

ENTWURF

MASTERPLAN

Anlage A

INHALT

- 0. Funktion und Zielsetzung des Masterplans**
- 1. Plangebiet**
- 2. Leitziele für die Entwicklung des Masterplangebiets**
- 3. Städtebauliches Konzept**
- 4. Denkmalschutz**
- 5. Nutzungskonzept**
- 6. Freiraumkonzept**
- 7. Mobilitäts- und Erschließungskonzept**
- 8. Umweltbezogene Themen**
- 9. Weiteres Verfahren**

ENTWURF

0 Funktion und Zielsetzung des Masterplans

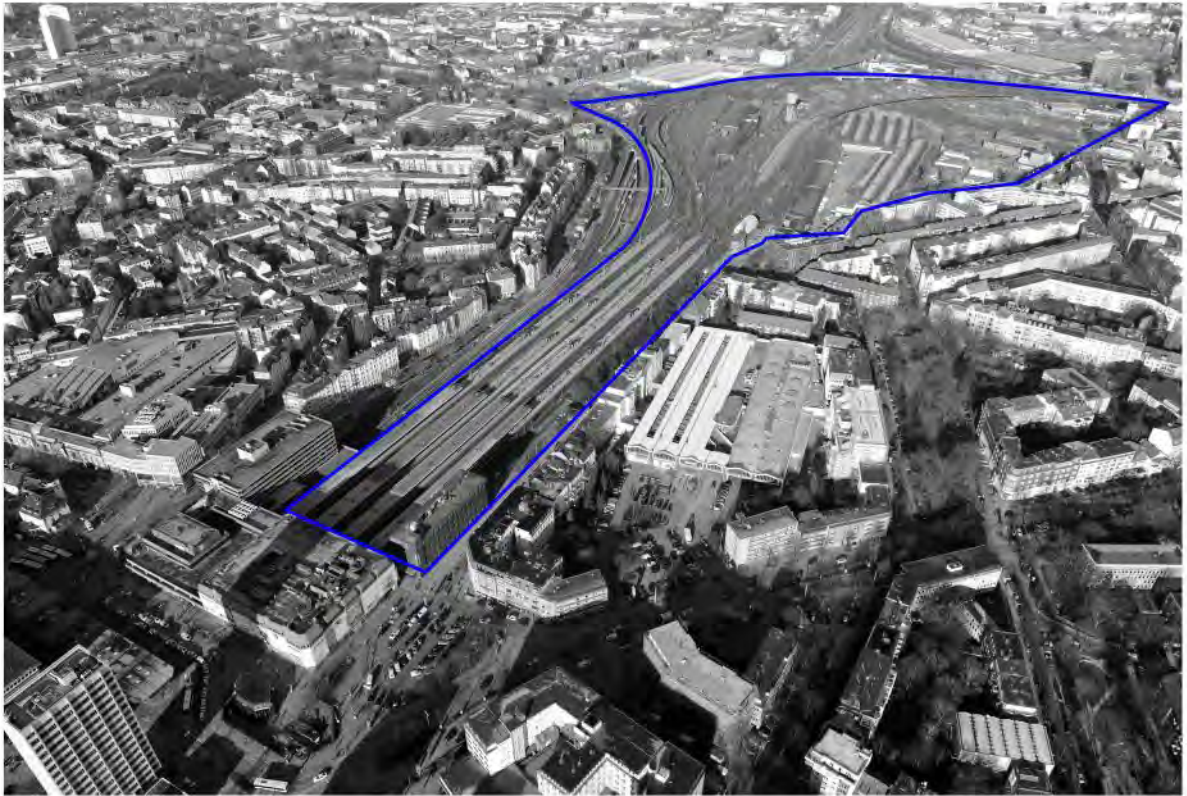
Funktion Masterplan

Der Masterplan dient der Abstimmung und Darstellung wesentlicher Stadtentwicklungsziele. Er gibt die künftige städtebauliche und landschaftsplanerische Struktur des Gebietes vor und legt die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Flächen fest. Mit ihm werden unterhalb der Schwelle von planungsrechtlichen Vorgaben auf einer noch relativ abstrakten planerischen Ebene konzeptionelle Zielaussagen zu funktionalen, gestalterischen, freiraumplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten formuliert. Der Masterplan besteht aus einem Strukturkonzept, den textlich formulierten Leitzielen (Nutzungsstruktur, Städtebau, Integration in die Stadt und Nachhaltigkeit), thematischen Plänen zum städtebaulichen Konzept, zu Nutzungen, Freiraum, und Verkehr sowie einem Erläuterungsbericht. Darüber hinaus werden erste Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebiets gemacht.

Zielsetzung Masterplan

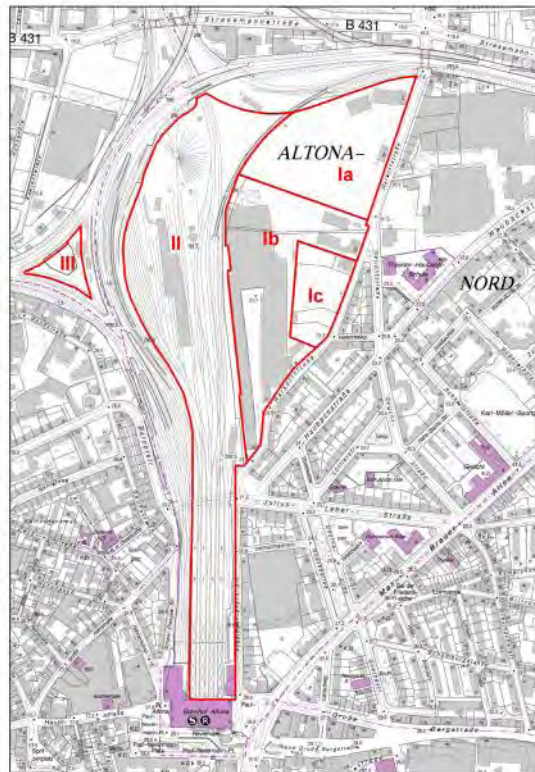
Ziel ist es mit dem Masterplan einen anspruchsvollen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Rahmen zu setzen, der auch über einen langfristigen Entwicklungsprozess hinweg Gültigkeit behalten kann. Um diesen Anspruch zu erfüllen, muss es sich um ein flexibles, fortschreibungsfähiges Konzept handeln, da sich während des Planungsprozesses einzelne Rahmenbedingungen und damit die Entwicklungsbedarfe der Stadt ändern können. Gleichzeitig darf es nicht beliebig sein, damit die grundlegenden Zielsetzungen, mit denen eine zukunftsfähige Entwicklung des neuen Stadtteils sichergestellt werden sollen im weiteren Verfahren nicht in Frage gestellt werden. Aus diesem Spannungsverhältnis begründen sich die im Masterplan formulierten Leitziele. Sie bilden Grundgerüst und Orientierung für die folgenden Planungs- und Realisierungsschritte, mit denen der gesteckte Rahmen verfeinert und konkretisiert wird. Der Masterplan ist Ergebnis eines interdisziplinär angelegten Arbeitsprozesses, in den die Ergebnisse des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs, des öffentlichen Planungsdialoges und politische Entscheidungen gleichermaßen eingeflossen sind.

1 Plangebiet



Das Gebiet des Masterplans „Mitte Altona“ liegt auf der Schnittstelle der vier Stadtteile Altona Altstadt, Altona Nord, Ottensen und Bahrenfeld und damit im funktionalen Zentrum („Bezirkszentrum“) des Bezirks Altona. Unmittelbar südlich befindet sich mit den Straßenzügen rund um die Ottenser Hauptstraße und die Große Bergstraße/Neue Große Bergstraße die Einkaufszone des Bezirks. Der Planungsraum beginnt unmittelbar nördlich des Bahnhofs Altona und erstreckt sich bis zum Gleisbogen an der Stresemannstraße. Er umfasst die Gleisanlagen des Bahnhofs und den ehemaligen Güterbahnhof Altona. Der Flächenumfang beträgt ohne die Teilfläche III (s.u.) ca. 28 ha, die maximale Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung beträgt ungefähr 1.100 m, in Ost-West-Richtung etwa 600 m.

Insgesamt gliedert sich die Fläche in mehrere Teilbereiche und befindet sich im Besitz unterschiedlicher Eigentümer:

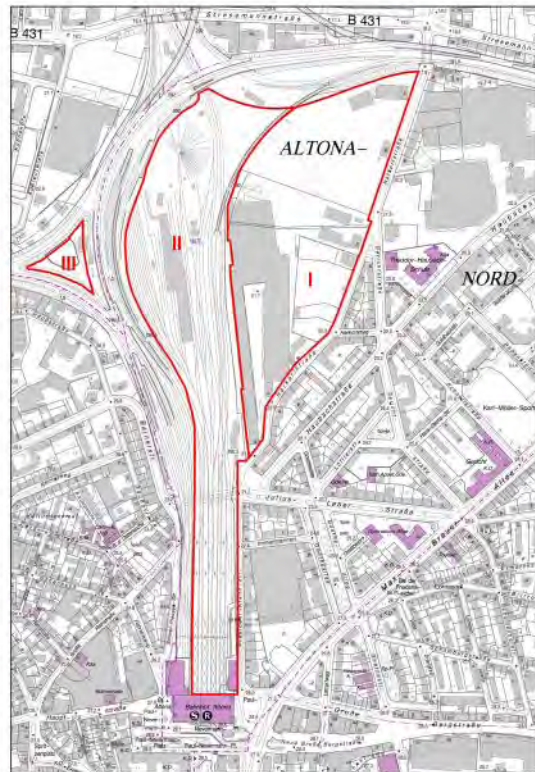


- Teilfläche Ia (ca. 5,0 ha) Eigentümerin: Holsten-Brauerei AG,
- Teilfläche Ib mit einer Fläche von ca. 6,0 ha befindet sich im Eigentum der aurelis Asset GmbH
- Teilfläche Ic mit ca.1,5 ha (sog. Kistenlager) gehört der KG PANTA 112 Grundstücksgesellschaft HARKORSTRASSE m.b.H & Co
- Teilflächen II mit ca. 16 ha und III „Gleisdreieck“ mit ca. 3,2 ha gehören der DB Netz AG

Die Teilflächen Ia, Ib und Ic an der Harkortstraße sind bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt, während die Bahntrassen auf der Teilfläche II nach wie vor in Betrieb und ebenso wie die Teilfläche III noch nicht entwidmet sind.

