baufelder sollen nach Ansicht vieler Bürger so strukturiert sein, dass auch Baugemeinschaften oder Genossenschaften Wohnungsbau auf den Flächen des neu entstehenden Quartiers*

*realisieren können. Es werden die Fragen gestellt, wie viele Sozialwohnungen entstehen werden und wie Baugemeinschaften die Möglichkeit erhalten, Baugrundstücke zu erwerben.*

Wie viele Sozialwohnungen gebaut werden, ist noch nicht festgelegt. Die Hamburgische Bürgerschaft hat in diesem Zusammenhang am 10. November 2010 einen Antrag der Bezirksversammlung Altona bestätigt und mehrheitlich folgendes Ziel für die Verhandlungen der Stadt mit den Eigentümern beschlossen: „Ziel der in städtebaulichen Verträgen zu fixierenden Verhandlungen soll sein, ein diversifiziertes Wohnungsangebot zu schaffen, das heißt geförderte (soziale) Mietwohnungen, genossenschaftlicher und frei finanzierter Mietwohnungsbau und Eigentumswohnungsbau sind zu ausgewogenen Anteilen zu berücksichtigen [...]“. Darüber hinaus soll die Stadt in den Verhandlungen mit den Eigentümern Baugemeinschaften, generationsübergreifende und autoarme Wohnformen befördern. In den bisherigen Verhandlungen zwischen den Eigentümern und der Stadt Hamburg wurde sich darauf geeinigt, dass alle Wohnformen in einem guten Verhältnis zueinander errichtet werden sollen. Somit soll es auch einen angemessenen Anteil an Sozialwohnungen geben. Konkrete Zahlen können jedoch noch nicht genannt werden, da die Verhandlungen zu diesen Details erst mit Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses intensiviert werden können. 100 Prozent sozialer Wohnungsbau in der Mitte Altonas wird jedoch nicht angestrebt, da sich in der Praxis durchmischte Wohngebiete mit einem Mix aus Eigentums- und Mietwohnungen sowie gefördertem Wohnungsbau als deutlich attraktiver und stabiler gegenüber monostrukturierten Stadtgebieten erwiesen haben.

Die kleinteilige Strukturierung der Baufelder ist gemäß dem Siegerentwurf möglich und findet Zustimmung. Wann und wie die Baufelder an mögliche Bauherren vergeben werden ist noch nicht abschließend geregelt, dafür ist der Zeitpunkt noch zu früh.

*Ist eine durchschnittliche Gebäudehöhe von fünf bis sieben Geschossen nicht zu hoch, um sich in das städtebauliche Umfeld einzufügen?*

Die umliegende Bebauung wird durch vier- bis fünfgeschossige Altbauten geprägt. Da die Altbauten eine andere Geschosshöhe aufweisen als Neubauten, entsprechen vier- bis fünfgeschossige Altbauten in ihrer Gebäudehöhe ungefähr fünf- bis siebengeschossigen Neubauten.

*Wie viele Wohnungen werden im ersten Bauabschnitt realisiert?*

Dies kann abschließend noch nicht beantwortet werden, da der Siegerentwurf nun im Detail auf Umsetzbarkeit geprüft werden muss (z.B. ob entlang der Bahntrasse aus Lärmschutzgründen Wohnen realisierbar ist). Momentan wird von einer Wohnungsanzahl zwischen 1.500 und 2.200 ausgegangen.

*Es gibt Forderungen, dass das Gebiet komplett im Passivhausstandard bebaut werden sollte. Ebenso wird nachgefragt, wie der Standard für energieeffizientes Wohnen eingehalten wird.*

In diesem städtebaulichen Wettbewerb steht die städtebauliche Struktur des Gebietes im Fokus. Eine Konkretisierung der energetischen Versorgung der „Mitte Altona“ und die genaue Gebäudeplanung werden erst in den nächsten Planungsschritten erfolgen, da momentan auf einem anderen Maßstab gearbeitet wird. Außerdem werden diese Fragen zum Teil Gegenstand der Verhandlungen zwischen der Stadt und den Grundeigentümern sein. Grundsätzlich hat die Hamburgische Bürgerschaft jedoch durch ihren Beschluss am 10. November 2010 zu diesem Thema schon folgende Ziele für die weitere Entwicklung formuliert: „Das neu zu errichtende Quartier als Ganzes und die Gebäude sollen Vorbildcharakter im energetischen und ökologischen Sinne haben. Für die Mitte Altona soll eine zukunftsweisende naturnahe Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt werden“. Insofern liegen zum Thema der Energieeffizienz politische Beschlüsse bereits vor bzw. befinden sich momentan in der Diskussion. Für abschließende Festlegungen ist der Zeitpunkt jedoch noch zu früh.

*Wird preiswertes Mietwohnen trotz der hohen Bau- und Erschließungskosten möglich sein? Wird es für Bürger mit niedrigem/ normalem Einkommen möglich sein, Baugemeinschaften o.Ä. im neuen Stadtquartier zu realisieren und wie werden sie hierbei unterstützt?*



Die Ansiedelung auch von Baugemeinschaften ist vorgesehen. Sie können die Hilfe der Agentur für Baugemeinschaften in Anspruch nehmen. Über die Höhe von Wohnungsmieten oder Kaufpreisen für Eigentumswohnungen kann zu diesem frühen Zeitpunkt (geplanter Baubeginn für die ersten Gebäude ist 2012) noch keine Aussage gemacht werden.

