

Themen die im Rahmen der Diskussion des Berichtes der vorbereitenden Untersuchungen angesprochen und geklärt werden sollten – Mitschrift aus der Veranstaltung vom 29.5.: - ergänzt durch das Koordinierungsgremium per E-Mail am 1.6.2012 und von Herrn Bloem per E-Mail am 1.6.2012. Da Herr Bloem in einem eigenen Dokument gearbeitet hat, werden hier die Fragen eins zu eins durch copy und paste wiedergegeben, dadurch ergeben sich manchmal inhaltliche Dopplungen. Um eine etwaige inhaltliche Verfälschung durch eine Zusammenfassung zu vermeiden, wurden die Dopplungen in Kauf genommen. Es wurde lediglich versucht, eine inhaltliche Clusterung vorzunehmen.

Zusammengefügt von Gesa Birnkraut, am 6.6.2012.

Thema	Anmerkungen Mario Bloem / Verweis auf Fundstelle im Bericht	Antwort der BSU
Grundsätzliches		
<p>Das Gebiet wird von der Politik als zweitwichtigstes Stadtentwicklungsprojekt nach der Hafencity bezeichnet.</p> <p>Warum gibt es nach über 2 Jahren Planungszeit kein vollständig durchgearbeitetes Konzept für das Gesamtgebiet, sondern nur Teilkonzepte mit unterschiedlicher Genauigkeit?</p> <p>Warum ist z.B. der neue Fernbahnhof bislang unsichtbar, während für die Teilfläche II bereits Fußgängerbrücken eingezeichnet sind, die aber erst gebaut werden können, nachdem der Fern-Bahnhof bereits entstanden und in Betrieb ist?</p>	<p><i>Als wesentlicher Grund wird der "Umnutzungsdruck" auf einer Teilfläche genannt.</i></p> <p><i>Gutachten S. 125: Da nicht auf allen erfassten Teilflächen des Untersuchungsgebietes der gleiche Umnutzungsdruck lastet, ergeben sich unterschiedliche zeitliche Entwicklungshorizonte. Es wurde daher kein übergreifendes Konzept entwickelt."</i></p> <p><i>Die "Vorbereitenden Untersuchungen" sollten jedoch eigentlich ein konkretes Gesamtkonzept zum Ergebnis haben.</i></p> <p><i>Gutachten S. 125: Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des § 165 BauGB ist im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ein Konzept zu entwickeln. Dieses dient als Grundlage für die Definition von Zielen und Zwecken einer potenziellen Entwicklungsmaßnahme sowie als Basis für die erforderliche Kostenschätzung.</i></p> <p><i>Das Konzept für das Untersuchungsgebiet basiert auf den konkreten, unmittelbar aus der Bestandsaufnahme und -analyse abgeleiteten Konzeptvorgaben und deren</i></p>	<p>Aufgrund der unterschiedlichen zeitlichen Entwicklungsperspektiven wurde ein räumlich differenziertes Konzept erarbeitet, das für einzelne Teilräume jeweils Aussagen in unterschiedlicher Detailschärfe enthält.</p> <p>Die Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer für die Teilfläche I sind schon sehr konkret und die Fläche lässt sich auch unabhängig von der Verlagerung des Fernbahnhofs entwickeln. Der Bedarf, neuen Wohnraum zu schaffen, ist zurzeit sehr hoch. Daher wurde für diese Teilfläche schon im Jahr 2010 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Aus Gründen des räumlich-funktionalen Gebietszusammenhangs wurde der Wettbewerb als Ideenteil auf die angrenzende Teilfläche II ausgeweitet. Diese Fläche befindet sich im Eigentum der DB und sie steht erst nach Verlagerung des Fernbahnhofs zur Verfügung. Die im Wettbewerbsergebnis und Masterplan eingezeichneten Fußgängerbrücken deuten dabei an, welche zusätzlichen Wegeverbindungen über die verbleibenden Bahngleise geschaffen werden sollen. Die Lage und Ausprägung der Brücken spiegelt aber noch keine konkrete Planung wider, die erst durchgeführt werden kann, wenn die</p>

	<p><i>Verdichtung in Form von Leitbildern."</i></p>	<p>Bahn ihrerseits ihre Planungen für die zukünftigen Gleisverläufe konkretisiert. Konkrete Planungen für den Fernbahnhof sind von der DB AG bisher nicht angestellt und vorgelegt worden. Daher kann im Konzept auch kein durchgeplantes Verkehrsbauwerk dargestellt werden. Der Fernbahnhof ist im Konzept gleichwohl nicht „unsichtbar“, sondern in voraussichtlicher Lage, Größe, Erschließung etc. grob dargestellt worden.</p> <p>Für die übrigen Teilflächen, insbesondere die Teilfläche VI, wurde kein Konzept in gleicher Detailschärfe erarbeitet, weil hier mit Entwicklungsdruck erst nach Verlagerung der Fernbahn gerechnet wird. Die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten sind im Gegensatz zur Teilfläche II nicht nur allein von der Verlagerung der Fernbahn abhängig, sondern auch von den Entwicklungsabsichten und -möglichkeiten privater Grundeigentümer, insbesondere von der Post. Aus diesem Grund wurden für diese Teilfläche nur Grundzüge planerischer Zielaussagen erarbeitet, die zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert werden.</p>
<p>Welche Gründe sprechen dafür, dass Hamburg eine "städtebauliche Entwicklungsmaßnahme" durchführt?</p>	<p><i>Diese Frage wird im gesamten Gutachten nicht beantwortet.</i></p> <p><i>Gutachten S. 11: "Mit den im vorliegenden Bericht dokumentierten vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 BauGB soll ermittelt werden, ob der im oben dargelegten</i></p>	<p>Die Voraussetzungen zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (SEM) nach § 165 BauGB werden in Kapitel 5 und 6 des Berichts geprüft. In Kapitel 5 wird dabei nach Flächen und nach dem Stand des Verfahrens differenziert</p>