Entwicklungsabschnitte

Bei der Entscheidung zur Entwicklung des Gesamtareals Mitte Altona wurde von einer schrittweisen Umsetzung des Projekts ausgegangen. Die derzeit sehr unterschiedliche Nutzung des Gebietes hat entscheidenden Einfluss auf die jeweilige Grundstücksfreimachung und die sich daraus ergebenden Voraussetzungen für die Grundstücksbereitstellung. Während ein Teil der Flächen entweder brach liegt oder durch kurz- bis mittelfristig angelegte Zwischennutzungen geprägt ist, fahren in anderen Bereichen noch Züge. Eine Entscheidung der DB AG zur Verlagerung des Fernbahnhofs steht derzeit noch aus. Die mit dieser Entscheidung verbundene Verlagerung des Bahnhofs, die Aufgabe der Bahnnutzung sowie das notwendige Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken benötigen darüber hinaus einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf bevor diese Flächen für eine Entwicklung zur Verfügung stehen. Aufgrund dieser Zusammenhänge wird sich die Neuordnung des Masterplangebietes in mehreren Entwicklungsabschnitten vollziehen:



- Fläche I: erster Entwicklungsabschnitt
- Fläche II: zweiter Entwicklungsabschnitt nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken
- Fläche III: Entwicklung nach Freistellung und Klärung weiterer Entwicklungsvoraussetzungen

Fläche I: Die Gebäude des seit Anfang der 1990er Jahre nicht mehr für den Warenumschlag genutzten Güterbahnhof Altona prägen zusammen mit der nördlich gelegenen Kleiderkasserie die Flächen zwischen der Harkortstraße im Westen und dem Fernbahnviadukt im Norden und Osten. Die alten Hallen stehen heute zum großen Teil leer oder werden durch bahnfremde Betriebe (Handel, Büro) genutzt. Insgesamt hat sich eine kleinteilige gewerbliche Nutzung etabliert. Die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Flächen Ia und Ic (s. Abb. vorherige Seite) werden für die ehemals angedachte Nutzung als Erweiterungsareal der Holsten-Brauerei nicht mehr benötigt und liegen zum großen Teil brach. Diese Flächen stehen zeitnah für eine erste Entwicklungsstufe zur Verfügung.

Fläche II: Die Gleisanlagen im westlichen Teil des Plangebiets, inklusive des sogenannten "Viadukts" werden nach wie vor mit Zügen des Nahverkehrs und der Fernbahn befahren. Die Verlagerung des Fernbahnhofs und die damit verbundene Reduzierung der Bahnnutzung auf den S-Bahnverkehr definieren dementsprechend die Bedingungen und Möglichkeiten für eine städtebauliche Neuordnung im Bereich des westlichen Masterplangebiets. Im Zuge der Verlagerung werden die Flächen nicht mehr durch die DB Netz AG benötigt und können ihrem Bahnbetriebszweck entzogen werden, sofern ergänzend die eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Bis dahin sind diese Flächen der kommunalen Bauleitplanung entzogen. Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung,

insbesondere im Bauleitplanverfahren werden die Auswirkungen der Bahnnutzung auf den ersten Entwicklungsabschnitt geprüft und gegebenenfalls notwendige Schutzmaßnahmen beispielsweise in Bezug auf die vorhandene Lärmentwicklung festgelegt.

Fläche III: Im Westen des Projektgebiets befindet sich das sogenannte Gleisdreieck. Ursprünglich war es unter anderem Standort eines Gas- und Heizwerkes mit diversen Nebenanlagen sowie der Mineralöllagerung und diente damit dem Bahnbetrieb. Diese Nutzung ist jedoch vor Jahren bereits aufgegeben worden. Durch seine Lage zwischen den Bahngleisen ist das Gebiet weitgehend isoliert, so dass die Voraussetzungen für eine Entwicklung, insbesondere eine funktionsfähige Anbindung, im weiteren Verfahren noch geprüft werden müssen.

Planerische Voraussetzungen: Der städtebaulich landschaftsplanerische Entwurf zum Masterplan nimmt den Grundsatz für eine stufenweise Entwicklung auf, indem er drei in sich funktionsfähige Abschnitte vorsieht. Dieses Ziel war bereits Grundlage für den Wettbewerb und wurde in der weiteren Ausformulierung der Fachplanungen, immer unter Wahrung der Gesamtstruktur, als Prämisse zugrundegelegt. Die geplante konsequente Quartiersbildung ermöglicht die aufeinander aufbauende Realisierung eigenständiger und in sich abgeschlossener räumlicher Einheiten. Die anteilige Einbindung öffentlicher Entwässerungs-, Grün- und Erholungsflächen sowie die jeweilige Möglichkeit die Wohnnutzung mit gewerblichen, gastronomischen und infrastrukturellen Nutzungen zu ergänzen bieten die Voraussetzung bereits im ersten Entwicklungsabschnitt ein lebendiges, attraktives Stadtgebiet entstehen zu lassen.

2 Leitziele für die Entwicklung des Masterplangebiets

Ziel des Masterplans ist die Umsetzung des räumlichen Modells eines intensiv vernetzten Stadtteils mit unterschiedlichen Baustrukturen, vielfältigen Wohnungsangeboten, einem Anteil gewerblicher Nutzungen und sozialer Einrichtungen, Baudenkmälern als Identitätspunkten, urbanen Plätzen, gestalteten Regenrückhalte- und Straßenräumen sowie diversen unmittelbaren Zugängen zu einem neuen, zentralen Stadtteilpark.

Integration in die umgebenden Stadtteile

Durch den Masterplan sollen noch heute im Stadtgrundriss ablesbare historische Entwicklungen des Bereichs zwischen der Elbe und der Stresemannstraße fortgesetzt werden. So führt der Masterplan die Ende des 19. Jahrhunderts zwischen dem Rathaus und dem heutigen Bahnhof entstandene Grünachse bis zum Lessingtunnel fort, indem ein grünteilprä-

ter Freiraum entwickelt wird, der sich bis zum Lessingtunnel erstreckt. In der Fortsetzung wird der Lessingtunnel überbrückt und der Grünzug mit seinen Wegeverbindungen nach Norden bis zum Kernbereich des Stadtteilparks nördlich der Güterhallen weitergeführt. Zudem nimmt der Masterplanentwurf durch seine kleinteilige interne Gliederung Bezug auf die besonderen Charakteristika der Umgebung. Es wird ein Stadtgrundriss zugrunde gelegt, der den stadträumlichen und baulichen Zusammenhang zu den umliegenden Stadtteilen Ottensen, Altona-Altstadt und Altona-Nord herstellt. Die Dimensionierung der Blockstrukturen wird aufgenommen, ebenso wie das im Umfeld vorhandene Gefüge kleiner Quartiersplätze. Damit werden die vorhandene Körnigkeit der Stadtstruktur und die gegenwärtigen Bezüge weiterentwickelt. Mit der Integration der vorhandenen historischen Spuren wird ein wichtiger Identitätsfaktor erhalten.

Entwicklung innerstädtischen Wohnraums

Das Gebiet der Mitte Altona bietet mit seiner ausgezeichneten Lage hervorragende Voraussetzung zur Ergänzung von innerstädtischem Wohnraum. Deshalb sollen im Gesamtgebiet ca. 3.500 Wohnungen entstehen. Es wird ein breites Wohnungsangebot individueller und vielfältiger Wohnformen angestrebt, das Angebote für unterschiedliche Haushaltstypen und Bevölkerungsgruppen unterbreitet. Der Schwerpunkt soll im Bereich der familienfreundlichen Wohnkonzepte entwickelt werden.

Darüber hinaus bietet sich die besondere Gelegenheit durch die Errichtung einer zentralen Parkanlage innerhalb des Masterplangebiets ein attraktives Angebot zur Versorgung des neu entstehenden Wohngebietes mit Freiflächen zu gewährleisten und darüber hinaus das derzeit bestehende Grünflächendefizit in der Umgebung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen ein Stück weit aufzufangen und damit die vorhandene Wohnnutzung zu stärken.

Urbanität und Alltagstauglichkeit entwickeln

Die Mitte Altona soll, unter Wahrung der typischen Struktur der angrenzenden Stadtteile, ein Gebiet mit innerstädtischem Charakter werden, das die städtebaulichen Voraussetzungen für urbane alltagstaugliche Quartiere durch innerstädtische Dichte, eine Bebauung im städtischen Zusammenhang und abwechslungsreiche öffentliche Räume bietet. Für die angestrebte Vielfalt spielt neben Faktoren wie Kleinteiligkeit in der baulichen Entwicklung, Aufenthaltsqualität und sozialer Durchmischung auch die Berücksichtigung denkmalgeschützter Bausubstanz als Identifikationspunkte eine wichtige Rolle.

Spezielle Qualitätsansprüche sind hinsichtlich der Gestaltung der Architektur an die besonders exponierten Standorte nördlich des Lessingtunnels und die Überbauung der bestehenden Güterhallen zu stellen. Die öffentlichen Räume erfordern besondere Qualitäten im Übergang zum Park und an den Quartiersplätzen.

Im Verlauf der weiteren Konkretisierung der Planungen ist im Sinne einer alltagstauglichen Quartiersentwicklung auf die Berücksichtigung ausreichender sozialer Infrastruktur, Freizeit- und Kommunikationsräume besonderer Wert zu legen.

Nachhaltigkeit

Das Projekt Mitte Altona ist mit der Umnutzung von bisher durch Bahnbetrieb geprägter Flächen ein Vorhaben der nachhaltigen Stadtentwicklung. Durch die geplante Ergänzung des Stadtgrundrisses um ein neues urbanes Stadtviertel im verdichteten Innenbereich kann der Siedlungs- bzw. Entwicklungsdruck auf ökologisch hochwertige Flächen im Außenbereich gemindert werden. Über diesen gesamtstädtischen Aspekt hinaus sollen mit der Planung auch nachhaltige Effekte für ein zukunftsfähiges Milieu innerhalb des Entwicklungsgebietes erzielt werden:

- Die flexiblen Strukturen sind in der Lage, sich an verändernde ökonomische und nutzerseitige Bedarfe anzupassen.
- Im Gebiet wird das Ziel verfolgt, den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen. Über ein engmaschiges Netz an Wegen, eine hohe Qualität der Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer sowie der Vorhaltung von Teilbereichen für autoarmes Wohnen sollen Quartiere entstehen, die nicht vornehmlich vom Auto geprägt sind.
- Im Sinne des Klimaschutzes und der Einsparung von Energie sollen die Potentiale für eine ressourcenschonende Energieversorgung genutzt werden. d.h. geringe spezifische CO₂-Emissionen der Wärmeversorgung, insbesondere durch Berücksichtigung regenerativer Energien
- Neben dem geplanten Trennsystem zur Ableitung der Niederschläge soll eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung mit Regenrückhaltung als Anpassung an die Folgen des Klimawandels erfolgen.

