

Mitte Altona:

Alternativentwurf

Herr Bloem.

d-plan

Deutsche Planungs- und
Beratungsgesellschaft für
Stadtentwicklung mbH

für den 1. EA bei Nicht-Verlagerung der Fernbahn.

**Vorgestellt im Auftrag des Koordinierungsgremiums auf dem Bürgerforum Mitte Altona am
07.Juni 2012.**

**Überprüfung anhand der Auslobungsvorgaben und weiteren städtebaulichen und rechtlichen
Rahmenbedingungen.**

- 1. Planung in zwei Bauabschnitten auch über einen längerfristigen Zeitraum als wesentliche Entwurfsanforderung.**
- 2. Grün- und Freiflächenversorgung, Klimaschutz.**
- 3. Denkmalschutz.**

1. Planung in zwei Bauabschnitten auch über einen längerfristigen Zeitraum als wesentliche Entwurfsanforderung:

Vorgaben aus der Auslobung

„Das Wettbewerbsgebiet besteht aus 4 Teilflächen (benannt Ia, Ib, Ic und II), in die weitere Betrachtung ist auch die Fläche III einzubeziehen. Bei der Erarbeitung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Konzepts ist in jedem Fall zu beachten, dass die Flächen Ia, Ib und Ic bereits kurzfristig einer Neuentwicklung zugänglich gemacht werden sollen. Hier ist bereits die Freistellung von Bahnzwecken erfolgt. Hingegen sind die Planungen für die Teilfläche II und die Teilfläche III frühestens nach Verlagerung der Fernbahn – also nicht vor 2016 – weiter zu konkretisieren bzw. umzusetzen. Insofern sind für alle Themenstellungen des Wettbewerbs Lösungen zu erarbeiten, die diese zeitliche Abfolge berücksichtigen und eine vorgezogene Umsetzung auf den Flächen Ia, Ib und Ic zulassen, ohne ein schlüssiges Gesamtkonzept aus den Augen zu verlieren. Dabei muss sichergestellt sein, dass auch schon in der ersten Realisierungsstufe ausreichend Grün- und Erholungsfläche entstehen. Die Realisierungsstufen sind darzustellen.“ (S. 25)

„Grundsätzlich muss das Wettbewerbsergebnis für das gesamte Gebiet eine Planung liefern, die sowohl die vorgezogene Entwicklung der Flächen Ia, Ib und Ic (Holsten und aurelis) wie auch die spätere Entwicklung der Bahnflächen (II+III) ermöglicht und zusammenfasst, um auch langfristige, übergeordnete Elemente, wie etwa die öffentliche Grünfläche, die Erschließung etc. zu sichern und

robust zu gestalten. Dabei ist auch darauf zu achten, dass die einzelnen Quartiere eine eigenständige, hohe städtebauliche und freiraumplanerische Qualität aufweisen.“ (S. 26)

Diese Anforderungen spiegelte auch die Aufgabenstellung wieder, die einen Realisierungsteil für den 1. BA und einen Ideenteil für den 2. BA forderte.

Alternativ-Entwurf Bloem:

Der Entwurf berücksichtigt nicht in ausreichendem Maße eine schrittweise Realisierbarkeit in zwei Entwicklungsabschnitten. Die einzelnen Entwurfsteile gehen nicht genügend auf ein konsistentes Gesamtkonzept ein, sondern betrachten die Fläche des 1. Entwicklungsabschnitts (EA) zu abschließend :

- Eine geschlossene bauliche "Nachzeichnung" der vorhandenen Bahnstrukturen durch einen Gebäuderiegel, wie im Entwurf vorgeschlagen, würde die heutige Trennwirkung der Gleise, die mit der Entwicklung des neuen Quartiers an dieser Stelle zumindest gemildert werden sollte, auf Dauer festschreiben. Eine Verknüpfung des 1. mit dem 2. EA, die auch die Führung einer Buslinie durch die Mitte Altona ermöglichte, wäre durch die Barrierewirkung des Gewerberiegels kaum noch zu realisieren. Die Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den beiden EA wären durch die trennende Wirkung des Gewerberiegels erheblich erschwert.
- Die vorgeschlagene Ost-West-Verbindung durch die denkmalgeschützten Güterhallen hätte, wenn nur der 1. EA gebaut würde, nicht genügend städtebauliche Bezugspunkte.
- Die Stadtteil-Verbindung nach Nordwesten zu einem neuen S-Bahnhof südl. Stresemannstr. würde sich nur mittels wenig attraktiver und kostenintensiver Unterführungen realisieren lassen, eine technische Umsetzbarkeit des S- und ggf. Fernbahnhofs an dieser Stelle erscheint schwierig (Kurvenlage, Gradienten, Kosten, langer Planungsvorlauf).
- Die Lage des nordwestlichen Quartiersplatzes erscheint durch seine periphere Anordnung im Quartier strukturell problematisch. (siehe dazu auch Nr. 2 Grün- und Freiflächenversorgung).
- Die Auslobung gibt schwerpunktmäßig Wohnnutzung vor (S.25); der vorliegende Entwurf hingegen beinhaltet eine deutliche Verschiebung zu gewerblichen Nutzungen, für die in dieser Proportionalität keine Marktgängigkeit zu erwarten ist. Der Zugewinn von Gewerbeflächen bei gleichzeitiger Beibehaltung der Wohnungsbauflächen würde darüber hinaus nur auf Kosten der Freiräume (Park und zentraler Quartiersplatz) möglich sein.

Alternativenprüfung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens:

Alternative Bebauungskonzepte wurden im Rahmen des Städtebaulichen Wettbewerbs erarbeitet und bewertet.