	<i>Untersuchungsgebiet zu initiiierende Transformationsprozess ganz oder teilweise im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden kann oder soll.</i>	<p>untersucht.</p> <p>Da die Gemeinde (hier die FHH) keine freie Wahl hat, ob sie städtebauliche Verträge mit den Eigentümern schließt oder eine SEM förmlich festlegt, konnte und kann die Frage, ob eine förmliche Festlegung durchgeführt werden soll, so nicht beantwortet werden. Die Verhandlungen mit den Eigentümern sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht gescheitert.</p>
ECE		
<p>Rolle der ECE (Vorkaufsrecht) Welche Rolle spielt die ECE ?</p> <p>Wurden die Aussagen der ECE von der Stadt Hamburg bzw. der STEG nicht überprüft ?</p>	<p><i>S. 110:"Die Holsten Brauerei ist Eigentümer einer Fläche, die gegenüber ihrem heutigen Produktionsgelände auf der westlichen Seite der Harkortstraße liegt.....Für diese Fläche hat sich die ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG nach eigenen Aussagen eine befristete Kaufoption gesichert.</i></p> <p><i>Bis wann läuft die Kaufoption ?</i></p> <p><i>Wurde auch eine Kaufoption für das Holsten-Produktionsgelände vereinbart ?</i></p> <p><i>Sind die Kaufoptionen im Grundbuch eingetragen?</i></p>	<p>Bereits in der Diskussion am 29.5. geklärt</p> <p>Nach Pressemeldungen hat Holsten die Fläche an die ECE verkauft. Da die Stadt ein Vorkaufsrecht hat, muss der Kaufvertrag der Finanzbehörde und dem Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung vorgelegt werden. Dies ist bisher nicht geschehen (Stand: 16.7.).</p>

Öffentliche / private Flächen		
Erwerb der öffentlichen und privaten Flächen durch die Stadt (vor allem Grünflächen)		Bereits in der Diskussion am 29.5. geklärt
<p>Warum hat die Stadt Hamburg keine Kosten für den Erwerb von Flächen im Teilgebiet I bis III eingeplant?</p> <p>Sind dann nicht die Grünflächen, die Straßen und die Plätze in Zukunft privat ?</p>	<p><i>S. 185 Eine Neuordnung des Bodens ist nicht notwendig und nicht geplant. Für den Erwerb von Grundstücken, die von der Stadt Hamburg für die Durchführung der städtebaulichen Maßnahme erworben werden, sind aufgrund der momentan mit den Grundstückseigentümern laufenden Verhandlungen vorerst keine Kosten eingestellt worden. Sollte es jedoch zum Ankauf der Grundstücke durch die Stadt Hamburg kommen, sind diese Kosten zu ermitteln.</i></p>	<p>Die Flächen für Grünflächen, Straßen und Plätze im Masterplangebiet (Teilflächen I+II) werden von den privaten Grundeigentümern hergestellt und der Stadt anschließend kostenfrei übergeben. Sie werden damit öffentlich sein.</p> <p>Ein Ankauf von Baugrundstücken ist derzeit nicht vorgesehen.</p>
Autoarmes Wohnen		
Autoarmes Wohnen (Tiefgaragenplätze)	<p>Durch Autoarmes Wohnen sollen Stellplätze –auch und gerade Tiefgaragenplätze– eingespart werden!</p> <p>Die Frage muss lauten, warum das Autoarme Wohnen nicht als echte Option zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs aufgezeigt wird. Zumal sich hierdurch echte Kosteneinsparungen realisieren lassen – z.B. auch beim geplanten Ausbau des Knotenpunktes Stresemannstraße / Harkortstraße / Kaltenkircher Platz.</p> <p>Warum wird hier an der realitätsfernen Annahme von 20% Autoarmem Wohnen festgehalten, obwohl im gesamten Altonaer Umfeld bereits wesentlich mehr Haushalte</p>	<p>Der Begriff des Autoarmen Wohnens ist in der Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und Fahrradstellplätze“ definiert. Kurz gesagt handelt es sich um eine Wohnform, bei der sich die Bewohner vertraglich verpflichten, auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Daher kann auf Herstellungspflicht für Stellplätze (die hier in Tiefgaragen unterzubringen wären) weitgehend verzichtet werden. Ein Anteil von 20% autoarmen Wohnens kann als Zielsetzung durchaus als ambitioniert bezeichnet werden.</p> <p>Das schließt natürlich keinesfalls aus, dass es auch weitere Haushalte gibt, die auch ohne vertragliche Selbstbindung auf ein Auto verzichten. Die Rechtslage ist derzeit so, dass bei Wohnungsbauvorhaben 0,6</p>

