

Mitte Altona Protokoll des Interessentenkreises vom 15.06.2011

Seit April 2011 werden Interessentenkreise zum Projekt Mitte Altona durchgeführt. Am 15.06.2011 hat eine weitere Sitzung in der Theodor-Haubach-Schule, Haubachstraße 55 in 22765 Hamburg stattgefunden.

Im Folgenden werden die Inhalte dieser Veranstaltung zusammengefasst.

Vortragende:

Karsten Lübker, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen
Dr. Michael Großmann, SBI – Beratende Ingenieure für Bau, Verkehr, Vermessung

Moderation:

Dr. Gesa Birnkraut, Birnkraut und Partner

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

Dokumentation

steg Hamburg mbH
Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

1. Vortrag zum Verkehrsgutachten

Das Hauptthema dieses Interessentenkreises ist die Präsentation der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens, welches durch das Büro *SBI – Beratende Ingenieure für Bau, Verkehr, Vermessung* erstellt wurde. Der Vortrag wird von Karsten Lübkert von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr sowie von Dr. Michael Großmann vom Büro SBI gehalten.

Die Präsentation ist der Homepage des Projektes zu entnehmen:

<http://www.hamburg.de/contentblob/2945090/data/presentation-interessentenkreis-15-6-2011.pdf>

2. Rückfragen zum Verkehrsgutachten

Rückfragen, Anmerkungen und Kommentare der Bürger sind kursiv gedruckt.

Antworten und Stellungnahmen der Podiumsvertreter sind in Standardschrift gedruckt.

Im Gutachten wurde die Verkehrsentwicklung in verschiedenen Szenarien gerechnet. Beim Szenario III wurde davon ausgegangen, dass künftig eine „gemäßigte Kfz-Nutzung“ vorausgesetzt werden kann, was bedeutet, dass die Bürger stärker als heute auf den ÖPNV umsteigen. Dies wurde mit der HafenCity verglichen, da auch dort eine gemäßigte Kfz-Nutzung angesetzt gewesen sei. Gibt es bereits Erfahrungen in der HafenCity, ob diese gemäßigte Annahme realistisch ist?

In der HafenCity gibt es diesbezüglich noch keine belastbaren Erfahrungen, weil dieses Projekt noch zu jung ist. Die HafenCity ist noch nicht vollendet, weshalb die heutigen Verkehrsströme noch nicht den endgültigen entsprechen.

Wurde bei den Bauvorhaben, die in Altona momentan in Planung sind und die zusätzliche Verkehre erzeugen, auch der Neubau von IKEA berücksichtigt, da dies nicht explizit aufgeführt war?

Ja, IKEA wurde berücksichtigt. Hierbei wurden die Verkehrszahlen des bereits bestehenden Gutachtens zu IKEA übernommen. Diese Untersuchung zu IKEA wurde vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung durchgeführt.

Im IKEA-Gutachten wurde davon ausgegangen, dass 50 Prozent der Kunden mit dem PKW und die weiteren 50 Prozent zu Fuß, per Rad oder ÖPNV anreisen. Sind diese Werte auch in diesem Gutachten zu Grunde gelegt worden?

Ja, da die Zahlen des IKEA-Gutachtens als Basis für diese Berechnung genommen wurden, sind auch diese Werte unverändert in das Gutachten zur Mitte Altona eingeflossen.

Im Gutachten wurde nicht erwähnt, ob die Nutzer des neuen Kreuzfahrerterminals in Altona mit in die Berechnung eingeflossen sind. Wurden diese Zahlen berücksichtigt?

Nein, diese Zahlen konnten nicht berücksichtigt werden, weil die künftigen Nutzerzahlen noch nicht belastbar vorliegen. Die voraussehbaren Auswirkungen auf den Untersuchungsbereich sind aber als so gering einzuschätzen, dass sie wahrscheinlich vernachlässigt werden können.

Was macht den Ausbau des Lessingtunnels notwendig, insbesondere, wenn der Verkehr vorwiegend in Richtung der Stresemannstraße abfließen soll?

