

## Mitte Altona Protokoll der Präsentation zum aktuellen Planungs- und Verfahrensstand am 05.04.2011

### Zusammenfassung der öffentlichen Präsentation

Im Jahr 2010 wurde ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb für die Flächen „Mitte Altona“ durchgeführt. Die Ergebnisse des Wettbewerbs wurden im November und Dezember des Jahres 2010 auf öffentlichen Informationsveranstaltungen den Altonaer Bürgern vorgestellt. Seit Beginn des Jahres 2011 wird der Siegerentwurf des Wettbewerbs (Masterplan) überarbeitet und in Details geprüft.

Am 05.04.2011 wurde in einer öffentlichen Informationsveranstaltung der aktuelle Zwischenstand der Überarbeitung des Masterplans vorgestellt. Die Präsentation der Veranstaltung ist im Internet veröffentlicht. Die Dokumentation der Diskussion und Rückfragen 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)

## Rückfragen | Anmerkungen | Diskussion

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

Antworten und Stellungnahmen der Podiumsvertreter sind in Standardschrift gedruckt.

### **Verfahren | Allgemeines**

*Warum sind die Vorbereitenden Untersuchungen noch nicht beendet? Es war ursprünglich geplant, diese bereits im Jahr 2010 abzuschließen!*

Die Vorbereitenden Untersuchungen können erst abgeschlossen werden, wenn das überarbeitete Ergebnis des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs bzw. der überarbeitete Masterplan in diese Untersuchungen eingearbeitet ist. Diese Überarbeitung ist noch nicht abgeschlossen. Allerdings sind die bisher vorliegenden Erkenntnisse der Vorbereitenden Untersuchungen bereits in das Wettbewerbsverfahren eingeflossen. Die vorliegenden Erkenntnisse der Vorbereitenden Untersuchungen werden somit für die laufenden Verfahren genutzt, auch wenn das Verfahren zu den Vorbereitenden Untersuchungen noch nicht abgeschlossen werden kann. Die jeweilige Erkenntnisstände können im Rahmen des Interessentenkreise eingebracht werden.

*Inwieweit werden die Interessen und Beeinträchtigungen der jetzigen Anwohner der Mitte Altona (z.B. durch Verschattung, Lärmemissionen, etc.) in den Planungen berücksichtigt?*

Die Bebauung soll in einer Höhe wie in den umliegenden Stadtteilen erfolgen. Es wird daher nicht zu einer besonderen Verschattung der bisherigen Bebauung kommen. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird es dazu noch Verschattungsstudien geben. Die zusätzlichen Verkehre sollen nicht über eine zentrale Erschließung, sondern kleinräumiger und dezentraler erfolgen. Die Belastung durch die zu erwartenden zusätzlichen Verkehre, soll so gering wie möglich gehalten werden (s.u.).

*In welcher Höhe werden die Eigentümer an den Erschließungskosten beteiligt?*

Die Eigentümer werden die Kosten der inneren Erschließung tragen und die Straßen anschließend an die FHH übergeben. Ebenso gilt dies für die gesetzlich geregelte Kostentragung für die Altlasten. Zusätzlich werden die Eigentümer anteilig an den Kosten für die äußere Erschließung beteiligt. Diese Kosten und die Übergabe der Flächen für den Stadtteilpark sind Gegenstand der vertraglichen Vereinbarungen zwischen der FHH und den Eigentümern. Die genaue Höhe der Kosten ist jedoch noch nicht abschließend ermittelt, was u.a. daran liegt, dass der Masterplan noch nicht in der letzten Fassung vorliegt und die aus den Planungen resultierenden Kosten daher noch nicht abschließend ermittelt werden können. Die Kostenschätzung ist Teil der Vorbereitenden Untersuchungen, die noch nicht abgeschlossen sind.

### **Wohnen**

*Wie werden sich die Wohnanteile verteilen?*

Die Bezirksversammlung Altona hat in einem Beschluss vom 24.06.2010 Forderungen zur Mischung von Wohnungsbau aufgestellt (Die Beschlussfassung der Bezirksversammlung ist diesem Protokoll beigelegt). Die Hamburger Bürgerschaft hat in ihrer Entscheidung ein „ausgeglichenes Verhältnis“ gefordert. Dies ist die Grundlage, auf der die weiteren Planungen und Verhandlungen mit den Eigentümern geführt werden.

*Wie viele Wohnungen sollen entstehen? Es werden häufig unterschiedliche Zahlen genannt.*

Die genaue Zahl an Wohnungen kann noch nicht abschließend genannt werden, da diese Zahl von mehreren Faktoren abhängig ist: zum einen sind die Wohnungsgrößen noch nicht definiert, wodurch die Anzahl schwanken

kann. Zum anderen muss noch im Detail geprüft werden, an welchen Stellen ggf. aus Lärmschutz- oder anderen Gründen keine Wohnnutzung erfolgen kann.