	auf ein Kraftfahrzeug verzichten?	<p>Stellplätze je Wohnung hergestellt werden müssen. Demnach müssten bereits für 40% der Haushalte keine Tiefgaragenstellplätze hergestellt werden, was natürlich auch zu Kosteneinsparungen führt. Derzeit wird geprüft, ob die Herstellungsverpflichtung für das Gebiet Mitte Altona weiter abgesenkt werden kann. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass der Verzicht auf die Herstellung von Tiefgaragenplätzen auf privaten Grundstücken nicht dazu führen darf, dass Fahrzeuge (z.T. illegal) im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden und die angrenzenden Wohnviertel mit zusätzlichem Parkdruck belasten.</p> <p>Die offenen Fragen soll ein Mobilitätskonzept klären. Hierzu wird es 2012 noch eine öffentliche Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung geben.</p>
Verkehr		
Verkehr	Nicht spezifiziert	
Mischung		
Nutzungsmischung in Bezug auf Kulturinstitutionen, soziale Einrichtungen, Gewerbe, etc..	<p>S.133 Es gibt keine quantifizierbaren Aussagen zum angestrebten Ziel der sozialen Mischung.</p>	<p>Ein Quartier mit einer ausgewogenen gemischten Sozialstruktur wird durch eine Vielzahl von Faktoren bestimmt (z.B. Alter, Geschlecht, Herkunft, Familienstand, Einkommen der Bewohner etc.). Ein wirksames städtebauliches Instrument, um auf eine ausgewogene Sozialstruktur eines Quartiers Einfluss zu nehmen, ist das Wohnungsangebot. Hierzu gibt es quantitative Vorgaben („Drittel-Mix“, Anteil Baugemeinschaften etc.).</p>
Soziale Mischung in Bezug auf Wohnen und		Das Gutachten stellt die Zielaussagen dar,

<p>Gewerbe und in der Vernetzung zu den anliegenden Stadtteilen (Stichwort ist auch Wohntypologie)</p>		<p>die im Masterplan festgelegt sind. Demnach soll der Schwerpunkt auf Wohnnutzungen liegen, ergänzend sind wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen, Läden, soziale Einrichtungen vorgesehen. Quantitative Vorgaben sind zum gegenwärtigen Planungsstand nicht sinnvoll, da die tatsächliche Umsetzbarkeit des Ziels der Nutzungsmischung im Einzelfall sehr stark von rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen abhängt, die erst im Laufe der weiteren Planungen geklärt werden (z.B. Lärmemissionen, kleinräumige Erschließung, Vorhandensein von Außenflächen, Exposition/Orientierung von Fassadenöffnungen etc.). Es ist richtig, dass über die Wohn- und Gebäudetypologie Einfluss auf die soziale Mischung im Quartier genommen werden kann und soll (s.o.). Der städtebauliche Maßstab der umliegenden Stadtteile soll dabei auch der Maßstab für die Mitte Altona sein (vgl. Masterplan).</p>
<p>Warum sind keine Ziele und keine Begründung zur angestrebten "sozialen Mischung" für das neue Stadt-Quartier im Gutachten zu finden?</p> <p>Warum werden bei der sozialen Mischung nicht konkrete Werte für das Gesamtgebiet bzw. für die einzelnen Teilbereiche genannt?</p>	<p><i>Im Konzept wird formuliert, dass familiengerechte Wohnungen angestrebt werden.</i></p> <p><i>Gutachten S. 133 "Wohnen spielt als Hauptnutzung eine dominierende Rolle. Ein Schwerpunkt soll bei familiengerechten Wohnungen gesetzt werden."</i></p> <p><i>Es gibt keine Aussagen zur angestrebten "sozialen Mischung" - und wie dieses übergreifende Ziel als "öffentliches Interesse"</i></p>	<p>Städtebauliche Zielsetzungen zur sozialen Mischung im Sinne einer „Sozialauswahl“ sind rechtlich weder möglich noch umsetzbar und bei näherem Hinsehen mit grundgesetzlich garantierten Freiheitsrechten (freie Wohnortwahl) und dem Diskriminierungsverbot auch nicht vereinbar. Das städtebauliche Instrument zur Beeinflussung der Sozialstruktur ist, wie oben dargestellt, das Wohnungsangebot.</p>

	<i>hergeleitet und begründet werden kann.</i>	
Kleinteiligkeit in der Bebauung		
Kleinteiligkeit in der Bebauung	Nicht spezifiziert	<p>Eine Parzellierung der einzelnen Baublöcke ist auf der Ebene der vorliegenden Planungen noch nicht vorgesehen. Für die Flächen südlich der Stresemannstraße gibt der aus dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs entwickelte Masterplan die künftige städtebauliche und landschaftsplanerische Struktur des Gebietes vor und legt die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Flächen fest. Die geplante Blockstruktur sowie die vorgesehene Höhenstaffelung innerhalb der einzelnen Baublöcke bieten gute Voraussetzungen, um bei der späteren Realisierung eine kleinteilige Parzellierung der Grundstücke vorzunehmen.</p> <p>Für die weiteren Bauflächen im VU-Gebiet, insbesondere die Postflächen, ist eine kleinteilige Bebauung ebenfalls möglich. Der Bericht der vorbereitenden Untersuchungen trifft bisher allerdings nur Aussagen zu Nutzungsarten und möglichen Bebauungsdichten. Eine weitergehende Detaillierung wäre zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll (siehe auch Antwort zum ersten Fragenkomplex „Grundsätzliches“)</p>