Die Leistungsfähigkeit der Julius-Leber-Straße stellt kein Problem dar. Wenn jedoch der Bahnhof Altona verlegt wird, werden die Brücken, die den Lessingtunnel bilden, weitestgehend nicht mehr benötigt. Lediglich am westlichen Ende werden ein paar Brücken für den S-Bahn-Verkehr erhalten bleiben müssen. Dadurch kann der enge Querschnitt der Straße erweitert werden, so dass insbesondere die Situation für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden kann. Zusätzlich können Ergänzungen, wie z.B. der für die Erschließung der Bahnflächen sinnvolle Linksabbieger in die Harkortstraße, ermöglicht werden. Dies legalisiert außerdem das heute verbotene, aber häufig stattfindende und dabei sicherheitsgefährdende Abbiegen.

Von Bürgern wird das Gutachten gelobt, da die ermittelten Zahlen und Werte ehrlich und umfassend dargestellt werden. Ebenso wird die Präsentation als verständlich und gut bezeichnet. Jedoch seien die genannten Aspekte insbesondere für Verkehrsplaner interessant. Die Interessen der Anwohner beruhen jedoch maßgeblich auf den Fragen, wie sich die Lärmemission entwickeln wird und welche Maßnahmen für den Lärm- und Feinstaubschutz vorgenommen würden. Ebenso seien Fragen zur kindergerechten Gestaltung der Straßenräume und -übergänge

für die Bürger von Interesse. Diese Aspekte fänden im Gutachten keine Berücksichtigung. Dies sei möglicherweise nicht im Auftrag für das Büro SBI enthalten gewesen, für die Anwohner jedoch seien diese Aspekte von besonderer Bedeutung.

Die Detailplanungen, wie z.B. zum Lärmschutz, sind nicht Bestandteil der Beauftragung des Büros SBI gewesen. Es war das Ziel, zunächst eine Prognose über die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erstellen. Von dieser übergeordneten Analyse muss man sich nun in die Detailplanungen vorarbeiten, in denen auch z.B. der Lärmschutz thematisiert werden muss. Diese Planungen folgen jedoch erst (auf der Ebene der Bauleitplanung).

Das Gutachten hat vorwiegend die Hauptverkehrsstraßen untersucht. Die Quartiersstraßen in der Umgebung wurden hingegen nicht begutachtet. Wie wird sich der Verkehr in den anliegenden Quartiersstraßen entwickeln? Sind hier auch zusätzliche Verkehre zu erwarten?

In der Analyse wurden nur die für den Netzzusammenhang relevanten Straßenzüge und -abschnitte untersucht. Wären auch alle Quartiersstraßen begutachtet worden, hätte dies eine wesentlich komplexere und zeitintensivere Analyse erfordert. Da jedoch die neu entstehenden Verkehre aus dem neuen Quartier über die Hauptverkehrsstraßen abfließen und nicht die benachbarten Quartiersstraßen belasten sollen, war eine Untersuchung dieser benachbarten Straßen auch nicht vordringlich. Grundsätzlich soll der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden.

Es wird positiv erwähnt, dass nun das Gutachten und belastbare Zahlen vorliegen, mit denen eine fundierte Diskussion geführt werden kann. Jedoch wird es als sehr kritisch angesehen, dass die Streseemannstraße noch stärker belastet wird als heute.

Die im Gutachten genannte Zahl von einer Zunahme von 10.000 Fahrten auf der Streseemannstraße ist in der Wirklichkeit nicht realistisch, weil diese Fahrten von der Streseemannstraße gar nicht aufgenommen werden könnten. Dies war nur die Modellrechnung im Szenario 0, um zu ermitteln, was passieren würde, wenn man die Streseemannstraße beliebig ausbauen könnte. In der Praxis wird es jedoch nicht so weit kommen. Wenn der Ausbau in Bahrenfeld im Kontext der Bebauung der Trabrennbahn wie im Gutachten skizziert erfolgt, wird die Zahl der Fahrten auf der Streseemannstraße in der Summe ungefähr gleich bleiben, da sich die prognostizierten Entlastungseffekte und Verkehrszunahmen in etwa ausgleichen.