Des Weiteren beziehen sich die genannten Zahlen auf unterschiedliche Bauabschnitte des Wettbewerbsgebietes: Im ersten Bauabschnitt werden es ca. 1.500 bis 2.000 Wohnungen. Im zweiten Bauabschnitt können nochmals ca. 1.500 bis 2.000 Wohnungen hinzukommen, so dass die Gesamtzahl bei ungefähr 3.000 bis 4.000 liegen wird. Dies ist jedoch nur eine geschätzte Zahl, die sich noch verändern kann.

*Wo sollen die Sozialwohnungen entstehen? Besteht die Gefahr, dass diese nur als Lärmschutz entlang der Bahntrasse errichtet werden?*

Die Sozialwohnungen sollen sich anteilmäßig auf die Bauabschnitte verteilen, die genaue räumliche Verteilung wird erst im weiteren Verfahren geklärt.

*Einige Bürger sehen die Gefahr, dass hier eine Stadtentwicklung für Besserverdienende vollzogen wird. Besteht die Gefahr der Gentrifizierung und was wird dagegen unternommen?*

Die Mitte Altona soll kein Quartier für Besserverdienende werden. So haben u.a. die politischen Gremien der Stadt durch ihre Beschlussfassungen dazu festgelegt, dass die verschiedenen Wohnangebote (geförderter Wohnungsbau, Mietwohnungsbau, Eigentumswohnungsbau) in einem ausgeglichenen Verhältnis errichtet werden sollen. Wie hoch im Anschluss die Anteile genau aussehen werden und welche Mietpreise v.a. im geförderten Wohnungsbau zu erwarten sind, ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Unter anderem werden derzeit noch die Möglichkeiten zur öffentlichen Förderung des Wohnungsbaus geprüft.

*Einige Bürger fordern daraufhin, dass mehr Geld durch den Staat in solche Projekte investiert wird.*

## **Verkehr**

*Was ist die Funktion der Quartiersplätze und wer wird sie bewirtschaften? Sind dies öffentliche Plätze?*

Quartiersplätze sind öffentliche Plätze, die ein Quartiersmittelpunkt bilden. Vergleichbare Plätze sind z.B. der Spritzenplatz in Ottensen oder andere kleine Plätze in benachbarten Gebieten. Hier sind häufig Cafés, Spielplätze oder kleine Einzelhändler zu finden.

Die Eigentümer stellen die öffentlichen Plätze her und die Freie und Hansestadt Hamburg übernimmt diese im Anschluss. Daher werden diese auch normale, öffentliche Räume mit allen Rechten für die Bürger sein.

*Warum wird die S-Bahn nicht unterirdisch verlegt, so dass die trennende Wirkung komplett aufgehoben wird?*

Die unterirdische Verlegung würde enorme Kosten auch für die Allgemeinheit erfordern. Da die Notwendigkeit zum Ausbau und für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr in Hamburg an anderen Stellen deutlich größer ist, ist nicht zu erwarten, dass die politischen Entscheidungsträger einer solchen Maßnahme in naher Zukunft zustimmen werden.

*Reichen die Anbindungen des Quartiers für den motorisierten Verkehr aus oder werden die umliegenden Quartiere durch zusätzlichen Verkehr belastet?*

Durch die Realisierung von der Mitte Altona wird mit den neuen Anwohnerinnen und Anwohnern auch zusätzlicher Autoverkehr entstehen. Damit dieser möglichst gering ausfällt, ist die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bei den Planungen von besonderer Bedeutung. Ziel ist es daher, dass insbesondere die Fuß- und Radwege so gestärkt und ausgebaut werden, so dass möglichst viel motorisierter Verkehr vermieden werden kann. Der neu entstehende, unvermeidliche motorisierte Verkehr soll bewusst nicht über eine neue große Erschließungsstraße geführt werden, da eine neue übergeordnete Straße auch weitere Verkehre binden würde. Dies würde zu einer enormen verkehrlichen Belastung der Mitte Altona führen, wodurch insbesondere auch die Nutzung des Parks, welcher auch für die umliegenden Stadtteile mit geplant wird, stark beeinträchtigt würde. Die Haupterschließung der Mitte Altona soll daher über die Harkortstraße nach Norden erfolgen. Es wird jedoch weitere kleinere Anbindungen an die umlie-

genden Stadtteile geben, wie z.B. nach Westen an die Kohlentwiete oder nach Südosten an die Julius-Leber-Straße. Der neu entstehende Verkehr soll sich auf diese Weise verteilen, ohne dass zusätzlichen Verkehr bindende übergeordnete Erschließungsstraßen entstehen.