S-Bahn		
S. 152 Bericht – wie hoch sind die S-Bahn Kosten konkret?	Warum wird hier nicht mit konkreten Zahlen operiert, sondern stattdessen mit nicht hinterlegten Aussagen über zu hohe Kosten? Selbst wenn die Kosten hoch wären – warum wird hier keine Gegenrechnung als „Mischkalkulation“ in Betracht der zu gewinnenden weiteren Flächen und der wesentlich besseren Anbindung an Ottensen gemacht?	Die FHH vertritt die Einschätzung, dass die Kosten für die erforderlichen Maßnahmen zur Tieferlegung der S-Bahn die erzielbaren Grundstückserlöse bei Weitem überwiegen und die Maßnahme daher nicht wirtschaftlich sein kann. Für diese Einschätzung ist keine dezidierte Kostenermittlung notwendig, sondern sie kann allein mit dem vorhandenen ingenieurmäßigen Sachverstand getroffen werden.
Was bedeutet "unverhältnismäßig kostenintensiv" im Zusammenhang mit der Tieferlegung der S-Bahn? Wie hoch sind die Kosten der Tieferlegung?	<p><i>S. 152 "Eine Überdeckung der Gleise wäre aufgrund einer überwiegenden Hochlage der S-Bahn nur im Rahmen einer unverhältnismäßig kostenintensiven und technisch aufwendigen Tieferlegung möglich.</i></p> <p><i>Eine konzeptionelle Behandlung war daher nicht erforderlich und wurde in Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt nicht durchgeführt.</i></p> <p><i>In Nürnberg wurde eine U-Bahn mit einer Länge von 1,6 km inkl. 2 Bahnhöfe für 65 Mio. € realisiert. In Altona wären für die Tieferlegung nur 800 m und keine Bahnhöfe notwendig, d.h. für voraussichtlich ca. 35 Mio. € machbar.</i></p>	<p>Die S-Bahn verläuft im Bereich Ottensen/Altona auf unterschiedlichen Höhenniveaus. Um die S-Bahnstrecken auf einer Länge von 800m zu überdecken, müssten bei laufendem Betrieb auf mehreren hundert Metern Gleisanlagen abgesenkt und vorhandene Ingenieurbauwerke abgerissen und in Tieflage neu errichtet werden.</p> <p>Die konstruktiven Anforderungen, um auf einem entsprechenden Deckel Bauwerke errichten zu können, sind sehr hoch und kostenintensiv. Die Erfahrungen mit dem A7-Deckel zeigen, dass selbst bei einer Beteiligung Dritter (wie z.B. dem Bund) noch enorme Kosten bei der Stadt verbleiben. Im Falle einer Überdeckung der S-Bahn aus rein städtebaulichen Gründen müssten die Kosten einseitig von der Stadt getragen werden, eine Beteiligung der DB käme nicht infrage. Fraglich ist überdies, ob die DB einer solchen Maßnahme überhaupt zustimmen</p>

		<p>würde, da sie erheblich in die Betriebsabläufe eingreifen würde.</p> <p>Die Zahlen zur Nürnberger U-Bahn lassen sich nicht überprüfen. Die Vergleichbarkeit eines U-Bahnneubaus mit der Tieferlegung einer bestehenden S-Bahntrasse mit komplexen Höhengniveaus und Abzweigungen ist nicht gegeben. Auch rein rechtlich sind eine U-Bahn (kommunal, Bau und Betrieb nach BOStrab) und eine S-Bahn (Bund, Bau und Betrieb nach AEG) nicht vergleichbar.</p>
--	--	---

Stresemannstraße		
S. 151 Bericht Stichwort Stresemannstraße, was ist der konkrete Ansatzpunkt für die dort geführte Argumentation		
Warum gibt es kein klares Konzept für die Stresemannstraße?	<p><i>Die Stresemannstr. ist verbesserungswürdig. Die Wohnungen dort sehr lärmbelastet. Dennoch werden keine konkreten Vorschläge gemacht. Warum?</i></p> <p><i>S. 151 "Da wie für das Bahnhofsumfeld auch für die Teilfläche VII kein vollständiges Konzept ausgearbeitet wurde, werden die Leitbilder nicht vollumfänglich berücksichtigt. Es wurden Konzeptansätze mit einem hohen Abstraktionsniveau entwickelt, die lediglich eine Entwicklungsmöglichkeit für diesen Bereich aufzeigen, jedoch keinen Aufforderungscharakter haben.</i></p> <p><i>Obwohl der Raum derzeit umstrukturiert und aus städtebaulich-landschaftsplanerischer Sicht als verbesserungswürdig zu bewerten ist, sind die Grundstücke vollständig genutzt, sodass kein Handlungsbedarf besteht. Der derzeitige Bestand wird durch die Konzeptansätze nicht in Frage gestellt.</i></p> <p><i>S. 151 "Die Lärmbelastung durch die angrenzenden Verkehrstrassen ist so hoch, dass im Falle einer Neuplanung</i></p>	<p>Aufgrund der hohen Lärmimmissionen und der isolierten Lage eignen sich die Teilflächen an der Stresemannstraße (Teilfläche VII) für gewerbliche Nutzungen, nicht aber für Wohnnutzungen.</p> <p>Es gibt auf der Teilfläche VII allerdings einen nennenswerten Anteil von Bebauung mit Wohnnutzungen, die Bestandsschutz genießt. Die städtebauliche Situation ist gegenwärtig stabil, d.h. es gibt keine strukturellen Leerstände und keinen erkennbaren Umnutzungsdruck. Aufgrund der Lärmbelastung kommt eine planerische Sicherung und Ausweitung der Wohnnutzung nicht infrage. Eine nachträgliche Herstellung von Lärmschutz an Gebäuden oder an der Bahn kann rechtlich nicht vorgeschrieben werden.</p> <p>Insofern gibt es für diesen Teilbereich derzeit kein Handlungserfordernis.</p>