Es wird die Befürchtung geäußert, dass beim Bau der Straße zur Trabrennbahn Grünflächen verloren gehen, sollte diese Straße durch den Volkspark geführt werden. Es wird gefordert, hierfür keine Grünflächen zu opfern.

Für das vorliegende Gutachten ist die genaue Straßenführung nicht relevant, sondern allein die Tatsache, dass es eine Straßenverbindung und damit eine Durchlässigkeit geben wird. In der Plandarstellung wurde die in der Rahmenplanung Bahrenfeld-Nord vorgeschlagene Straßenführung übernommen. Darin wird davon ausgegangen, dass diese neue Straße südlich des Volksparks innerhalb des Neubaugebietes verläuft und vorwiegend der Erschließung der neuen Wohngebiete im Bereich des A7-Deckels und an der Trabrennbahn dient. Dementsprechend soll sie auch nicht als 4-spurige Hauptverkehrsstraße dimensioniert sein.

Es wird kritisch gesehen, dass das Gutachten kein Konzept enthält, wie der Verkehr im Gesamtgebiet reduziert werden kann. Es fehlen Empfehlungen, wie die Radwegeverbindungen in West-Ost-Richtung gestärkt und ausgebaut werden sollten, wie das neu entstehende Quartier besser an die S-Bahn angebunden werden kann, wie autofreies oder autoarmes Wohnen umgesetzt werden sollte. Im Szenario wird davon ausgegangen, dass sich die Nutzung des motorisierten Verkehrs um 25 Prozent reduziert, ohne dass erläutert wird, wie dies erreicht werden soll.

Dieses Gutachten beschreibt Szenarien für die künftige Entwicklung des Straßenverkehrs in Altona. D.h. es wird modelliert, wie sich der Straßenverkehr entwickeln wird. Es war nicht das Ziel dieses Gutachtens, Konzepte zu entwickeln, wie das Verkehrsverhalten der Bürger verändert und der nichtmotorisierte Verkehr gestärkt werden könnten. Es wurden nur Annahmen über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer modelliert, ohne Maßnahmen für

deren Beeinflussung zu entwickeln. Dies wäre eine weitere Aufgabe, die mit diesem Gutachten nicht abgedeckt werden kann. Es ist sinnvoll, zunächst diese Analyse durchzuführen, bevor Maßnahmen zur möglichen Veränderung des Verkehrsverhaltens entwickelt werden.

Die Erstellung eines Generalverkehrsplans für Altona, der alle Verkehrsträger umfassend berücksichtigt, würde einen sehr langen Zeitraum in Anspruch nehmen, da nicht nur die Erstellung, sondern auch die Abstimmung in den verschiedenen politischen Gremien zeitaufwändig wäre. Wenn man alle notwendigen Maßnahmen erst danach umsetzte, käme die Realisierung viel zu spät, da die Baumaßnahmen bereits in 2012 oder 2013 beginnen sollen, um den in Hamburg, und speziell auch in Altona benötigten Wohnraum realisieren zu können.

Was bedeutet „autoarm“?

In Hamburg wird autoarm wie folgt definiert: Mit Unterschrift seines Nutzungsvertrags sichert der Nutzer zu, dass er keinen PKW besitzt. Somit entfällt für den Bauherrn auch die Pflicht, Stellplätze oder Garagen nachweisen zu müssen, so dass diese Flächen für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Es müssen trotzdem Straßen und Zuwegungen errichtet werden, damit die Wohnungen für die Müllabfuhr, für Rettungswagen oder Zulieferer (Post, etc.) erreichbar ist. Ebenso können z.B. Besucher dieser Bewohner das Quartier mit PKW erreichen. Der motorisierte Individualverkehr wird somit nicht vollständig aus dem Quartier verbannt. Es entstehen jedoch weniger Kfz-Verkehre durch die Anwohner selbst.