3 Städtebauliches Konzept

Bebauungsstruktur

Vorhandene Charakteristika aus den an die Mitte Altona angrenzenden Stadtteilen Otten- sen, Altona-Altstadt und Altona-Nord dienen als Orientierungsrahmen für die Entwicklung neuer städtebaulicher Strukturen und werden zeitgemäß in einen neuen Stadtraum über- setzt. Insbesondere wird die stadtstrukturelle Verbindung über die Verwendung des städ- tebaulichen Grundmoduls „Baublock“, wie es auch im Umfeld des Gebiets vorherrschend zu finden ist, hergestellt.

Die Blöcke bilden insgesamt vier erkennbare und klar abgegrenzte Quartiere, die sich jeweils auf einen Stadtplatz beziehen und damit die vorhandenen Qualitäten des Umfeldes aufnehmen und sich in die anschließende Stadtstruktur integrieren. Jedes Quartier bildet klare städtebauliche Kanten zur Bahn und zum zentralen Stadtteilpark aus. Durch ihre städtebauliche Geschlossenheit und den zentralen Bezugspunkt Platz erhalten die Gebäudegruppen eine jeweils eigene Identität, die der Umgebung angemessen ist. Der Masterplan schlägt für die Baublöcke eine kleinteilige Gliederung in einzelne Baukörper vor. Er bezieht sich hierzu auf Fassadenabwicklungen angrenzender Straßenzüge und überträgt diese auf die Neubauten, so dass auch im neuen Stadtteil in ihrer Breite und Höhe sehr differenzierte Gebäudekubaturen entstehen können. Eine Sondersituation wird an der Präsident-Krahn-Straße ausgebildet, die an ihrer Westseite eine straßenbegleitende Zeilenbebauung erhält, um sowohl die Straße als auch den westlichen liegenden Freiraum angemessen zu fassen. Am Lessingtunnel formuliert ein Solitär den Endpunkt dieses Freiraums, so dass ein „Dreiklang“ aus Rathaus, Bahnhof und dem neuen Solitär mit den jeweils dazwischen liegenden Parkanlagen entsteht. Der Solitär markiert gleichzeitig als Sonderbaukörper innerhalb des neuen Stadtgrundrisses den Eingang in das weiter nördlich gelegene, neue Wohngebiet mit dem zentralen Stadtteilpark.

Die denkmalgeschützte Bausubstanz, d.h. die Güterhallen, der Wasserturm und die Kleiderkasse werden im Masterplan berücksichtigt (s. Kap. 4). Die Erweiterung des ehemaligen Güterversandschuppens wurde ebenfalls grundsätzlich erhalten. Sie wird mit achtgeschossigen Wohnriegeln überbaut, sodass eine Verwebung von neuen und alten Elementen entsteht. Die Wohnriegel schieben sich von Osten in die Hallen und überkragen sie mit ihren oberen Geschossen. Im Inneren der alten Bausubstanz bleiben daher Zonen erhalten, in denen der ursprüngliche Hallencharakter erfahrbar bleibt und weiterhin mit dem besonderen Oberlichtband erlebt werden kann.

Durch die Ausbildung von klar voneinander abgrenzbaren Quartieren ist die Bildung von abgeschlossenen Bauabschnitten problemlos möglich. Die Quartiere weisen mit ihrem jeweiligen Quartiersplatz einen zentralen urbanen Freiraum auf und durch die Lage am Stadtteilpark ist auch der Zugang zu Grünflächen gesichert, sodass – im Zusammenspiel mit dem gewählten Erschließungssystem – sie einzeln funktionsfähig sind. Da sich ihr Zuschnitt zudem stark an bestehenden Eigentumsgrenzen orientiert, ist für die Bildung von Bauabschnitten in erster Linie die zeitliche bzw. rechtliche Komponente der Freistellung von Flächen von der Bahnnutzung als die städtebauliche Struktur relevant. Die städtebauliche Grundstruktur weist die dafür erforderliche Flexibilität und Robustheit auf.

Höhenentwicklung

Die Höhen der Baukörper beziehen sich auf die Höhen der Umgebungsbauten. Auch die siebengeschossigen Neubauten überschreiten die Höhe der überwiegend fünfgeschossigen Bestandsbebauung in der Umgebung nicht wesentlich, da die Altbauten im Umfeld der Mitte Altona größere Geschosshöhen aufweisen als die geplanten Neubauten. Durch eine variierende Höhenentwicklung sollen Möglichkeiten für städtebauliche Akzentsetzungen im Bereich der Quartiersplätze geschaffen und die Länge der Baufluchten z.B. entlang des Parks und der Harkortstraße gebrochen werden. Insgesamt ist für den überwiegenden Anteil der Gebäude eine Fünfgeschossigkeit vorgesehen. Die sechs und sieben geschossigen Bereiche dienen vor allem der Betonung der Quartierskanten zum Park, zur Bahn sowie zur Harkort- und zur Präsident-Krahn-Straße. Durch sie werden die Übergangsbereiche zwischen den Quartieren und dem Park bzw. der Umgebung akzentuiert und eine eindeutige städtebauliche Kante definiert. Zu den Quartiersplätzen entwickelt der Masterplan eine besonders ausgeprägte Höhenstaffelung. Einzelne achtgeschossige Gebäude tragen hier zur Adressausbildung bei.

Urbanität und Dichte

Zielsetzung für die Entwicklung der Mitte Altona ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus dichte urbane Strukturen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln. Der vorliegende Masterplanentwurf knüpft damit an das Leitbild der "europäischen Stadt" an. Gestalt und Bild der „europäischen Stadt“ werden im Allgemeinen mit einer mehr-dimensionalen Kombination aus ästhetischen, funktionalen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Werten in Verbindung gebracht. Orte, die diese Definition repräsentieren, sind u. a. die bis ins 19. Jahrhundert gebauten Stadtquartiere, so zum Beispiel auch Ottensen. Mit dem städtebaulichen Ansatz, das neue Stadtviertel aus den umgebenden Strukturen heraus zu entwickeln, indem die vorhandene Körnigkeit aufgenommen und die gegenwärtigen Bezüge weiterentwickelt werden, sollen die oben genannten Werte der „europäischen Stadt“ aufgegriffen werden. Es ist ausdrückliches Ziel aller Planungsbeteiligten, dass die Mitte Altona ein lebendiges Stadtviertel wird. Dazu sollen u.a. ein ausgewogener Wohnungsmix und soziale Vielfalt, Nutzungsmischung z. B. durch Läden in den Erdgeschosszonen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität von Straßen, Parks und Plätzen beitragen. Es entsteht eine Typologie, die dem Wunsch nach einem differenzierten und individuellen Wohnungsangebot – durchmischt mit kleineren Gewerbeeinheiten, Einzelhandel und Gastronomie – sehr entgegenkommt. Durch die dargestellte Differenzierung der Geschossigkeiten innerhalb der einzelnen Baublöcke kann eine interne, kleinteilige Gliederung erreicht werden. Die direkte Zuordnung eines Großteils der Gebäude entweder zum Park oder zum Quartiersplatz bietet eine hohe Wohnqualität.

Das Zusammenspiel von vielfältig nutzbaren, weiträumigen Freiflächen und einer kompakten Bebauung bietet gute Voraussetzungen für eine klare Strukturierung des öffentlichen Raums und damit für ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Privatheit und Öffentlichkeit. Parkanlage, Quartiersplätze und öffentlicher Straßenraum bilden das Grundgerüst für nachbarliche Treffpunkte und Kommunikationsorte, Aktivitäts- und Freizeitflächen sowie Verweil- und Ruhezone.

Der Masterplanentwurf bildet die Basis für ein urbanes, auf Austausch und Lebendigkeit orientiertes Innenstadtgefüge, für einen Ort, der in die umgebende Stadt eingebunden ist und sich auf sie bezieht. Bei der weiteren Konkretisierung des Entwurfs im Zuge der Funktions- und Bebauungsplanung sowie durch hochbauliche und freiraumplanerische Wettbewerbe müssen die erforderlichen Qualitätsstandards weiter präzisiert und eingelöst werden.

Besonnung und Belichtung

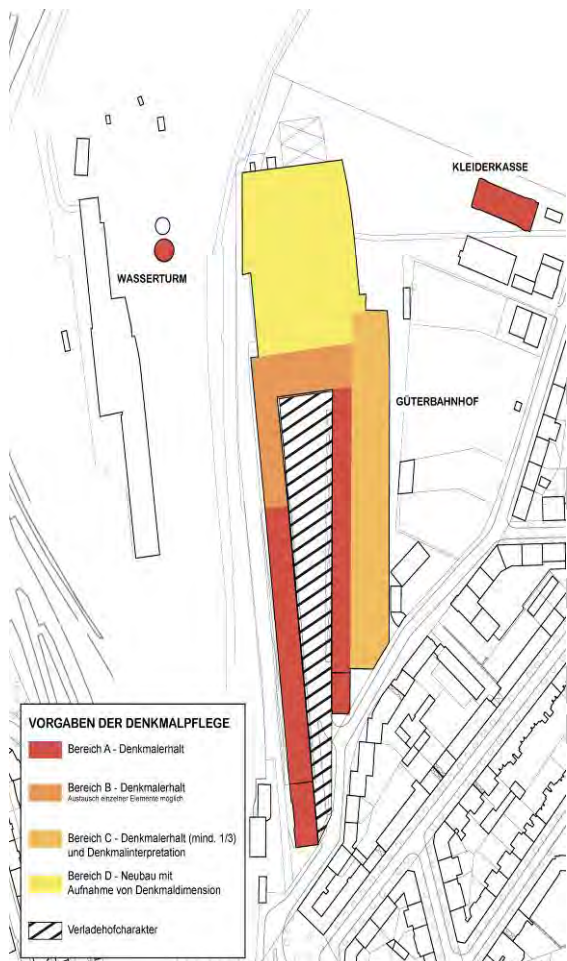
Die im Masterplan vorgesehene Dichte leitet sich ab aus der zentralen Lage des Plangebiets, den vorhandenen Strukturen des Umfelds mit ihrem lebendigen Milieu und der guten Infrastrukturausstattung und den geplanten Qualitäten innerhalb des neuen Quartiers mit der zentralen Parkanlage, den Quartiersplätzen und den angestrebten hohen Aufenthaltsqualitäten. Im weiteren Verfahren zur Umsetzung wird eine nähere Betrachtung der jeweils zu erreichenden Wohnqualitäten erforderlich. Eine erste Analyse zeigt, dass bezüglich der Frage nach einer ausreichenden Besonnung und Belichtung der Wohnungen - insbesondere für die unteren Geschosse - im Einzelfall zu prüfen ist, wie günstige Belichtungsverhältnisse erzielt werden können, etwa durch eine Optimierung der Höhenmodellierung oder die Ausbildung von Staffelgeschossen.