	<i>eine schutzbedürftige Nutzung wie das Wohnen an dieser Stelle nicht mehr abwägungsfehlerfrei berücksichtigt werden dürfte."</i>	
<p>Warum wird mit der Entwicklung der Teilfläche I bereits ein Knotenausbau an der Stresemannstr. erforderlich?</p> <p>Könnte durch einen deutlich erhöhten Anteil von autoarmem Wohnen auf der Teilfläche I dieser Kostenaufwand nicht deutlich reduziert oder sogar vermieden werden?</p>	<p><i>S. 153 "Mit Entwicklung der Teilfläche I wird zudem ein erster Ausbau des Knotenpunktes Stresemannstraße/ Harkortstraße/ Kaltenkirchener Platz...erforderlich."</i></p> <p><i>Welche Kostenersparnis ergibt sich im Gesamtprojekt bzw. im 1. Bauabschnitt bei der verkehrlichen Erschließung (innere und äußere) sowie bei den Wohnbaukosten, wenn 80% autoarmes Wohnen umgesetzt würde?</i></p>	<p>Der Knotenpunkte Stresemannstraße / Harkortstraße / Kaltenkircher Platz ist bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Der Ausbaubedarf ergibt sich aus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen, das durch die Mitte Altona erzeugt wird. Näheres kann der Verkehrsuntersuchung zur Mitte Altona entnommen werden http://www.hamburg.de/contentblob/3304138/data/vu-neue-mitte-altona-01-bericht.pdf</p> <p>Der Ausbaubedarf des Knotenpunktes würde auch bei einem höheren Anteil autoarmen Wohnens in Mitte Altona bestehen. Zwar wird das Kfz-Verkehrsaufkommen infolge eines höheren Anteils autoarmen Wohnens zurückgehen, weil der Pkw-Besitz geringer ist und weniger Fahrten mit eigenen Kfz zurückgelegt werden. Auf der anderen Seite nehmen z.B. Fahrten mit fremden Pkw (Mietauto, CarSharing), Lieferservices, Bringdienste usw. zu, sodass die Effekte z.T. wieder relativiert werden. Autoarmes Wohnen kann zu Kostenersparnissen führen, weil z.B. weniger Tiefgaragenstellplätze errichtet werden. Andererseits entstehen auch Mehrkosten, z.B. für den erforderlichen Ausbau des ÖPNV.</p>
Schule / Kita		
Stadtteilschule – im 1. Bauabschnitt?	Sind weitere soziale Einrichtungen im neuen Stadtteil nicht erwünscht – oder warum sind sie nicht Bestandteil der	Bereits in der Diskussion am 29.5. geklärt

	Planungen, mithin kein Beauftragungsgegenstand geworden?	
<p>Warum waren nur Schule und Kita im Fokus der Betrachtung?</p> <p>Warum ist das Thema "Inklusion" nicht näher untersucht worden?</p>	<p><i>S. 44 "Eine Erhebung der weiteren sozialen Einrichtungen im Umfeld des Untersuchungsgebietes war nicht Beauftragungsgegenstand, da diese Erkenntnisse für die Bearbeitung der vorbereitenden Untersuchungen nicht von vorrangigem Belang waren."</i></p>	<p>Gegenstand der Untersuchung sind die sozialen Einrichtungen gewesen, die zur gesetzlichen Aufgabe der städtischen Daseinsvorsorge gehören. Inklusion ist ein integrierter Ansatz, der auch städtebauliche Themen berührt, jedoch kaum auf der Maßstabsebene der vorbereitenden Untersuchungen. Das Thema „Inklusion“ wird im weiteren Qualifizierungsprozess der Planungen behandelt werden.</p>

Bodenwertgewinne		
S.189: Wie hoch sind die zu erwartenden Bodenwertgewinne?	Eine noch zentralere Frage bei der Entscheidung über die Durchführung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gibt es wohl kaum. Trotzdem gibt das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen darüber keinerlei Auskunft.	In der Veranstaltung am 27.10.2011 wurde über die Frage der Bodenwertsteigerungen auf einem Bürger Forum öffentlich dargestellt und diskutiert (siehe: http://www.hamburg.de/contentblob/3304186/data/handout-der-bsu-zur-bodenwertsteigerung.pdf oder http://www.hamburg.de/protokolle-praesentationen/ zur gesamten Veranstaltung).
Welche Bodenwertgewinne entstehen durch die Schaffung von neuem Baurecht?	<i>Diese Frage wird im gesamten Gutachten nicht beantwortet, obwohl sie eine zentrale Bedeutung im Verfahren hat.</i> <i>=> § 166 BauGB "Erwirbt die Gemeinde ein Grundstück nicht, ist der Eigentümer verpflichtet, einen Ausgleichsbetrag an die Gemeinde zu entrichten, der der durch die Entwicklungsmaßnahme bedingten Erhöhung des Bodenwerts seines Grundstücks entspricht."</i>	Zuständig für die Ermittlung der Höhe des Ausgleichsbetrages nach § 166 BauGB ist der Gutachterausschuss in Hamburg. (Anmerkung: Insofern war diese Frage nicht Bestandteil des beauftragten Gutachtens). Wie hier richtig zitiert wurde, ist dabei nur der Wertzuwachs abschöpfbar, der durch die SEM bedingt wurde.
Verbindung zu den anderen Stadtteilen		
Nord-Süd-Verbindung der Quartiere	Fehlt.	Siehe folgende Antwort
Warum gibt es keine Nord-Süd-Verbindung der Stadtquartiere?	<i>Im Leitbild-Entwurf ist eine angestrebte Nord-Süd- Verbindung der Stadtteile als gelber Doppelpfeil dargestellt (S. 120). Im Rahmenplan (S. 154) ist diese Verbindung aber nicht erkennbar.</i> <i>Warum ist dieses Ziel im Rahmenplan nicht umgesetzt worden ?</i>	Die idealisierte Darstellung einer direkten Nord-Süd-Verbindung ist real aufgrund der Barrierewirkung des Bahndamms und der Stresemannstraße technisch nur sehr schwer herstellbar. Der Rahmenplan schlägt eine Rad- und Fußwegeverbindung vor, die von der Teilfläche II nach Norden unter den oder über die Bahngleise und im Anschluss über die Stresemannstraße führt (angedeutete Brücke). So soll eine Verbindung zum Bahnhof Diebsteich hergestellt werden. Die technische Machbarkeit dieser Verbindung hängt von den Planungen der DB zu den