Einige Bürger sehen es kritisch, dass das Gutachten einen zu großen Schwerpunkt auf den Kfz-Verkehr legt. Über 100 Seiten des Gutachtens befassen sich nur mit dem Kfz-Verkehr, lediglich wenige Absätze hingegen mit dem Radverkehr.

Das Gutachten legt den Schwerpunkt auf den Kfz-Verkehr, um sich dem Thema des Verkehrs in Altona anzunähern. Besonders beim Kfz-Verkehr sind Engpässe und Probleme zu erwarten, daher wurden diese vordringlich analysiert. Dass zur Lösung der Verkehrsproblematik auch ein Ausbau der anderen Verkehrsträger (Fuß- und Radwege, ÖPNV) zwingend notwendig ist, steht außer Frage. Diese Konzeption war jedoch nicht Gegenstand dieses Gutachtens.

Es wird von einer Teilnehmerin kritisiert, dass der neue Bahnhof in Diebsteich nicht ausreichend angebunden sei, um ihn aus Altona schnell zu erreichen.

Per S-Bahn ist der Bahnhof Diebsteich vom heutigen Bahnhof Altona in zwei Minuten Fahrzeit zu erreichen.

Im Gutachten wird davon ausgegangen, dass der neue Fernbahnhof Diebsteich nur 1.300 Kfz-Fahrten auslösen wird. Diese Zahl wird von einigen Bürgern als sehr niedrig angesehen, da z.B. der neu entstehende Kaufland-Markt auf einer kleineren Fläche 4.000 Fahrten täglich auslöst. 8 % der Fernverkehrsnutzer würden in Altona mit dem PKW abreisen, die anderen 92 % über andere Verkehrsträger. Wie wird dies am Standort Diebsteich sein? Sind die Werte tatsächlich so niedrig?

Insbesondere im Verhältnis zum Kaufland-Markt erscheint die Zahl der Fahrten am Bahnhof Diebsteich auf den ersten Blick tatsächlich sehr gering, dies ist verständlich. Diese niedrigen Zahlen resultieren jedoch daher, dass der heutige Bahnhof Altona von nur sehr wenigen Bahnnutzern per PKW angefahren wird und die überwiegende Zahl der Fernbahnkunden mit dem ÖPNV an- und abreist. Einen großen Verbrauchermarkt, wie z.B. Kaufland, fährt der überwiegende Teil der Kunden hingegen mit dem PKW an. Daher unterscheiden sich die Zahlen zwischen diesen beiden Verkehrserzeugern deutlich. Für den neuen Bahnhof Diebsteich ist bereits eine Steigerung der PKW-Fahrten gegenüber dem heutigen Bahnhof von 10 % berücksichtigt.

Ob und in welcher Anzahl am neuen Bahnhof Diebsteich Stellplätze errichtet werden sollen, die dann die Anzahl der Kfz-Fahrten noch erhöhen können, ist v.a. eine verkehrspolitische Entscheidung und noch nicht geklärt. Dem Gutachten wurde eine Stellplatzzahl von ca. 260 am neuen Bahnhof zugrunde gelegt. Dies entspricht etwa dem Mittelwert zwischen den bislang geäußerten gegensätzlichen Auffassungen: "möglichst wenig, um nicht unnötig Kfz-Verkehr anzuziehen" und "möglichst viel, um das Fahrgastpotenzial für den Bahn-Fernverkehr zu erhöhen".

Im Gutachten wird u.a. erwähnt, dass an der Max-Brauer-Allee die Busspur zurückgebaut werden könnte, um den zusätzlichen Kfz-Verkehr abzuwickeln. Dies würde eine Verschlechterung des ÖPNV darstellen und wird als sehr kritisch angesehen. Ebenso würden solche Maßnahmen mehr Kfz-Verkehre verursachen und einer Reduktion des MIV entgegenstehen. Ebenso entspricht es nicht dem Vorschlag des Ersten Bürgermeisters, in Hamburg ein modernes Bussystem zu etablieren.