4 Denkmalschutz

In den 1890er Jahren wurde, insbesondere aus verkehrstechnischen Gründen, der Bahnhof Altona von der Palmaille an den heutigen, ca. 500 m weiter nördlich liegenden Standort verlegt. Im Zuge dieser Verlegung wurde der „Güterbahnhof Ottensen“, der um 1890 im Gleisdreieck der Altona-Kieler-Bahn, der Verbindungsbahn und der Abkürzungskurve zwischen beiden entstanden war, zum Güterbahnhof Altona erweitert. Wie der Personenbahnhof wurde auch der Altonaer Güterbahnhof als Kopfbahnhof angelegt. Er zeigt die für große Endanlagen typische Anordnung: Versand- und Empfangsschuppen liegen einander gegenüber, die Verbindung erfolgt durch eine Querbühne am Ende der dazwischen liegenden Ladestraße. Von der Querbühne gehen zahlreiche Zungengleise aus. Der gesam-

te Komplex des ehem. Güterbahnhofs wurde 1998 aus bau-, stadt- und verkehrsgeschichtlichen Gründen sowie aufgrund seines Beitrags zu den charakteristischen Eigenheiten des Stadtbildes als denkmalschutzwürdig erkannt, im Jahr 2009 wurde das Unterschutzstellungsverfahren eingeleitet.

Bereits für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb wurden differenzierte Vorgaben zum Umgang mit den Denkmälern formuliert:



"Erhalt des Bestandes für die Kleiderkasse, den Wasserturm, die südliche Hälfte der Westzeile mit Werkstattgebäude und Kopfbau sowie für den hofseitigen Teil der Ostzeile mit Kopfbau. Der Charakter des Verladehofes soll erhalten bleiben.

Für die nördliche Hälfte der Westzeile und den Nordquertrakt ist innerhalb der bestehenden Struktur, Kubatur und Abmessung der Austausch einzelner Elemente möglich.

Mindestens ein Drittel der östlichen Erweiterung der Ostzeile ist im Bestand komplett zu erhalten, um die gewachsene Hallensituation erlebbar und nachvollziehbar zu machen.

Die nördliche Umladehalle kann, sofern die städtebauliche Dimension der Güterbahnanlage z.B. durch Verwendung von Teilen erlebbar und nachvollziehbar bleibt, abgebrochen werden."

Aus der Zeit um die Jahrhundertwende haben sich nur wenige, mehr oder weniger veränderte, Gebäude bis heute erhalten. Dazu gehören die westliche und die östliche Güterhalle mit ihren Kopfbauten (Kopfbau West von 1957 und Kopfbau Ost aus den 1930er Jahren). Ein Erweiterungsbau der Westhalle von 1959, die zeitgleich errichtete Querbühne und ein Verwaltungsbau von 1961 stellen die Verbindung zwischen den beiden Güterhallen (Verbandschuppen) her. Der ursprünglich einschiffige östliche Hallenbau der Jahrhundertwende wurde in den 1950er/60er Jahren um zwei Schiffe erweitert.

Den nördlichen Abschluss des Ensembles bildet die zum witterungsunabhängigen Verladen der Güter erbaute mehrschiffigen Umladehalle Nord (nach 1959 errichtet).

Nordöstlich der Güterhallen, an der Harkortstraße 125, steht giebelseitig zur Straße ein um 1900 errichtetes Lagergebäude (Kleiderkasse). Der zweigeschossige Bau ist im Masterplan als Teil des Parkeingangs vorgesehen.

Ein Tunnel, der auf einer Karte des Geländes aus der Zeit um 1910 bereits eingezeichnet ist, verbindet das Güterbahnhofsgelände und das westlich gelegene Gelände des ebenfalls um 1900 entstandenen Bahnbetriebswerkes. Als Wahrzeichen des Bahnbetriebswerkes und weithin sichtbarer Orientierungspunkt am Altonaer Bahnhof steht nördlich des Tunnelausgangs der 1955 als Stahlbetonkonstruktion errichtete Wasserturm, der eine der letzten beiden Anlagen der Wasserversorgung aus der Dampflokzeit in Hamburg darstellt und durch seine Einbettung in die Parkanlage auch weiterhin einen sichtbaren Identifikationspunkt darstellen soll.

Für die Entwicklung der Mitte Altona ist der historische Gebäudebestand von besonderer Bedeutung. Güterhallen, Wasserturm und Kleiderkasse werden in den Masterplanentwurf integriert. Indem sie die Historie des Geländes sichtbar machen, fungieren diese Gebäude als Identitätsstifter, welche die Mitte Altona von anderen Neubaugebieten unterscheidet. Sie tragen zur Adressbildung für die Quartiere bei, da sie den Wiedererkennungswert erhöhen und die Ausbildung besonderer Orte innerhalb der Mitte Altona unterstützen.

Den Güterhallen kommt dabei eine besondere Rolle sowohl im Plangebiet als auch in ihrer Wirkung nach außen zu. Der charakteristische Raumeindruck des Verladehofes, die geplante Überbauung mit der so entstehenden Verzahnung von Alt und Neu bieten - in Verbindung mit dem angedachten Nutzungsmix aus Kleingewerbe, Nahversorgung, Gastronomie und Wohnen - die Chance, diesen Ort zu einem zentralen Identifikationspunkt im neuen Viertel werden zu lassen.

Der nördliche Kopfbau des Güterbahnhofs wird teilweise abgerissen und durch einen Neubau ersetzt, zum Teil soll die tragende Stahlkonstruktion aber auch erhalten und freigestellt werden. Mauern und Dachausfachungen sollen entfernt werden, um einen offenen, transparenten Raumkörper zu schaffen. Als Erinnerung an die Dimension der Güterbahnanlage und als Spur der alten Nutzung wird das Skelett in den Park integriert, so dass die ehemalige Nutzung zumindest in den Fragmenten erlebbar und nachvollziehbar bleibt.

Die Kleiderkasse und der Wasserturm liegen freigestellt in der Parkanlage, sodass ihre solitäre Wirkung erhalten bleibt. Die Kleiderkasse rückt durch das Freiraumkonzept des Masterplans in eine exponierte Lage. Das Denkmal akzentuiert den Eingang zum zentralen Stadtteilpark und schafft für die aus dem Park kommenden Nutzer einen angemessenen Übergang in den städtischen Raum. Der Wasserturm liegt am Rand des zentralen Stadtteilparks an einer Stelle, an der die Ost-West-gerichteten Parkteile in eine Nord-Süd-

Ausrichtung übergehen. Er wirkt als Gelenk im Freiraum und ist durch seine Höhe ein weithin sichtbarer Anker- und Orientierungspunkt.

5 Nutzungskonzept

Zwischen Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen gelegen ist die `Mitte Altona` Teil eines größeren, insgesamt sehr funktionsgemischten innerstädtischen Zusammenhangs. Die räumliche Nähe zu allen Milieus, die Urbanität auszeichnen, wie gewachsene Wohnquartiere, vielfältiges Angebot an Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungen, lebendige Gastronomie- und Kultur-Szene bietet hervorragende Voraussetzungen zur Ergänzung von innerstädtischem Wohnraum. Der Nutzungsschwerpunkt soll daher eindeutig im Bereich des Wohnungsbaus liegen. Es soll ein familienfreundliches, durchmischtes Quartier entstehen, welches sich funktional, städtebaulich und typologisch in die bestehenden, angrenzenden Quartiere einfügt. Verschiedene Wohnformen und vielfältige Arbeitsplätze sollen ein attraktives und urbanes Quartier entstehen lassen, welches mit seinen großen Grünanlagen für die alten und neuen Bewohner Qualitäten schafft, die in den angrenzenden Quartieren zur Zeit noch fehlen.

Wohnen

Mischung ist aber nicht nur eine Frage der Überlagerung und Durchdringung unterschiedlicher Funktionen, sondern auch der unterschiedlichen Haushaltstypen, Einkommensgruppen, Akteure und Nutzergruppen. Insgesamt können rechnerisch auf den zu bebauenden Flächen ca. 3.500 Wohnungen entstehen, davon im ersten Entwicklungsabschnitt ca. 1.600 Wohnungen.

Es ist das Ziel des Senats, den geförderten Mietwohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu stärken. Gemäß den Festlegungen im Arbeitsprogramm des Senats (Drucksache 2011/00747) und dem Vertrag für Hamburg- Wohnungsneubau (Drucksache 2011/01087) soll deshalb auch in dem Gebiet des Masterplans ein Anteil geförderter Mietwohnungsbau bzw. Wohnungen für Baugemeinschaften errichtet werden. Angestrebt werden soll eine Verteilung von jeweils einem Drittel

- Wohneinheiten im geförderten Mietwohnungsbau,
- im frei finanzierten Mietwohnungsbau sowie
- im Eigentumswohnungsbau.

Diese Anteile sollen über vertragliche Vereinbarungen abgesichert werden.

Der geförderte Mietwohnungsbau soll insbesondere mindestens 2/3 der Wohnungen im 1. Förderweg sowie maximal 1/3 im 2. Förderweg umfassen.

Die Verteilung der Anteile der Wohneinheiten auf Haushaltsgrößen muss im Realisierungsjahr den dann geltenden Anforderungen der Förderrichtlinie Mietwohnungsneubau entsprechen.

Der frei finanzierte Mietwohnungsbau umfasst insbesondere Genossenschaften und Bauträger mit langfristiger Bindung an den Wohnungsbestand.

Baugemeinschaften sowie auch Projekte, die als autoarm definiert sind, können sich in allen Wohnungsbausegmenten wiederfinden, der Schwerpunkt soll jedoch auf den geförderten Wohnungsbau gelegt werden.