*In der geplanten Grünverbindung quer durch das Quartier (Nord-Süd-Verbindung) scheint in der Überarbeitung des Masterplans ein Bruch in Höhe der Julius-Leber-Straße geplant zu sein. Steht dies im Widerspruch zur Verbindungsfunktion des Parks? Wird hier eine durchgehende Verbindung gestört?*

Der Versprung im Park darf und wird kein Hindernis für den Fuß- und Radverkehr darstellen. Vielmehr soll dieser in dem neuen Park gebührend eingebunden werden. Bei der Länge des Parks erschien es jedoch notwendig, durch eine solche Gliederung die Grünfläche zu unterteilen, um einzelne Teilräume entstehen zu lassen, die dann später auch verschiedenen Nutzungen (z.B. Sport, Spiel und Erholung) zugeordnet werden können.

### **Nutzung**

*Auf dem Gelände (insbesondere der Güterhallen) sind heute zahlreiche Gewerbetreibende beheimatet. Wie werden deren Interessen berücksichtigt?*

Die Vermietung geschieht heute ausnahmslos auf privaten Flächen. Diese privaten Vermieter (vorrangig die aurelis Real Estate GmbH) haben nach eigener Aussage ein Interesse an der Weitervermietung der Gewerbeflächen auch nach der Umnutzung, da viele der Flächen in den Güterhallen auch künftig nur als Gewerbeflächen vermietbar sein werden. Zur Höhe der künftigen Mieten ist nach Auskunft der privaten Eigentümer und Vermieter momentan noch keine zuverlässige Auskunft zu geben.

## Künftige Information der Bürger

Die Information der Bürger soll im weiteren Verfahren ausgebaut werden. Am Mittwoch, den 13.04.2011 soll eine neue Form der Information starten, der sogenannte Interessentenkreis. Hier soll mit interessierten Bürgern vertieft über einzelne Frage- und Problemstellungen diskutiert werden können.

Da der Termin relativ kurzfristig einberufen ist, soll auf dem Starttermin am 13.04.2011 noch nicht mit der inhaltlichen Diskussion begonnen werden. Vielmehr sollen hier zwei Schwerpunkte behandelt werden:

1. Rückblick auf den Wettbewerb

Es soll geprüft werden, inwieweit die Forderungen und Anregungen der Bürger im Wettbewerbsverfahren berücksichtigt wurden und an welchen Stellen sie eingeflossen sind. Ebenso sollen die Bürgervertreter aus der Wettbewerbsjury berichten.

2. Diskussion der Beteiligungsform

Es soll thematisiert werden, in welcher Form die künftige Information und Beteiligung der Bürger stattfinden kann und welche rechtlichen Rahmenbedingungen und Grenzen gesetzt sind.

Mit der inhaltlichen Bearbeitung wird erst auf dem Termin im Mai gestartet.



**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

**Kontakt:**

mitte-altona@steg-hamburg.de

## Anlage

Antrag der Fraktionen von GAL und CDU der Bezirksversammlung Altona vom 24.06.2010 (s. *folgende Seiten*)



# Freie und Hansestadt Hamburg

## Bezirksversammlung Altona

A/BVG/61.35-2

Drucksachen-Nr. XVIII-2194  
15.06.2010

### Antrag

- öffentlich -

Gremium	am
Bezirksversammlung	24.06.2010

#### **Nachhaltig, lebenswert, vielfältig: Altonas neue Mitte**

Dringlicher Antrag der Fraktionen von GAL und CDU (Neufassung)

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 Vielfalt 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,
- Vertreterinnen und Vertreter der Anwohnerschaft in geeigneter Weise am städtebaulichen Wettbewerbsverfahren beteiligt werden

### **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, Gemeinbedarfseinrichtungen und Wohnfolgeeinrichtungen zu etablieren.
- Es ist ein diversifiziertes Wohnungsangebot zu schaffen. Der Anteil an gefördertem (sozialem) Mietwohnungsbau sollte nicht unter 25%, der Anteil an genossenschaftlichem nicht unter 25% und der Anteil von frei finanziertem Mietwohnungsbau nicht unter 25 % liegen. Es ist ein bedarfsgerechter Anteil für Baugemeinschaften vorzuhalten. Die Anteile können kumulativ sein. Der Anteil von Eigentumswohnungsbau ist auf max. 25% zu beschränken.
- Es soll ein ausgewogenes Verhältnis der Wohnungsgrößen gewährleistet sein, wobei Familienwohnungen (4-6 Zimmer) und 1-2 Zimmerwohnungen stärker zu berücksichtigen sind.
- Größere Baugemeinschaftseinheiten und generationenübergreifende Wohnformen sind besonders zu fördern.
- Nachhaltige und innovative Wohn- und Gebäudetechnologien, die für die IBA 2013 entwickelt wurden, sollen integriert werden.
- 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.
- Das Ziel eines barrierefreien Quartiers im Sinne der Umsetzung des Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen der Vereinten Nationen ist von vornherein bei allen Planungen besonders zu berücksichtigen.
- Zeitgemäße Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere Kinder und Jugendliche, und für alle Jahreszeiten sind einzuplanen, wie beispielsweise "Mini-Sportplätze", welche Ballspiele, Streetball, Skaten oder ähnliche Aktivitäten, ermöglichen.