Im Gutachten sind lediglich verschiedene Maßnahmen dargestellt, wie zusätzlicher Kfz-Verkehr aufgenommen werden könnte, ohne dass die Umsetzung dieser Maßnahmen gefordert würde bzw. diese mit einer Gesamtkonzeption abgestimmt ist. Es wurden lediglich verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt. Der Rückbau der Busspur ist eine davon.

Ebenso wurde dieses Gutachten erstellt, während der Senat der Freien und Hansestadt noch die Planungen für die Errichtung der Stadtbahn verfolgt hat. Die Stadtbahn sollte genau entlang der Max-Brauer-Allee führen und hätte die Nutzung des ÖPNV (incl. der Busse) in diesem Teil der Stadt gänzlich verändert. Die Planungen zu Stadtbahn sind jedoch durch den Senat zwischenzeitlich gestoppt worden. Ohne die Weiterverfolgung dieser Planungen müssen daher auch alle anderen Maßnahmen zum ÖPNV (incl. Busspuren) neu bewertet werden.

Die Vorschläge zur Umsetzung eines modernen Bussystems wurden ebenfalls erst nach Erstellung des Gutachtens unterbreitet.

Bei der Reduktion von Fahrspuren für Kfz zugunsten einer Ausweitung der Busspuren ist in der Vergangenheit auf der Stresemannstraße das Problem entstanden, dass sich die Kfz so stark zurückstauen, dass die Busse gar nicht auf die Stresemannstraße einfahren konnten. Daher müsse der Bau von Busspuren an jeder Stelle individuell geprüft werden.

Ein Anwohner erläutert, dass der Rückstau auf der Stresemannstraße an den Eingängen zur Tempo-30-Zone entstanden sei und nicht auf die Busspuren zurückzuführen seien.

Es wird gefordert, die Stärkung von ÖPNV und Radverkehren stärker und mutiger einzuschätzen, als es momentan geschehe. Am Beispiel anderer Städte, wie Kopenhagen oder Rotterdam, sei erkennbar, dass ganzheitliche fahrradfreundliche Konzepte zu einer massiven Steigerung des Radverkehrs führen können. Solche Konzepte würden in Hamburg viel zu zögerlich und pessimistisch verfolgt.

In Hamburg hat bereits eine positive Entwicklung des Radverkehrs eingesetzt. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung des Stadtrad-Systems und dessen offenkundige Akzeptanz. Es ist jedoch unbestritten, dass diese Entwicklung weiterbetrieben werden müsse und Hamburg an vielen Stellen nicht so fahrradfreundlich wie andere Städte ist. Dieses Gutachten wäre daher unrealistisch und nicht wahrheitsgetreu, wenn es Annahmen über eine stärkere Rad- und geringere Kfz-Nutzung zugrunde gelegt hätte, ohne dass Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Fahrradnutzung beschlossen seien. Dieses Gutachten hatte nicht das Ziel, eine Konzeption über die künftige Verkehrsentwicklung insgesamt zu entwickeln, sondern es wurden lediglich Zahlen prognostiziert, wie sich der Verkehr künftig entwickeln wird – ohne Maßnahmen zur Änderung vorzuschlagen. Dies war, wie bereits erwähnt, nicht Bestandteil des Gutachtens. Es schließt jedoch nicht aus, dass fahrradfreundliche Maßnahmen auch in Hamburg künftig noch stärker gefördert werden (sollten) als bisher.

Ebenso müsse bedacht werden, dass viele Bürger das Fahrrad nur bei trockenem Wetter nutzen und bei Regen oder Schnee auf den ÖPNV umstiegen. Daher müsse der ÖPNV auch für diese Tage dimensioniert werden (z.B. durch ausreichende Bustrassen, etc.), so dass durch die Stärkung des Radverkehrs häufig keine/ kaum Platzeinsparungen im Straßenraum zu erzielen seien.