Ergänzende Nutzungen

Das Wohnen ergänzende Nutzungen wie kleine Läden oder Gastronomie sollen sich in den Erdgeschosszonen an den Quartiersplätzen und an der als externer Haupteinfahrt fungierenden Harkortstraße ansiedeln. An den Plätzen sollen die gewerblichen Nutzungen die Zentralität der Mitten steigern und dort zur Lebendigkeit des städtischen Lebens beitragen. Kleine gewerbliche Nutzungen sind zudem immer dort vorstellbar, wo der Masterplan großzügigere Straßenquerschnitte mit breiten Gehwegen vorsieht. Dies gilt z.B. für die Straßen, welche die Quartiere mit dem Park verbinden. Die Ausbildung höherer Erdgeschosszonen in den oben genannten Bereichen bewirkt, dass sich die Gebäude großzügig zum Straßenraum öffnen und diesem ein städtisches Bild geben. Zudem wird so vor allem das Potenzial für Einzelhandels- oder gastronomische Nutzungen bereitgehalten, die auf mehr Raumhöhe angewiesen sind.

Einen gewerblich orientierten Schwerpunkt sieht der Masterplan im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs vor. So soll im westlichen Flügel der ehemaligen Güterhallen Raum für Kleingewerbe geschaffen werden. Im östlichen Teil der Hallen ist neben Gewerbe und Gastronomie auch die Ansiedlung eines Nahversorgers vorgesehen. Damit bietet der Masterplan die notwendigen Voraussetzungen, dass sich das Gebiet insgesamt zu einem vielfältigen Viertel entwickeln kann.

Soziale Infrastruktur

Der Bemessung des Bedarfs an sozialer Infrastruktur liegt eine geplante Größenordnung von ca. 3.500 Wohnungen, davon ca. 1.600 Wohnungen im ersten Entwicklungsabschnitt zugrunde. Auf dieser Grundlage sind für die Versorgung des Plangebietes mit Schule, Kindertagesstätten sowie Sport- und Spielarealen die im Folgenden aufgeführten Einrichtungen erforderlich. Die konkrete Ausweisung und Festlegung der Standorte wird im Rahmen der zukünftigen Bebauungsplanverfahren bzw. des Freiraumwettbewerbs für die Parkanlage erfolgen.

a) Stadtteilschule

Während die Grundschulversorgung durch die am Rande des zu betrachtenden Gebiets liegenden Schulen, bei entsprechender baulicher Erweiterung, sichergestellt werden kann, ist die Möglichkeit der weiterführenden Schulen im Umfeld, zusätzliche Schülerinnen und Schüler aufzunehmen, so begrenzt, dass der Neubau einer Stadtteilschule dringend erforderlich ist. Eine intensive Standortsondierung südlich der Stresemannstraße hat ergeben, dass ein Standort innerhalb des Plangebiets Mitte Altona die beste Lösung darstellt. Die neue Schule soll nicht nur den Schülerinnen und Schülern aus dem Plangebiet zur Verfügung stehen, sondern insgesamt die Schülerschaft aus den Stadtteilen Altona-Nord/Altona-Altstadt und Ottensen berücksichtigen. Nur so ist es möglich, eine Stadtteilschule zu realisieren, die sowohl in der Sekundarstufe I als auch in der Oberstufe eine ausreichende Jahrgangsbreite bietet, um vielfältige Angebote und Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen des Schulkonzeptes auch zu verwirklichen. In der Sekundarstufe I wird von einer Jahrgangsbreite von bis zu 150 Schülerinnen und Schülern ausgegangen, in der Oberstufe sollen möglichst drei parallele Lerngruppen eingerichtet werden können. Ein Kriterium für die Standortwahl war unter anderem, dass er sowohl für die bestehenden als auch die neuen Wohngebiete als attraktiv angesehen wird und damit über die Schülerschaft insgesamt einen verbindenden Effekt für die Bewohnerschaft der gesamten Region hat. Da die derzeitige Übergangslösung für die Stadtteilschule am Standort der Kurt-Tucholsky-Schule bereits deutlich an ihre räumliche Grenzen stößt, ist eine schnellstmögliche Realisierung des Schulneubaus für die Stadtteilschule dringend erforderlich.

Im Rahmen einer ersten städtebaulichen Studie wurde geprüft, in wie weit eine Stadtteilschule innerhalb der geplanten städtebaulichen Struktur des Masterplanentwurfs untergebracht werden kann. Das Ergebnis zeigt, dass die Einbindung im Hinblick auf eine überschlägige Bemessung der benötigten Grundfläche, die Orientierung der Eingänge, die Erschließung und die Integration in die geplante Bebauungsstruktur möglich ist. Größe und Zuschnitt des vorgesehenen Baublocks nördlich der Güterhallen sowie die

direkte Anbindung an den Park gewährleisten sowohl die quantitative, als auch die qualitative Unterbringung aller notwendigen Anforderungen an eine Schulnutzung, wobei ein Teil der notwendigen Freiflächen der Schule, insbesondere der Sportflächen, im Park liegen werden.

b) Kindertagesstätten

Für das Gebiet wird mit einem insgesamt zu deckenden Bedarf von ca. 600 Kita Plätzen ausgegangen. Dabei sind für den ersten Bauabschnitt auf der Grundlage von 1.600 Wohneinheiten rund 300 Plätze erforderlich. Die genaue Anzahl der Kindertagesstätten sowie ihre räumliche Verteilung muss unter Berücksichtigung des Baufortschritts, des Bedarfs / Einzugsbereichs und einer damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Auslastung einer Kindertagesstätte festgelegt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kindertagesstätten grundsätzlich ebenerdig zugänglich sein müssen und maximal zweigeschossig ausgelegt sein sollten. Sie können jedoch mit anderen, mehrgeschossigen Nutzungen (Wohn-, Mischnutzung) kombiniert werden.

Jede Einrichtung soll über eine ausreichend große umfriedete und altersgerecht hergerichtete Außenspielfläche verfügen. Sollte kein entsprechendes Außengelände verfügbar sein, muss ein Spielplatz aufgesucht werden können, der für die Kinder gut zu Fuß erreichbar ist. Zumindest für die Krippenkinder ist aber eine direkt von der Einrichtung zugängliche Außenspielfläche (nach derzeitigem Planungsstand im ersten Bauabschnitt ca. 1000 qm) einzuplanen.

c) Sport- und Spielflächen

Spielflächen sowie 1-2 Bolzplätze mit einer Gesamtfläche von ca. 1,3 ha werden in die öffentlichen Grünflächen eingebunden (vgl. auch Kapitel 6 Freiraumkonzept).

6 Freiraumkonzept

Der öffentliche Raum bildet das Grundgerüst des neuen Wohngebietes. Er ordnet das Stadtquartier mit seinen vielfältigen Bausteinen und gibt Adresse und Orientierung. Der öffentliche Freiraum gliedert sich in einen mindestens 8 ha großen Stadtteilpark, fünf Quartiersplätze und die freiraumverbindenden Straßenräume.

Mit dem neuen Park entsteht ein Ort, der in die umgebende Stadt eingebunden ist und sich auf sie bezieht. Der Raum ist zentral angeordnet und raumgreifender Ort der Weite, der Ruhe und der Erholung. Gleichzeitig wird dieser Ort für alle Generationen und Kulturen attraktiv sein und intensive Naturerlebnisse bieten. Bei der zukünftigen Gestaltung, die im Rahmen eines Freiraumplanerischen Wettbewerbs gefunden werden soll, sollen robuste

dauerhafte und gleichzeitig hochwertige Raumqualitäten und urbane Örtlichkeiten geschaffen werden. Damit die künftigen Nutzer sich im Park und seinen Angeboten wiederfinden, werden mit lokalen Einrichtungen und Bürgern über einen gemeinsamen Planungs- und Bauprozess die tatsächlichen Bedürfnisse und Ansprüche definiert und in das Konzept integriert.

Der neu entstehende Stadtteilpark wird das Erscheinungsbild des neuen Stadtteils auf entscheidende Weise prägen und damit langfristig für die Standortqualität und das Image des Stadtteils stehen. Die Spuren ehemaliger Bahnelemente wie der Wasserturm, die Kleiderkasse, eventuell die Stahlträgerstruktur der nördlichen Güterhalle sowie typische Materialien und Vegetationselemente sollen als historische Erinnerung und räumliche Bereicherung des Stadtteils herausgearbeitet und charakteristisch für den neuen Park werden. Der Erhalt bestehender Grünstrukturen ist aufgrund der notwendigen Altlastensanierung voraussichtlich kaum möglich. Entlang der weiterhin bestehenden Regional- und S-Bahngleise verläuft in Korrespondenz zu den ehemaligen Fernbahngleisen eine nord-südgerichtete Parkanlage, welche die vorhandene Freiraumachse Rathaus-Bahnhof fortsetzt. Sie gliedert sich in zwei Teile, einen Parkteil nördlich des jetzigen Lessingtunnels und einen südlich des jetzigen Tunnels. Verknüpft werden die Parkteile über die durchlaufende Promenade, einer Fuß- und Radwegeverbindung. Schwerpunkt des Parks ist eine große Freifläche im nördlichen Bereich. Insgesamt dient der Park der Versorgung der neuen Bebauung mit Freiraum und reduziert die in der Nachbarschaft bestehenden Freiraumdefizite. Die neue Grünanlage wird also nicht nur den neu entstehenden Quartieren zugeordnet, sondern ebenso den umliegenden Stadtteilen Altona-Altstadt, Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen. Angestrebtes Ziel ist es, die Barrieren, die durch die Bahn entstanden sind, räumlich zu überwinden und durch Grünverbindungen die Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen herzustellen. Der Park weist angemessen großzügige Eingangssituation zu den angrenzenden Bestandsquartieren auf und knüpft an die Grünverbindungen im Süden und vorhandene Wohngebiete im Osten und Westen an. Der Park schafft neben den neuen Verknüpfungen Aufenthaltsqualitäten, die im bisherigen Wohnumfeld fehlen. Neben Erholungsflächen werden im Park Spiel- und Bewegungsangebote, ein Teil der notwendigen Schulfreiflächen und Flächen zur Regenwasserrückhaltung integriert. Mit dem ersten Entwicklungsabschnitt wird auch ein Teil der Parkfläche (2,7 ha) realisiert. Angrenzende soziale Einrichtungen wie z.B. Kitas oder die Schule beleben den Park.

Zur Sicherstellung der Erschließung der Baublöcke am Park und zur Führung von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen (z. B. Umzugswagen, Rettungswagen, Müllabfuhr) verlaufen an den Außengrenzen des Parks Einrichtungsfahrbahnen. Sie sind Teil des Parks und sollen

als Parkpromenaden gestaltet werden. Neben ihrer Erschließungsfunktion nehmen sie den in beide Richtungen verlaufenden Radverkehr auf, wobei sie einen ruhigen Übergang zwischen den Baublöcken und der Grünfläche leisten sollen. Stellplätze sollen hier nicht angeordnet werden.