## **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 sollen einen hohen Energiestandard, z.B. Passivhausstandard, aufweisen. 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

- Möglichst ein Drittel des Gebiets wird als Grünfläche vorgesehen: Ein Grünzug soll die nördlichen Bereiche des neuen Stadtteils mit den Allees des „Platz der Republik“ und der Elbe verbinden. Die neue Grünanlage soll Erholungsmöglichkeiten bieten und gleichzeitig Raum für 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.

### **Verkehrspolitik: modern und sicher**

- Fußgänger- und Radverkehre sind gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) besonders zu berücksichtigen. Durch eine frühzeitige und konsequente Planung soll eine gute Anbindung der Fahrradwege an die Verkehrswege außerhalb des Entwicklungsgebietes gewährleistet werden. Darüber hinaus sind Fahrradparkmöglichkeiten etwa durch Fahrradkeller, möglichst überdachte Bügelreihen und Freiflächen für Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum einzuplanen.
- Grundsätzlich sind großzügig breite Fußwege sicherzustellen. Radwege und Radfahrstreifen sind keinesfalls unter 1,60 m anzulegen. Bei Radfahrstreifen sind zusätzlich die Parkabstände nach VwV StVO zu berücksichtigen. Von einer Benutzungspflicht von Radwegen im Neubaugebiet abzusehen. 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.
- Der Autoverkehr soll sich in dem neuen Gebiet möglichst auf einem niedrigen Niveau bewegen. Im Sinne des Koalitionsvertrages zwischen CDU und GAL auf Landesebene soll ein Projekt „Autofreies Wohnen“ in einem größeren Umfang etabliert werden.
- „Tempo 30“ im gesamten Neubaugebiet ist selbstverständliche Grundlage. In Wohnstraßen ist dabei das Instrument der Tempo-30-Zone zu wählen. Dabei ist zu beachten, dass
  - die Bauausführung der Straße so gehalten wird (Fahrbahnverengung, Verschwenkung, Querungshilfen für Fußgänger, Aufpflasterungen, etc.), dass eine erhöhte Geschwindigkeit durchgehend unterbunden wird.
  - für Ausfall- und Sammelstraßen, insbesondere in der Nähe zu Wohnstraßen und sozialen Einrichtungen, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorzusehen.
- Durchgangsverkehr durch das Neubaugebiet ist zu vermeiden.
- Im Gebiet selbst sind Kreisverkehre in Kreuzungsbereichen schlichten „rechts vor links“- und Ampelregelungen vorzuziehen.
- Sicherheitsaudits bei jeder verkehrlichen Baumaßnahme sind durchzuführen.

- 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 zu prüfen.
- Auf die gute Anbindung des neuen Gebietes durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist besonderes Gewicht zu legen. Eine attraktive und leistungsfähige Stadtbahn soll möglichst nah an das Quartier herangeführt werden. Der zukünftige Bahnhof und Fernbahnhof Hamburg-Diebsteich muss mit der 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.
- Für den Bedarf an Parkplätzen ist ein Parkraumkonzept zu entwickeln, das die Zahl öffentlicher Parkplätze auf den minimalen Bedarf begrenzt und bei der Planung der Gebäude ausreichend eigene Tiefgaragenstellplätze berücksichtigt. Ein zusätzlicher Parksuchverkehr aus dem belebten Ottensen soll vermieden werden. Bewohnerparken ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.
- Das Neubaugebiet (inklusive des Gewerberiegels) muss an das überörtliche Hauptverkehrssystem angebunden werden, um einerseits den neu entstehenden Verkehr abfließen zu lassen und andererseits den hochfrequenten Quartieren Ottensen und Altona-Nord Entlastung zu verschaffen. Eine neu zu schaffende Verbindung in nordwestlicher Richtung zur Autobahnanbindung „Volkspark“ im Hauptverkehrsstraßennetz ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.
- Ebenso sollen Zielkonflikte mit der im Hamburger Koalitionsvertrag vereinbarten Verkehrsberuhigung in der Stresemannstraße im Abschnitt Kieler Straße/Pferdemarkt vermieden werden.

**Petition:**

**Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.**

Anlage/n:

ohne Anlagen