Mehrere Bürger zweifeln die Aussage an, dass Teile der Bevölkerung das Fahrrad nur bei trockenem Wetter nutzen und der ÖPNV daher für regnerische Tage größer dimensioniert werden müsste.

Die Experten bleiben bei ihrer Einschätzung. Dieses Verhalten trifft nicht auf alle, jedoch auf einige Bürger zu.

Es wird gefordert, dass Ideen entwickelt werden müssen, wie der überörtliche Güter- und Fernverkehr aus den heute bereits stark belasteten Straßen herausgehalten werden kann, um eine noch stärkere Belastung der Anwohner durch Verkehrslärm, Abgase und Feinstaub zu vermeiden.

Das Entwickeln solcher Konzepte und Ideen ist sinnvoll, war jedoch nicht Bestandteil dieses Gutachtens.

Es wird angeregt, eine Schnellbahn, z.B. von Westen nach Osten durch die Innenstadt, zu führen, die nicht an jeder Station hält. Durch kürzere Reisezeiten würde sich die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen.

Eine Schnellbahn ließe sich nur durch massive Investitionen herstellen, da die Verbindungsbahn bereits heute ausgelastet sei und keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen könne. Gleiches gilt für den S-Bahn-Citytunnel. Durch die hohe Taktung der Züge auf den Trassen würden Schnellbahnen, die nicht an jeder Station halten, sofort auf die vor ihnen fahrenden Züge auflaufen. Um dies zu vermeiden müssten neue Trassen verlegt werden.

Es besteht jedoch die Planung, eine vierte S-Bahn-Linie zu etablieren. Diese soll von Elmshorn kommend durch den City-Tunnel fahren und auf der östlichen Stadtseite die Regionalbahnlinie in Richtung Bad Oldesloe ersetzen. Dies würde eine weitere Stärkung des ÖPNV bedeuten. Es müsse jedoch auch klar sein, dass durch ein derartiges Projekt erhebliche finanzielle Mittel gebunden würden, die dann nicht für andere Projekte zur Verfügung stünden. Der gleichzeitige Bau mehrerer Schnellbahnlinien ist aus finanzieller Sicht nicht zu erwarten.

Es wird von Bürgern angemerkt, dass auch der Ausbau von Straßen und Knotenpunkten Geld koste. Es müsse daher abgewogen werden, ob dieses Geld nicht besser in den Ausbau des nichtmotorisierten Verkehrs investiert werden sollte.

Welche Auftraggeber hat das Büro SBI, das das Gutachten durchgeführt hat? Erhält es vorwiegend Aufträge der Freien und Hansestadt Hamburg und bestehen daher ggf. Abhängigkeiten zur Stadt?

SBI hat unterschiedliche Auftraggeber. Hierzu zählen auch viele Kommunen anderer Bundesländer sowie private Auftraggeber. Innerhalb Hamburgs erhält SBI Aufträge auch von den sieben Bezirken, so dass keine Abhängigkeiten zur Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation bestehen, die sich auf die Ergebnisse der Untersuchung auswirken könnten.

Ein Bürger äußert, dass das gesamte Projekt Mitte Altona auf den Prüfstand gestellt werden müsse. Man dürfe das Projekt nicht zu schnell vorantreiben und die oben gestellten Fragen in zu kurzer Zeit behandeln. Dieser Zeitdruck solle von der Verwaltung und der Politik nicht stets mit der Notwendigkeit des schnellen Wohnungsbaus in Hamburg begründet werden, nur weil die aktuelle Regierung diesen zügig voranbringen möchte.