In die öffentlichen Grünflächen werden Sport- und Spielflächen eingebunden, die den besonderen Interessen der unterschiedlichen Altersgruppen Rechnung tragen, dabei nimmt der Park auch einen Teil der notwendigen Freiflächen der Stadtteilschule auf. Neben Wiesenflächen zum Liegen und Spielen soll der Park Standort für Spielflächen in der Mindestgröße von ca. 1,3 ha sein. Von diesen Spielflächen sind ca. 7000 qm im ersten Entwicklungsabschnitt nachzuweisen, um eine Versorgung mit Spielflächen auch in den ersten Jahren zu gewährleisten. Desweiteren sind 1 bis 2 Bolzplätze mit einer Größe von mindestens 20 m x 40 m vorgesehen, auch hier wird ein Bolzplatz bereits im ersten Entwicklungsabschnitt umgesetzt.

Die Quartiersplätze sind die Mittelpunkte in den neuen Wohngebieten und dienen der Orientierung. Sie sind Aufenthaltsorte und Treffpunkte und tragen damit zur Ausbildung von Identität und Individualität in den Quartieren bei. Über aufgeweitete, nicht von Kfz-Stellplätzen geprägte "Straßenräume" mit hoher Aufenthaltsqualität sind sie eng mit dem Park vernetzt. Die öffentlichen Plätze können das städtische Leben fokussieren und müssen entsprechend qualitativ gestaltet werden.

Das Bild der Straßenräume soll wesentlich durch seine Straßenbäume geprägt werden, die in Alleestreifen gepflanzt werden. Ein spezielles Baumkonzept wird auf die jeweilige städtebauliche Situation abgestimmt. Die Ansprüche an eine einheitliche Straßenraumqualität werden in einem Regelwerk zur Gestaltung der Straßen entwickelt, die die technischen und funktionalen Aspekte als auch die ästhetische Gesamtqualität berücksichtigt.

Ziel im öffentlichen Freiraum ist es, diesen barrierefrei zu gestalten und somit allen Menschen den Zugang zu ermöglichen. Mit dem Freiraumkonzept für die Mitte Altona wird sowohl die quantitative, als auch die qualitative Aufwertung von Freiräumen und ihre Bedarfs- und Nutzergerechte Gestaltung in den Mittelpunkt gestellt.

Der private Freiraum gliedert sich in Höfe, Vor- und Dachgärten. Begrünte Dächer und die Innenhöfe dienen auch der privaten Regenrückhaltung. Für die Vorgärten, die den Übergang zwischen privatem Raum und öffentlichem Park darstellen, sollen im weiteren Verfahren eigene Gestaltregeln definiert werden.

7 Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Altona-Altstadt, Altona-Nord und Ottensen gehören zu den Stadtteilen Hamburgs, in denen der Anteil von Haushalten ohne Pkw besonders hoch ist. Die Anzahl privater Pkw je 1.000 Einwohner lag im Januar 2011 in Altona-Altstadt z.B. bei nur 223 und damit um ein Drittel niedriger als der Hamburger Durchschnitt von 340 (Quelle: Statistikamt Nord). Auch der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommens ist in verdichteten innerstädtischen Quartieren erfahrungsgemäß unterdurchschnittlich. Ein vergleichbares, stadtverträgliches Mobilitätsverhalten soll auch für die Mitte Altona angestrebt werden. Daher wird für die Mitte Altona ein Konzept zur bewussten Vermeidung der Kfz-Nutzung erarbeitet, dessen Grundzüge bereits im Masterplan berücksichtigt werden. Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen des MIV möglichst gering zu halten, sollen einerseits der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr) gestärkt werden und andererseits vertretbare, aber wirksame Restriktionen für den ruhenden und fließenden Autoverkehr aufgebaut werden.

Haushalte, die bewusst auf ein Auto verzichten wollen und die deshalb keinen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück benötigen, sollen in Mitte Altona ihren Wunsch vom „autoarmen Wohnen“ realisieren können. Es sollen daher 10 bis 20% der Wohnungen als autoarmes Wohnen mit vermindertem Stellplatzschlüssel errichtet werden.

Darüber hinaus soll der Verzicht auf das eigene Auto leicht gemacht werden, indem zum Beispiel spontaner und komfortabler Zugriff auf Leihautosysteme ermöglicht wird. Daher werden schon frühzeitig im Planungsprozess Kooperationen zwischen Grundeigentümern, Bauträgern und Anbietern von CarSharing-Modellen auf den Weg gebracht, damit z.B. die Flächenbedarfe für die notwendigen Stationen in privaten Tiefgaragen berücksichtigt werden können.

Die innere Erschließung des Gebietes erfolgt über eine Sammelstraße parallel zu den verbleibenden Bahngleisen, deren Fahrbahnbreite perspektivisch auch die Führung einer Buslinie durch das Gebiet ermöglichen soll. Die nachgeordneten Anliegerstraßen dienen der Erschließung der einzelnen Baublöcke. Zur Sicherstellung der Erschließung der Baublöcke am Park und zur Führung von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen (z. B. Umzugswagen, Rettungswagen, Müllabfuhr) werden die Anliegerstraßen durch eine Einrichtungsfahrbahn verbunden. Diese Straßen sollen als Parkpromenade gestaltet werden und stehen darüber hinaus dem Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen zur Verfügung.

Die Zahl der Kfz-Parkstände im öffentlichen Straßenraum soll auf ein vertretbares Mindestmaß begrenzt werden. Vorrangig sollen die Straßen unter den Gesichtspunkten der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger gestaltet werden. Insbesondere die Parkpromenade und die Quartiersplätze sollen daher vom ruhenden Verkehr frei gehalten werden. Private Stellplätze sollen vollständig in Tiefgaragen untergebracht werden.

Zur Verkehrsberuhigung wird in allen Straßen der Baugebiete I und II eine Ausweisung als Tempo-30-Zone angestrebt. Zur Verlangsamung des Autoverkehrs in diesen Straßen trägt auch die konsequente Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei.

Das neue Quartier erhält attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen zu den angrenzenden Stadtvierteln und ein engmaschiges Wegenetz im Inneren. Mit der parkbegleitenden Promenade wird hierzu ein Grundstein gelegt. Die direkten Verknüpfungen zu den umliegenden Stadtteilen können im Wesentlichen jedoch erst im zweiten Bauabschnitt hergestellt werden. Über die neue Westanbindung unter der S-Bahn wird dann auch eine Verknüpfung zu den westlichen Stadtteilen geschaffen.

Am östlichen Quartiersrand sollen schon mit Realisierung des ersten Bauabschnitts straßenbegleitende Radverkehrsanlagen in der Harkortstraße gebaut werden. Weitere Anreize zur Nutzung des Fahrrades sollen geschaffen werden, indem schon im ersten Bauabschnitt eine Stadtradstation eingeplant wird sowie ausreichend und gut positionierte Fahrradparkstände im öffentlichen Raum vorgesehen werden (mindestens 25 Plätze je 100 Wohneinheiten). Bei der Ausführung der Wohngebäude soll darauf geachtet werden, dass die privaten Fahrradstellplätze im Haus möglichst ebenerdig zugänglich sind.

Die Anbindung an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) soll mittels Verlängerung einer bisher am Bahnhof Altona endenden Buslinie verbessert werden, die entlang der Harkortstraße zum Bahnhof Diebsteich geführt werden soll und später weiter in Richtung Eimsbüttel verlängert werden könnte. In der Harkortstraße sollen zwei neue Haltestellen eingerichtet werden.

Darüber hinaus ist mittelfristig der Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle Ottensen an der Bahrenfelder Straße geplant, die über die neue westliche Anbindung auf kurzem Wege erreichbar sein wird.

Bei erfolgreicher Umsetzung der oben genannten Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Aufkommens wird das neue Baugebiet ein zusätzliches Neuverkehrsaufkommen von ca.

13.000 (normale Kfz-Nutzung: 18.000) Kfz-Fahrten pro Tag erzeugen, davon etwa die Hälfte im ersten Bauabschnitt.

Die äußere Erschließung des Masterplangebietes an das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt im Wesentlichen über die Harkortstraße. Unter Berücksichtigung beider Bauabschnitte wird das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen in der Harkortstraße im nördlichen Abschnitt auf ca. 12.500 (normale Kfz-Nutzung: 14.500) Fahrzeuge am Tag ansteigen, im südlichen Teil auf ca. 8.000 (normale Kfz-Nutzung: 9.000) Fahrzeuge am Tag. Dafür reicht der vorhandene 2-streifige Fahrbahnquerschnitt prinzipiell weiterhin aus. Aufgrund des gegenüber heute wesentlich höheren Verkehrsaufkommens müssen aber gesonderte Radverkehrsanlagen und an den Knoten zusätzliche Abbiegespuren geschaffen werden, dies führt letztlich zu einem kompletten Umbau der Harkortstraße.

Mit der Umsetzung des ersten Entwicklungsabschnittes wird auf jeden Fall ein erster Ausbau des Knotenpunktes Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz sowie darüber hinaus eine neue Verbindungsstraße zwischen Harkortstraße und Haubachstraße über eine südliche Teilfläche der Holstenbrauerei notwendig. Weitere zusätzlich belastete Knotenpunkte im Umfeld sind in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Bei Realisierung des zweiten Bauabschnitts wird ein weiterer Ausbau des Knotenpunktes am Kaltenkircher Platz erforderlich.

Darüber hinaus ist im Bereich des Gleisdreiecks eine zusätzliche Anbindung nach Westen vorgesehen, die u.a. für den Nachbarschaftsverkehr, zur Erreichbarkeit der geplanten S-Bahnhaltestelle Ottensen und zur Erschließung des Gleisdreiecks erforderlich ist und über die Straße Kohlentwiete an die südliche Schützenstraße anschließt. Hierfür ist die Erstellung eines neuen konstruktiven Bauwerks unter den verbleibenden Gleisanlagen notwendig.