### **Thema Verkehr**

*Ist geprüft worden, ob die S-Bahn komplett unter die Erde gelegt werden kann?*

Die Deutsche Bahn hat hierzu keine umfassenden Untersuchungen vorgenommen.

*Ist die Entscheidung zur Verlegung des Bahnhofs bereits gefallen?*

Nein, der Vorstandsbeschluss der Deutschen Bahn liegt noch nicht vor. Er ist nach jetzigem Stand für die erste Jahreshälfte des Jahres 2011 geplant. Hierbei ist die Bahn jedoch auch von politischen Vorgaben der Bundespolitik (z.B. zur Finanzierung) abhängig.

*Warum soll der (Fern-)Bahnhof verlagert werden?*

Der Bahnhof soll zum einen aus betrieblichen Gründen verlagert werden. Der Betrieb des Kopfbahnhofes Altona ist nicht wirtschaftlich, da die Fahrzeiten für die Ein- und Ausfahrten deutlich länger sind als bei einem Durchgangsbahnhof. Zum anderen fährt bereits heute ein Teil der Züge den Bahnhof Altona nicht mehr an (Regionalexpress nach Kiel). An einem Bahnhof in Höhe des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich könnten diese Züge halten, so dass in Altona wieder mehr Zughalte möglich wären. Darüber hinaus muss in den nächsten Jahren ein bedeutender Betrag in die Sanierung der Schienen, Weichen und in die Pfeilerbahn investiert werden. Diese Investitionen, die auch die Bahnanlagen des Bahnhofs Altona betreffen, sollen daher zukunftsgerichtet getätigt werden. Die S-Bahn soll jedoch unverändert in Altona bleiben.

*Was sind die positiven Auswirkungen der Bahnhofsverlagerung für die Bevölkerung in Altona/ Ottensen?*

Für die unmittelbaren Anwohner des heutigen Bahnhofs werden die Wege zum neuen Bahnhof länger. Jedoch wird der Bahnhof Altona nicht nur von direkten Anwohnern aus Ottensen genutzt, sondern dient der Fernverkehrerschließung des gesamten Hamburger Westens. Für die Bevölkerung aus diesen Stadtgebieten kann sich die Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs verbessern. Außerdem kann leichter sichergestellt werden, dass viele Züge auch weiterhin in Altona halten und der Fahrplan ab Altona nicht ausgedünnt wird. Darüber hinaus wird die S-Bahn-Verbindung zwischen altem und neuem Bahnhof bestehenbleiben. Zudem ist es teilweise schon heute so, dass infolge des Betriebs des Kopfbahnhofs einige Züge den Bahnhof Altona nicht mehr anfahren (z.B. Regionalexpress nach Kiel).

*Es wird gefragt, wie viele Gleise der neue Bahnhof haben wird und ob es bei einer geringeren Anzahl der Gleise zu einer Einschränkung des Angebots kommen wird.*

Der neue Bahnhof wird mit sechs Gleisen (drei Bahnsteigen) für die Fernbahn sowie zusätzlich der S-Bahn geplant. Die Anzahl der Gleise ist geringer als am heutigen Bahnhof, da bei einem Durchgangsbahnhof die Haltezeiten der Züge kürzer sind und somit für die Abfertigung der gleichen Anzahl an Zügen weniger Gleise benötigt werden. Zusätzlich sind am heutigen Bahnhof Altona mehr Gleise vorhanden als für den Bahnbetrieb benötigt werden. Am neu geplanten Bahnhof sollen alle heutigen Zugverbindungen (sowohl der Deutschen Bahn als auch von privaten Bahnanbietern) abgefertigt werden können.

*Wer trägt die Kosten der Bahnhofsverlagerung?*

Die Kosten trägt die Deutsche Bahn/ der Bund.

*Wie wird sich der neue Fernbahnhof städtebaulich in sein Umfeld einfügen?*

Dies ist noch nicht abschließend festgelegt. Die Bahn ist momentan in den Vorbereitungen und Planungen für den neuen Bahnhof.

*Einige Bürger äußern Verständnis und Zustimmung zu den Plänen, den Bahnhof zu verlagern, da sie in der Entwicklung der heutigen Bahn- und Brachflächen eine Chance zur Entwicklung eines Quartiers und zur Verbindung der heutigen Stadtteile sehen.*

*Es wird die Befürchtung geäußert, dass sich der neue Bahnhof auf die umliegenden Wohngebiete am heutigen S-Bahnhof Diebsteich negativ auswirkt, v.a. durch zusätzlichen Lärm und entstehendem Verkehr.*

Hierzu sollen nach dem formellen Beschluss des DB-Vorstands zur Verlagerung des Fernbahnhofs Altona selbstverständlich umfangreiche Prüfungen und Gutachten in Auftrag gegeben werden.

*Wurde der Bau der Stadtbahn bei den Planungen berücksichtigt?*

Die Stadtbahn wurde bei den Planungen berücksichtigt.



**Auftraggeberin:**

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung

sowie:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung



**Auftragnehmerinnen:**

*Vorbereitende Untersuchungen und Kommunikative Begleitung:*

steg Hamburg mbH

Gesellschaft für Stadterneuerung und Stadtentwicklung



*Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb:*

D&K drost consult GmbH

**Kontakt:**

mitte-altona@steg-hamburg.de