3. Zwischenstand Dialogische Interviews

Wie auf dem letzten Bürgerforum angekündigt, hat Markus Birzer mit den Dialogischen Interviews zum Beteiligungsverfahren Mitte Altona begonnen. Eine Zusammenfassung des Zwischenstands ist der Präsentation zu entnehmen:

<http://www.hamburg.de/contentblob/2945090/data/presentation-interessentenkreis-15-6-2011.pdf>

(ab Seite 43)

Herr Birzer konnte die Zwischenergebnisse an diesem Abend nicht persönlich vorstellen, da sein Rückflug nach Hamburg am Nachmittag abgesagt worden war und er deshalb nicht rechtzeitig nach Hamburg zurückkehren konnte. Der Zwischenstand wurde daher von Frau Dr. Birnkraut präsentiert.

4. Themenspeicher

Auf jeder Veranstaltung des Interessentenkreises wird ein Themenspeicher mit noch offenen Themen/ Fragestellungen geführt. Dieser Themenspeicher umfasst nach der heutigen Veranstaltung die folgenden Punkte:

Themen der vergangenen Sitzungen:

- *Rolle und Verständnis der Eigentümer*
Zwischenstand: Vertreter der ECE sind, wie auf dem letzten Interessentenkreis von den Bürgern gewünscht, bereit, auf einem der Termine Auskunft zu ihren Planungsabsichten zu geben. Dies wird vermutlich auf einem der beiden Termine im August stattfinden können. Vermutlich wird Herr Dr. Andreas Mattner, einer der Geschäftsführer der ECE, das Unternehmen vertreten.
- *Grundstückswertermittlung*
Zwischenstand: Wird Thema einer Arbeitsgruppe auf einer Veranstaltung im August
- *Konzeptentwurf von M. Bloem*
Zwischenstand: Der Konzeptentwurf ist im Internet einsehbar und kann in einer Arbeitsgruppe auf einer der Veranstaltungen im August diskutiert werden

Themen der heutigen Sitzung, die auf künftigen Veranstaltungen vertieft werden sollten:

- *Lärm und Schadstoffe durch zusätzlichen Verkehr*
- *ÖPNV und Radverkehr stärken*
- *Autoarmes/ autofreies Wohnen*
- *Im Sinne eines „Gesamtverkehrskonzeptes“ sollen alle Verkehrsarten (also nicht nur der MIV sondern auch der ÖPNV sowie Radfahrer und Fußgänger) betrachtet werden*

5. Nächste Termine

Die nächsten Termine finden nach den Sommerferien statt:

- 13.08.2011 ganztägiger Open-Space-Workshop
- 27.08.2011 ganztägiger Workshop
- 15.09.2011 Bürgerforum zur Sammlung der Ergebnisse

Achtung Terminverschiebung:

Das Bürgerforum wird nicht, wie auf dem Interessentenkreis angekündigt, am 08.09.2011 stattfinden, sondern muss aus terminlichen Gründen um eine Woche auf den 15.09.2011 verschoben werden!

Zu den Workshops wird auf verschiedene Wege eingeladen: Die Einladung wird per Email an den gesamten Emailverteiler geschickt. Ebenso werden die Termine im Internet publiziert. Um einen weiteren Kreis an Interessierten zu erreichen, soll zusätzlich eine Broschüre publiziert werden, in der für die bisher nicht Beteiligten der aktuelle Planungsstand dargestellt und in der zu den Workshops eingeladen wird.

Der Hinweis eines Bürgers, dass in der Emailsignatur der Vermerk stünde, dass die Emails nicht weitergeleitet werden dürfen, wird aufgenommen. Dieser Satz in der Signatur ist ein automatisch angehängter Text, der aus datenschutzrechtlichen Gründen vom Server an jede Email angehängt werden muss und daher leider nicht gelöscht werden kann. Selbstverständlich dürfen die Einladungsemails gerne weitergeleitet werden. In den nächsten Emails wird daher der Hinweis aufgenommen, dass die Einladungsemails (trotz der Signatur) gerne an andere Bürger weitergeleitet werden dürfen.



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 Integrierte Kommunikation Mitte Altona:

steg Hamburg mbh

Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft

Kontakt:

mitte-altona@steg-hamburg.de