Für die Flächen südlich des Lessingtunnels übernimmt die Präsident-Krahn-Straße die Erschließungsfunktion. Ihr Querschnitt soll in Zukunft einen Zweirichtungsverkehr ermöglichen. Hierdurch kann auch eine Entlastung in der Goetheallee einhergehen. In der Präsident-Krahn-Straße werden ebenfalls straßenbegleitende Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Für eine leistungsgerechte Abwicklung der Prognoseverkehre am Knoten Kaltenkircher Platz sind über das Vorhaben Mitte Altona hinaus noch weitere verkehrserzeugende Nutzungsänderungen im weiteren Umfeld in die Betrachtung mit einzubeziehen. Dazu gehören insbesondere die städtebauliche Entwicklung auf den heutigen Postflächen nördlich

der Stresemannstraße sowie die Schaffung neuer Wohnquartiere in Bahrenfeld Nord im Zusammenhang mit der Überdeckung der A7 und der Verlegung der Trabrennbahn Bahrenfeld. Sollten diese Vorhaben – verstärkt möglicherweise durch Maßnahmen aus dem Wohnungsbauprogramm Altonas - umgesetzt werden und gleichzeitig entlastende Netzerhöhungen („Erschließung Bahrenfeld“ durch eine Verlängerung der Straße Holstenkamp bis zum Ebert-Platz) nicht realisiert werden, würde ein erheblich umfassenderer Ausbau des Knotenpunktes Kaltenkircher Platz im Verlauf der Stresemannstraße – aber auch weitere Knotenpunkte im Verlauf der Stresemannstraße - erforderlich werden. Im Zuge dessen müsste auch die Harkortstraße im Bereich des Knotenpunktes um weitere Abbiegespuren erweitert werden, wodurch u.a. ein Brückenneubau der Eisenbahnüberführung Harkortstraße notwendig würde. Die Option auf einen umfassenden Ausbau des Knotens Kaltenkircher Platz wird im Masterplan berücksichtigt, indem im Bereich der Eisenbahnüberführung die für eine Verbreiterung der Harkortstraße im Knotenpunktbereich notwendigen Flächen von Bebauung frei gehalten werden.

Entwässerungskonzept

Das dem Masterplan zugrunde liegende Konzept stellt eine nachhaltige Entwässerung der entstehenden Quartiere sicher und ermöglicht langfristig die Rückführung des sauberen Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserhaushalt. Das Entwässerungskonzept bietet die Möglichkeit auf spätere städtebauliche Entwicklungen nördlich der Stresemannstraße zu reagieren. Die äußere Entwässerungsinfrastruktur bietet die Option, die Gewässerqualität im Isebekbekkanal mittel- bis langfristig zu verbessern.

Das Entwässerungskonzept schafft für jeden Realisierungsschritt (Baustufen) eine geordnete Entwässerung. Wichtige Vorgabe für die innere Entwässerung ist die Begrenzung bzw. Verzögerung der Ableitmenge des Niederschlagswassers von privaten und öffentlichen Flächen von jeweils maximal $10 \text{ l}/(\text{sec} \cdot \text{ha})$. Eine Versickerung des Niederschlagsabflusses ist aufgrund der Untergrundverhältnisse nicht möglich.

Das Niederschlagswasser von der Sammelstraße ist aufgrund der zu erwartenden Verkehre zu reinigen. In dieser Straße ist ein Schmutzwassersiel geplant, welches auch das dortige Straßenabwasser aufnimmt und dem zentralen Klärwerk zuführt.

Das weitere Niederschlagswasser kann über Mulden, Sammelkanäle oder Entwässerungsrinnen am Rande der geplanten öffentlichen Parkanlage oder unter Wohnstraßen abgeleitet werden.

Im ersten Schritt wird die Entwässerung am nördlichen Ende der Harkortstraße an das bestehende Mischwassersiel angeschlossen. Das Wasser wird gedrosselt abgegeben (maximale Abgabe: 300 l/s).

Bei stärkeren Regenereignissen fließt das Wasser des inneren Plangebietes, insbesondere von den öffentlichen Flächen, durch Überläufe den dafür vorgesehenen Flächen im nördlichen Teil des Parks zu. Hier ist das Gelände entsprechend gestaltet, sodass sich das Regenwasser kurzzeitig und schadlos ausbreiten kann, ohne Straßen und weitere Freiraumflächen zu überfluten. Nach Abklingen des Starkregens fließt das Wasser wieder in die Regenentwässerung zurück. Die Art und Weise der Regenwasserrückhaltung wird durch die weitere Detailplanung konkretisiert.

Das Entwässerungskonzept bietet auch die Möglichkeit auf spätere städtebauliche Entwicklungen nördlich der Stresemannstraße zu reagieren. Zudem soll es so gestaltet werden, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt das Regenwasser in Form eines Oberflächenwassers bzw. eines Transportsiels in Richtung des Isebekkanals abgeleitet werden kann. Dies eröffnet auch im Umfeld die Möglichkeit der Abkopplung sauberen Regenwassers vom überlasteten Mischwassersiel.

8 Umweltbezogene Themen

Energiekonzept

Die Gebäude in Mitte Altona werden nach den Energiestandards der Energieeinsparverordnung (EnEV) 2012 errichtet, deren Anforderungen noch einmal um ca. 30% über denen der derzeit geltenden EnEV 2009 liegen. Das neue Quartier wird somit einen vergleichsweise geringen Energiebedarf haben und einen wichtigen Beitrag zur Einsparung von Energie und CO₂-Emissionen leisten. Auch die verfolgte Zielsetzung sauberes Niederschlagswasser aus dem Plangebiet und seinem Umfeld vom Mischwassersiel abzukoppeln kann Energie in den Pump- und Klärwerken der Hamburger Stadtentwässerung einsparen. Um weitere Einsparpotenziale zu realisieren und gleichzeitig eine wirtschaftliche Versorgung zu gewährleisten, soll für den ersten Bauabschnitt eine einheitliche Wärmeversorgung aufgebaut werden, die eine Erweiterungsoption für den zweiten Bauabschnitt beinhaltet. Die Umsetzung soll über ein sog. „Contracting-Modell“ erfolgen, d. h. die Wärmeversorgung des Gebietes soll über ein Ausschreibungsverfahren an einen geeigneten Dienstleister vergeben werden. Dabei sind folgende Vorgaben zu erfüllen:

- Versorgungssicherheit
- Wirtschaftlichkeit für Bauherrn und Endabnehmer
- Klimafreundlichkeit, d.h. geringe spezifische CO₂-Emissionen der Wärmeversorgung, insbesondere durch Berücksichtigung regenerativer Energien und Berücksichtigung einer Wärmebereitstellung durch Überschüsse angrenzender Gewerbebetriebe

Eine Wärmeversorgung, die diese Anforderungen erfüllt, wäre zum Beispiel die zentrale Wärmeversorgung über einen Energieverbund überwiegend mit erneuerbaren Energien (Biomethan-BHKW) in Kombination mit Erdgas-Spitzenkesseln und Solarthermie unter Berücksichtigung einer Wärmebereitstellung durch die Holsten-Brauerei.

Die einheitliche Wärmeversorgung des Gebietes soll vertraglich mit den Grundeigentümern und mittels Festsetzungen im Bebauungsplan abgesichert werden.

Klima

Das Klima des Masterplangebietes ist durch die zentrale innerstädtische Lage als Stadtklima zu charakterisieren. Die großen Freiflächen im Bereich der Gleisanlagen und die Brachflächen auf den ehemaligen Gleisflächen wirken sich positiv auf die Luftzirkulation, Abkühlungseffekte und Kaltluftentstehung aus. Die stark Nord-Süd-gerichteten Gleisflächen fungieren als Luftzirkulationsbahn für den Luftaustausch in Richtung Süden. Auf der nördlichen Brachfläche der ehemaligen Gleisanlagen wird nachts Kaltluft produziert. Aufgrund der niedrigeren Lage dieses Bereiches, der stauenden Wirkung der umgebenden Bahndämme und Bebauung bildet sich dort ein Kaltluftsee.

Da das Gebiet ein Klimamodellquartier ist, wurde eine Klimastudie beauftragt. Erste Modellrechnungen zeigen, dass die klimaökologische Ausgleichsfunktion des Plangebiets nur zum Teil aufrechterhalten werden kann. Durch die geplante Bebauung werden die Kaltluftströme in die bestehende, angrenzende Bebauung verringert. Die Funktion der Kaltluftschneise wird reduziert. Andererseits bewirkt der geplante Park im Norden einen neuen Kaltluftaustausch, auch die Nord-Süd ausgerichtete Grünachse hat positive Wirkungen auf das Lokalklima. Die Überwärmungsneigung innerhalb des Plangebiets wird durch den hohen Grünflächenanteil deutlich reduziert.

Im nächsten Schritt sollen Hinweise zur klimatisch optimierten Planung dargelegt werden. Diese Hinweise werden nicht die städtebauliche Struktur betreffen, sondern zur klimagerechten Ausprägung und Gestaltung der Dach-, Hof- und Freiflächen (Park und Quartiersplätze, einschließlich Regenwasserbewirtschaftung) und deren Eingangssituationen beitragen, sowie Anregungen zu Materialien, Helligkeit der Gebäudefassaden (Rückstrahlvermögen) und Vegetationstypen geben.

Ökologie, Artenschutz, Naturschutz

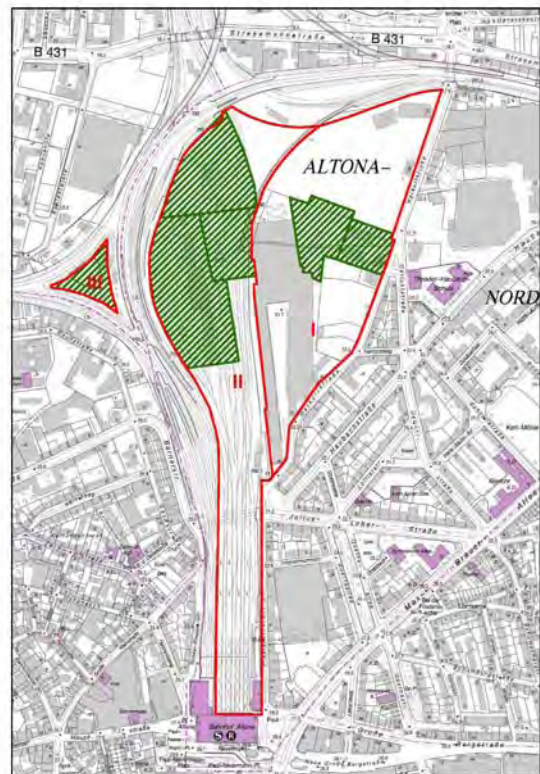
Die derzeitige Grünstruktur beschränkt sich im Wesentlichen auf Spontanvegetation auf Bahn- und Gewerbefläche sowie -brachen, Verkehrsbegleitgrün und begrünte Bahndämme. Dennoch sind auf den ruderalen Standorten wertvolle Biotopflächen mit geschützten

und / oder Rote Liste Pflanzen-, sowie Tagfalter- und Heuschreckenarten vorhanden. Es wurden drei Brutvogelarten nachgewiesen, die nach EU-Recht geschützt sind und in Hamburg auf der Roten Liste oder Vorwarnliste stehen. Bei Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen besteht kein artenschutzrechtlich begründeter Vorbehalt gegenüber der Umsetzung der städtebaulichen Entwicklung.