		zukünftigen Gleislagen nach der Verlagerung des Fernbahnhofs ab.
Verbindungswege zu den anliegenden Stadtteilen		Verbindungen der Mitte Altona, vorrangig für Fußgänger und Radfahrer, zu den anliegenden Stadtteilen sind vorgesehen. Die räumliche Trennwirkung der Bahn nach Ottensen soll überwunden werden, insbesondere mittels der geplanten Westanbindung, die von der Teilfläche II nach Westen bis zur Kohlentwiete führen soll.
Eigentumsstrukturen, Mietpreise, Sozialbindungen in den angrenzenden Stadtteilen sind nicht analysiert worden.	Siehe „Atlas Altona“.	Siehe Analyse im Bericht Seite 41 ff., 47 ff.
Warum wurden bei Wohnungen die aktuellen Eigentumsstrukturen, die Mietpreise und die Sozialbindungen im erweiterten Betrachtungsraum (angrenzende Stadtteile) nicht analysiert und daraus Schlüsse / Zielvorgaben für die Neue Mitte Altona abgeleitet ?	<p><i>Zur aktuellen Wohnraumversorgung in der direkten Nachbarschaft der Neuen Mitte Altona werden keine Zahlen genannt.</i></p> <p><i>Dabei sind im Atlas Altona eine Reihe von Werten (z.B. die Bedeutung der Genossenschaften bei der Wohnraumversorgung) deutlich hervorgehoben.</i></p> <p><i>Hieraus hätten auch Ziele für die Neue Mitte Altona abgeleitet werden können.</i></p>	Siehe Analyse im Bericht Seite 41 ff., 47 ff., insbesondere Erläuterungen unter „Schlussfolgerungen für die Planung“ auf Seite 48.
Vielfalt		
S.120, S.121: Vielfalt schaffen	Werden diese Projekte aus den Bodenwertsteigerungen oder nachträglich von der Stadt Hamburg bezahlt?	Es gibt weder eine Beschlusslage der Hamburgischen Bürgerschaft noch eine Vereinbarung zwischen Eigentümern und Stadt zu dieser Frage. Insofern ist weder über das „ob“ noch über das „wie“ entschieden worden.
Wie kann das Leitziel "Vielfalt schaffen"	<i>Es ist nicht erkennbar, wie das Ziel "Vielfalt schaffen" beispielsweise im</i>	Die konkrete Umsetzung von Leitzielen war nicht Bestandteil des Auftrages der steg. Dies ist im Rahmen

<p>konkret umgesetzt werden?</p>	<p><i>Teilgebiet I konkret abgesichert und umgesetzt wird.</i></p> <p><i>S. 120/121: "... Die angestrebte Vielfalt erfordert zwingend auch eine Kleinteiligkeit in der baulichen Entwicklung. Die vielfältigen Nutzungsmischungen sollen mit einem Schwerpunkt auf Wohnen für Familien, alternative Wohnformen, Generations- und Integrationsprojekte, sowie einem Mix aus Bildung und Kultur (Stadtteilkultur), Gastronomie, Dienstleistung und Gewerbe fortgeschrieben werden...."</i></p> <p><i>Auf welche Weise werden z.B. Generations- und Integrationsprojekte sowie ein Mix aus Bildung und Kultur (Stadtteilkultur) erreicht und im Gebiet umgesetzt? Werden diese Projekte aus den Bodenwertsteigerungen oder von der Stadt nachträglich extra finanziert?</i></p>	<p>von Vorbereitenden Untersuchungen nicht notwendig, sondern wird im weiteren Verfahren zu klären sein.</p>
<p>Lärm</p>		
<p>S.71, S.75, S.141, S.143: Warum wird im Teilgebiet I kein Gewerberiegel zur Minderung der erheblichen Lärmbelastung vorgesehen – so wie im Teilgebiet VI ?</p>	<p>Ist der Lärm in Gebiet I ein anderer Lärm als jener in Gebiet VI? Welche Lösung ist die richtige??</p>	<p>Beide Gebiete sind stark durch Verkehrslärm belastet. In beiden Fällen wird eine lärmabschirmende, geschlossene Bebauung vorgeschlagen. Welche Nutzung in den Gebäuden jeweils stattfindet (z.B. Wohnen, Büro, Gewerbe) hängt dabei auch von städtebaulichen Gesichtspunkten ab.</p>
<p>Warum wird im Teilgebiet I der Lärm nicht durch Gewerbebauten von den</p>	<p><i>Die Lärmprobleme sind im Gutachten deutlich dargestellt (S. 75). Das Teilgebiet I ist besonders vom Lärm</i></p>	<p>Teilgebiet I soll schwerpunktmäßig dem Wohnungsbau dienen (Ergänzung vorhandener Wohngebiete). Hier wirkt</p>