In die Gesamtbewertung werden neben dem Bahnlärm weitere Umweltgesichtspunkte einfließen, die ebenfalls einen hohen Stellenwert aufweisen und in die Abwägung eingestellt werden.

Alternativ-Entwurf Bloem:

- Der im Entwurf von Herrn Bloem vorgeschlagene Gewerberiegel würde in erster Linie im Bereich der Parkanlage eine bauliche Alternative zum derzeitigen Masterplanentwurf darstellen; in den anderen Bereichen würde sich in erster Linie nur eine Nutzungsänderung ergeben, die auch im derzeitigen Masterplanentwurf realisierbar ist. Der Masterplan weist zur Bahn bereits eine abschirmende Blockrandbebauung aus, die durch Grundrisslösungen auf die Lärmproblematik eingehen kann. Ein ca. 600 m langer Gewerberiegel ohne Zäsur

würde hingegen einen neuen städtebaulichen Maßstab einführen, für den es in der Umgebung kein Vorbild gibt.

2. Grün- und Freiflächenversorgung, Klimaschutz

Vorgaben aus der Auslobung

„Die vorgesehene öffentliche Grünfläche ist zusammenhängend, in einem möglichst kompakten, gut nutzbaren Zuschnitt in der Größe von 8 bis 10 ha zu entwickeln.“ (S. 27)

„Der Park soll eine angemessene, großzügige Eingangssituation zu den angrenzenden Bestandsquartieren aufweisen.“ (S. 27)

„In der ersten Realisierungsstufe (Teilfläche I a,b und c) sind mind. 3 ha öffentliche Grünflächen umzusetzen, um den Grünflächenbedarf aus der Neubebauung abzudecken.“ (S. 28)

Alternativ-Entwurf Bloem:

- Eine zentrale Anforderung der Auslobung und Forderung der FHH in den Eckpunkteverhandlungen war die langfristige Entwicklung eines großen, zusammenhängenden Stadtteil-Parks (Mindestgröße ca. 8-10 ha). Dieses Ziel würde durch den Alternativ-Entwurf langfristig erschwert, da der Gewerberiegel auch hier eine Barriere zwischen dem Parkteil des 1. und 2. EA darstellen würde. Dem Ziel, der Erhaltung des „Weitegefühls“ durch zusammenhängenden Freiraum im stark verdichteten Stadtraum, würde dadurch entgegengearbeitet. Grüne Wegeverbindungen würden abgeschnitten bzw. verhindert. Durch den Gewerberiegel würde zusätzlich die Parkfläche verkleinert, der Nutzungsdruck dadurch weiter verstärkt werden. Durch die Bebauung im Westen wird der Parks zudem stark verschattet, was die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten weiter eingrenzen würde.
- Durch die Anordnung der Stadtteilschule im Eingangsbereich des Parks würde es auch an der östlichen Parkseite zu Grünflächenverlusten kommen. Der Zugang zum Park wäre funktional wie auch gestalterisch beeinträchtigt. Neben der gestörten Zugänglichkeit aus den angrenzenden Quartieren würde diese Lösung wahrscheinlich auch zu klimatischen Beeinträchtigungen führen (s. u.).
- Der Alternativ- Entwurf würde auf den im Masterplan vorgeschlagenen zentralen Quartiersplatz im nördlichen Bereich des 1. EA verzichten, was zu Freiflächenverlusten innerhalb des verdichteten nördlichen Quartiers führte und eine Identitätsbildung erschweren könnte.

Klimatische Auswirkungen durch den Alternativentwurf von Bloem im Vergleich zum Masterplan:

- wegen der hohen stadtklimatischen Bedeutung des Gebiets und der klimatischen Empfindlichkeit der Nachbarquartiere ist der Klimaaspekt von großer Bedeutung für die städtebauliche Konzeption. Darüber hinaus ist das Plangebiet ein Klimamodellquartier. In diesem Zusammenhang wäre eine Überbauung der Frischluftleitbahn zwischen Bahngelände und Park bzw. Park und angrenzendem Quartier, wie im Entwurf von Herrn Bloem vorgeschlagen, als äußerst problematisch anzusehen.

3. Denkmalschutz

Vorgaben aus der Auslobung

„Vorgaben zum Umgang mit dem denkmalgeschützten Ensemble

Die Bauten der Teilfläche Ib (Harkortstraße 79-81, 125) bilden einen verschiedene Zeitschichten umfassenden, heterogenen Komplex, der sich hinsichtlich des denkmalpflegerischen Umgangs wie folgt untergliedern lässt (Abb. 8):

Bereich A - Denkmalerhalt

- Harkortstraße 125 (ehem. Kleiderkammer, um 1900)
- Harkortstraße 79-81, d. h.: südliche Hälfte der Westzeile (ehem. Güterempfangsschuppen, um 1900) mit Werkstattgebäude und Kopfbau an der Harkortstraße (1950er/60er Jahre) sowie
- gesamter westlicher, hofseitiger Teil der Ostzeile (ehem. Güterversandschuppen) mit Kopfbau an der Harkortstraße (um 1900)

Das Denkmal ist in diesem Bereich im Bestand zu erhalten, es sind keine Aufstockungen oder Überbauungen möglich. Der Charakter des Verladehofes ist zu erhalten.“ (S.20)

Alternativ-Entwurf Bloem:

- Der Verladehof-Charakter wird durch die erhebliche Zäsur in mittlerer Höhe des Hofes stark beeinträchtigt. Diese Straße würde in unzulässiger Weise in die Denkmalsubstanz eingreifen und die historische Anlage massiv schädigen bzw. zerstören. Der Nutzen dieser Wegeverbindung wäre zudem funktional fraglich; zudem wenn die Verlagerung der Fernbahn nicht realisiert werden sollte.