Die Böden sind durch die lange Nutzung als Bahnfläche belastet. Sie haben ihre Funktion als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum durch die intensive anthropogene Überformung bereits weitgehend verloren, so dass absehbar ist, dass der Eingriff in Hinblick auf das Schutzgut Boden eher gering ausfallen wird, da vorhandene Altlasten saniert werden und aufgrund der Freiflächenplanung mit dem großen Park auch in Zukunft unversiegelte Flächen vorhanden sein werden. Stärker ins Gewicht fallen wird jedoch der Eingriff für das Schutzgut Pflanzen und Tiere. In der Mitte Altona sind diverse Ruderalflächen vorhanden, die weitgehend wegen der Altlastensituation abgeräumt werden müssen, dann jedoch teilweise durch die Realisierung des Masterplans bebaut werden. Hier wird ein Ausgleich erforderlich, der im Gebiet durch die geplanten Freiflächen, Baumpflanzungen sowie Tiefgaragen- und Dachbegrünungen zu leisten ist, eventuell werden externe Ausgleichsflächen erforderlich.

Altlasten

Aufgrund der langjährigen industriellen und gewerblichen Nutzung sind die Böden der oberflächennahen Auffüllungen und Bereiche des oberflächennahen Grundwassers großflächig und zum Teil erheblich mit Schadstoffen belastet (in einem eingegrenzten Bereich ist auch der tiefere Hauptgrundwasserleiter betroffen). Besondere Belastungsschwerpunkte sind bezüglich ihrer räumlichen Lage bzw. der anzutreffenden Art der Verunreinigungen grundsätzlich bekannt (siehe nebenstehende Karte). Dort ist davon auszugehen, dass aus Gründen der Gefahrenabwehr und des Grundwasserschutzes eine Sanierung unabhängig von der geplanten Nutzung durchzuführen ist.



Bereiche mit besonderen Belastungsschwerpunkten, Boden - Grundwasser

In den übrigen Bereichen hängt der Handlungsbedarf im Einzelfall vom Grad der Belastung und von den zukünftigen Nutzungen ab (Wirkungspfad Boden – Mensch auf den geplanten Freiflächen, ggf. erhöhte Entsorgungskosten im Bereich der geplanten Bebauung).

Hierzu laufen mit dem Ziel einer abschließenden Eingrenzung und Gefährdungsabschätzung entsprechend den Anforderungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) erste Detailuntersuchungen. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der sich aus den Planungen ergebenden Anforderungen an die Flächenaufbereitung, qualifizierte Sanierungskonzepte zu entwickeln und in einen übergeordneten „Sanierungsplan“ entsprechend § 13 BBodSchG zu verankern. Mit der beabsichtigten Berücksichtigung entsprechender Sanierungsplanungen im Rahmen der zu verhandelnden städtebaulichen Abwendungsverträge wird sichergestellt, dass die geplanten, sensiblen Nutzungen (Wohnen, Park, Schutzgut Mensch) sowie die Anforderungen an den Boden- und Grundwasserschutz spätestens im Zusammenhang mit der sich aus den Planungen ergebenden Konversion umgesetzt werden können (Flächenrecycling).

Lärm

Das Plangebiet ist unterschiedlich stark von Lärm betroffen. Insbesondere die Entwicklung des nord-östlichen Bereichs stellt in diesem Zusammenhang eine Herausforderung dar, da dort verschiedene Lärmquellen aufeinandertreffen: Schienenverkehrslärm der Bahnanlagen im Norden sowie Straßenverkehrslärm der Harkortstraße und Industrielärm der Holstenbrauerei im Osten.

Schienenverkehrslärm: Hiervon ist der Norden des Plangebiets besonders betroffen, da dort neben dem Regional- und Fernverkehr aufgrund des Güterverkehrs auch in der Nacht eine hohe Lärmbelastung auftritt. Hier ist eine Wohnnutzung nur mit teilweise sehr stark eingeschränkten Grundrissen möglich. Demgegenüber stellt sich der S-Bahn-Verkehr im Norden und Westen als weniger störend dar. In der weiteren Planung ist eine besondere Berücksichtigung der Situation während der Übergangsphase, in der der erste Entwicklungsabschnitt bereits gebaut ist, die Bahn aber noch den bisherigen Bahnhof im Süden anfährt, erforderlich.

Straßenverkehrslärm: Der Straßenverkehrslärm spielt für das Plangebiet eine vergleichsweise geringe Rolle. Hierbei stellt die Harkortstraße die wesentliche Lärmquelle dar, die am östlichen Rand des Plangebiets verläuft.

Industrielärm: Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG verlangt, dass schädliche Umweltauswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen soweit wie möglich vermieden werden. An der Harkortstraße müsste daher gegenüber der Holstenbrauerei voraussichtlich eine gemischte Nutzung vorgesehen werden. Für die anteilige Wohnnutzung innerhalb dieses Gebiets sind voraussichtlich besondere Schutzmaßnahmen erforderlich.

Insgesamt ist in der weiteren Planung darauf zu achten, dass die Grundrisse der Wohnungen in den stark von Lärm belasteten Bereichen so gestaltet werden, dass Aufenthaltsräume, insbesondere Schlafräume und Kinderzimmer, möglichst zu den ruhigen Seiten bzw. in die Innenhöfe orientiert werden. Ferner ist der Einbau von verglasten Loggien, Wintergärten und doppelten Fassaden in lärmexponierten Lagen zu prüfen. Durch besondere Fensterkonstruktionen können auch bei gekipptem Fenster niedrige Geräuschpegel im Innenraum und damit ein gesunder Schlaf erzielt werden.

Erschütterungen

Inwieweit sich Erschütterungen aufgrund des Bahnverkehrs auf die zukünftige Nutzung im Plangebiet auswirkt, muss noch untersucht werden. Allerdings wäre hiervon voraussichtlich allenfalls der Norden des Plangebiets betroffen. Hierbei spielt auch eine Rolle, dass dort die Bahnstrecke bei Verlagerung des Regional- und Fernbahnhofs Altona um- bzw. neu gebaut werden muss.

Luftschadstoffe / Geruch

Aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb des Stadtgebiets besteht eine hohe Grundbelastung des Plangebiets mit Luftschadstoffen. Eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung kann erfahrungsgemäß im Nahbereich hochfrequenzierter Straßen auftreten. Im Plangebiet kommt hierfür voraussichtlich nur die Harkortstraße infrage. Dort kann sich möglicherweise eine Einschränkung für den Wohnungsbau ergeben, z. B. ein Ausschluss von Wohnungen in den unteren 1-2 Geschossen.

Durch das östlich angrenzende Industriegebiet (Holstenbrauerei) kann es neben der Belastung durch Luftschadstoffe auch zu einer Geruchsbelästigung des Plangebiets kommen. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist hierdurch aber von keinen Einschränkungen für die geplante Wohnbebauung auszugehen.

9 Weiteres Verfahren

Für den nördlichen Bereich zwischen Harkortstraße und Bahnfläche (1. Entwicklungsabschnitt) werden aufbauend auf den Strukturen des Masterplans und unter Einbeziehung aller rechtlichen und fachplanerischen Anforderungen die für die nächste Maßstabsebene (Funktionsplanung) notwendigen Konkretisierungen vorgenommen.

Umsetzung / Qualitätssicherung

Für die Realisierung des Projekts 'Mitte-Altona' wird von einem Zeitraum von mindestens 15 Jahren und einer schrittweisen Umsetzung ausgegangen. Dies spiegelt sich im städtebaulichen Entwurf zum Masterplan wieder, indem einzelne Quartiere mit jeweils eigener Charakteristik vorgesehen werden. Damit kann im Entwicklungsverlauf auf sich wandelnde Rahmenbedingungen flexibel reagiert werden, ohne die Grundstruktur des Gebietes aufgeben zu müssen. Der Grundsatz, Quartiere mit jeweils ca. 600 bis 800 Wohnungen im Zusammenhang mit einem zentralen Quartiersplatz zu bilden,

- ermöglicht die Entwicklung eigenständiger Quartiersmilieus,
- vermeidet die Streuung von Bauaktivitäten über das Plangebiet und
- gewährleistet die Anbindung der jeweiligen Bauabschnitte an die Umgebung.

Zu dem Anspruch von Anfang an ein lebenswertes und lebendiges Stück Stadt zu erhalten gehört auch die begleitende, schrittweise Realisierung der zentralen Parkanlage.

Der Masterplan ist auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbs entstanden. In dem hierauf aufbauenden Funktionsplan werden die allgemeinen Vorgaben konkretisiert, aber auch vor dem Hintergrund genauerer technisch-infrastruktureller Kenntnisse noch einmal überprüft. Auf diesen Ergebnissen aufbauend werden die städtebaulichen Konzepte endgültig festgeschrieben und die verbindlichen Bebauungsplanverfahren eingeleitet.

Um auch bei der baulichen Realisierung des Projektes die angestrebten besonderen Qualitätsansprüche umsetzen zu können, sind im weiteren Verfahren hochbauliche Realisierungswettbewerbe insbesondere im Übergangsbereich zwischen Park und Bebauung, an den Quartiersplätzen und zur Ausgestaltung des "Gesichts" des neuen Stadtteils zur Harkortstraße vorgesehen, deren Ergebnisse im Bedarfsfall dann noch Eingang in die abschließenden Festsetzungen des Bebauungsplanes finden können. Der Entwurf zur Ausgestaltung der Parkanlage soll über einen freiraumplanerischen Wettbewerb gefunden werden (vgl. Kap. 6).

Anlagen

Plan 1	Masterplan Mitte Altona
Plan 2	Eigentumsgrenzen
Plan 3	Masterplan Mitte Altona 1. Entwicklungsabschnitt
Plan 4	Nutzungskonzept
Plan 5	Schematische Höhenentwicklung
Plan 6	Platzvernetzung
Plan 7	Körnung
Plan 8	Freiflächen
Plan 9	Radverkehr
Plan 10	Öffentlicher Nahverkehr

ENTWURF