<p>Wohnhäusern fern gehalten?</p>	<p><i>betroffen.</i></p> <p><i>S. 71 "Auf die Verkehrslärmbelastung muss planerisch reagiert werden. Generell sollte hier eine geschlossene Bauweise als Gebäuderiegel entwickelt werden, um den von den Verkehrsstrassen ausgehenden Emissionen eine Barriere entgegenzustellen, welche die dahinter liegende Wohnnutzung vor Lärm abschirmen kann."</i></p> <p><i>Wäre eine Umplanung des Städtebaus im Teilbereich I nicht sinnvoller, als mit Lärmschutzfenstern, Lärmschutzwänden oder besonderen Grundrissen der Wohnungen arbeiten zu müssen?</i></p> <p><i>Könnte nicht auch die Grünfläche der Teilfläche I durch städtebauliche Maßnahmen (Gebäuderiegel) vor Lärm geschützt werden?</i></p>	<p>der Lärm in erster Linie von Norden auf das Gebiet ein. Wenn in den Wohnungen die Treppenhäuser, Flure, Bäder usw. nach Norden orientiert werden und die Wohn- und Schlafräume nach Süden (zum ruhigen Innenhof), wäre dies eine sinnvolle Lösung zum Umgang mit dem Lärm. Teilgebiet II soll eine stärkere Mischung aus Wohnen und Gewerbe aufweisen (Nähe zum Fernbahnhof). Dort wirkt der Lärm vorrangig von Südwesten auf das Gebiet ein. An diesem Standort könnten also nur sehr ungünstig Wohnungsgrundrisse entstehen, so dass ein abschirmender Gewerberiegel hier sinnvoller sein kann. Allerdings sind gewerbliche Nutzungen nicht unproblematisch, da sie auch zusätzliche Störungen verursachen können.</p> <p>Im Detail kann es in beiden Gebieten auch andere Lösungsmöglichkeiten zum Lärmschutz bzw. zur Nutzungsanordnung geben, die von der groben Grundausrichtung abweichen.</p> <p>Im Prinzip könnte der Stadtteilpark in Teilgebiet I durch eine Bebauung abgeschirmt werden. Dies würde aber eine Reihe von Nachteilen bewirken: Der Park könnte nicht mehr erweitert werden, der offene Blick nach Westen und die Nachmittagssonne würden abgeschirmt und eine klimatisch wichtige Frischluftleitbahn unterbrochen werden. Als sinnvollere Alternative dazu sollten weniger lärmempfindliche Parknutzungen (z.B. Skaterbahn, Streetballplatz) an die Bahn gelegt und auf Lärmschutz verzichtet werden.</p>
<p>Kosten</p>		
<p>S. 190 Finanzierung fließt nur teilweise an die Stadt zurück</p>	<p>Mitnichten geklärt. Warum wird hier schon im Vorwege davon ausgegangen, dass die Städtebauliche</p>	<p>Bereits in der Diskussion am 29.5. geklärt. Die Frage, insbesondere in der mittleren Spalte, ist nicht verständlich. Auf Seite 190 wird nicht davon ausgegangen, dass eine SEM ein Verlustgeschäft sei. Vielmehr werden</p>

	Entwicklungsmaßnahme für die Stadt Hamburg ein Verlustgeschäft sei? Wo verbleiben die zu erwartenden beträchtlichen Bodenwertgewinne?	verschiedene Risiken aufgezeigt und der Schluss gezogen, dass es KEINE Kostenaspekte gibt, die eine SEM verhindern würden.
Warum werden bei den Baukosten nur Nettokosten und keine Bruttokosten angegeben?	<p><i>S. 182 Alle Kostenpositionen sind als Nettokosten, d.h. ohne Umsatzsteuer, dargestellt.</i></p> <p><i>Im Eckpunktepapier der Stadt Hamburg wurde mit den Grundeigentümern eine Kostendeckung in Höhe von 30 Mio. € (inkl. MwSt.) d.h. Bruttokosten vereinbart.</i></p>	<p>Es gibt keine Kongruenz zwischen Bericht der steg und Eckpunktevereinbarung. Insofern fand auch keine Abstimmung im Hinblick auf Zahlen statt.</p> <p>Die Eckpunktevereinbarung wurde deutlich früher geschlossen und basiert auf Grundlagen einer groben Kostenschätzung. Die Kostenschätzung der VU ist auf einen volkswirtschaftlichen Fokus ausgerichtet.</p>
Bahn und Post		
<p>Zur Verlagerung der Bahnflächen gibt es seit vielen Jahren - trotz intensiver Verhandlungen - keinen entsprechenden Beschluss der Bahn. Zurzeit kann deshalb von einer Verlagerung nicht ausgegangen werden.</p> <p>Warum werden nicht die Postflächen als 2. Bauabschnitt vorgeschlagen?</p>	<p><i>Bei Umnutzung der Flächen nördlich der Stresemannstr. könnten ca. 2.200 Wohnungen errichtet werden? Das Ziel, möglichst kurzfristig zusätzlichen innerstädtischen Wohnraum zu schaffen, wurde von der Hamburger Politik klar vorgegeben.</i></p> <p><i>Wäre dieses Ziel von Seiten der Stadtentwicklung nicht wichtiger als ein Langzeit-Erhalt des Metro-Handels und der Postflächen an diesem Standort?</i></p>	<p>Die Postflächen und die Metrofläche befinden sich in Privateigentum und genießen Bestandsschutz (abgeleitet aus Art. 14 GG, Eigentumsgarantie). Die Postflächen sind planungsrechtlich als solche gesichert. Eine Überplanung der Flächen für Wohnnutzungen ist ohne das Einvernehmen der Grundeigentümer kaum möglich und würde sehr hohe Entschädigungsansprüche auslösen. Eine Umsetzung von Wohnungsbauvorhaben auf den Post- und Metrofläche wäre überhaupt nur mit Zustimmung der Eigentümer möglich. Gegenwärtig ist damit zu rechnen, dass eine Entwicklungsperspektive für die Postflächen erst nach der Verlagerung des Fernbahnhofs besteht.</p>
Einbezug der Postfläche in den 2. Bauabschnitt – warum wird dies nicht mit einbezogen?		s.o.

Sonstiges		
<p>Welche Anlagen existieren zu den Vorbereitenden Untersuchungen (Inhaltsliste)?</p> <p>Warum wurden diese Anlagen bislang nicht deutlich erwähnt?</p> <p>Wann können die Bürger diese Anlagen einsehen?</p>	<p><i>In den vorbereitenden Untersuchungen wird beiläufig die Existenz von Anlagen erwähnt.</i></p>	<p>Nach der Prüfung der Voraussetzungen des Informations- und Freiheitsgesetzes wurden die Anlagen inzwischen veröffentlicht unter http://www.hamburg.de/contentblob/3481128/data/bericht-vuma-23-4-2012-anlagen.pdf</p>

Weitere Anmerkungen von Herrn Bloem:

Erklärungsbedürftige Formulierungen im Gutachten

S. 189

"Die Stadt Hamburg hat weiterhin die Möglichkeit, von den Grundstückseigentümern (vgl. §§ 153, 154 BauGB) Ausgleichsbeträge zu erheben. Die Ausgleichsbeträge dienen zur Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme. Ihre Berechnung bezieht sich auf die Steigerung des Bodenwerts der Grundstücke im Untersuchungsgebiet aufgrund der Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Hat jedoch ein Grundstückseigentümer im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Ordnungsmaßnahmen durchgeführt oder Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen errichtet, so sind ihm diese Kosten anzurechnen. Da im Zuge des Abschlusses der städtebaulichen Verträge die Grundstückseigentümer für die Erstellung von Erschließungsanlagen anteilig die Kosten übernehmen sowie Gemeinbedarfseinrichtungen, wie z.B. Kitas, erstellen, sind damit die Ausgleichsbeträge abgegolten. Demzufolge werden keine Mittelzuflüsse aus der Erhebung von Ausgleichsbeiträgen in die Berechnung eingestellt.

Mit den letzten beiden Sätzen werden die Bodenwertgewinne der Grundeigentümer, die eigentlich die Gesamtmaßnahme finanzieren sollten, "unsichtbar gemacht".

Antwort der BSU:

Zitat verkürzt, bitte siehe 6.2.1. a. E. Im Übrigen kann beim Abschluss von Abwendungsvereinbarungen kein Ausgleichbetrag erhoben werden. Zuständig zur Ermittlung der Höhe der Ausgleichsbeträge ist der Gutachterausschuss. Siehe zur Frage der Höhe des Ausgleichsbetrages auch § 171 Absatz 1 Satz 2, § 156 a BauGB und § 155 BauGB

Kostenrisiko für die Stadt Hamburg

Szenario 1 / S. 190 "Es gelingt der Stadt Hamburg, mit den Eigentümern der Teilflächen I, II und III, aufbauend auf der Eckpunktevereinbarung städtebauliche Verträge zu schließen. Somit wird die Entwicklung des Gebietes (inklusive der Errichtung der Gemeinbedarfseinrichtungen) durch die Grundstückseigentümer erfolgen bzw. von diesen finanziert. Die weiteren Kosten verbleiben bei der Stadt Hamburg, die die zu erwartenden Ausgaben in ihre Haushaltsplanung einstellt.

Nach der "Eckpunktevereinbarung" soll die Stadt Hamburg alle Kosten der Gebietsentwicklung tragen, welche 30 Mio. € inkl. MwSt. überschreiten. Die Bodenwertgewinne dagegen würden bei den privaten Eigentümern bleiben.

Nach der o.g. Formulierung scheint diese Regelung - zum Nachteil von Hamburg - weiterhin von den Gutachtern vorgeschlagen zu werden.

Szenario 2 / S. 190 "Eine Einigung mit den Grundstückseigentümern ist nicht möglich. Die Stadt Hamburg wird die Grundstücke im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erwerben, die Neuordnung der Grundstücke durchführen und die baureifen Grundstücke zweckgebunden wieder veräußern. Somit fallen sämtliche Kosten zuzüglich der Kosten für die Grundstücke vorerst für die Stadt Hamburg an. In die Haushaltsplanung muss der Bedarf der liquiden Mittel eingestellt werden. Nach Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und den Abverkauf der baureifen Grundstücke fließt ein Teil der in den Vorjahren ausgegebenen Finanzierungsmittel wieder in den Haushalt zurück."

Warum nur "ein Teil" der Gelder zurückfließt, wird vom Gutachter nicht begründet. Die Möglichkeit, dass Hamburg über die Bodenwertgewinne sogar Überschüsse erwirtschaften könnte, wird nicht erwähnt.

Szenario 1 wird positiv dargestellt, obwohl hier ein Kostenrisiko für Hamburg besteht.

Szenario 2 wird vom Gutachter negativ dargestellt, obwohl hier für Hamburg eine vollständige Refinanzierung möglich wäre.

Ergebnis: Szenario 1 und 2 müssen ordentlich tabellarisch aufgelistet und mit Zahlenwerten verglichen werden, damit Hamburg die bessere Option wählen kann.

vorläufiges Fazit

Die "Vorbereitenden Untersuchungen" der STEG bilden in der bisher vorgelegten Form noch keine ausreichende Grundlage für die Hamburger Politik, um zu entscheiden, ob eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme für die Neue Mitte Altona beschlossen werden soll/kann oder nicht.

Viele Fragen sind noch ungeklärt, das Gesamtkonzept ist bislang nicht vollständig erstellt, der Fernbahnhof unbekannt und die Bodenwertgewinne nicht berechnet.

Man bekommt bei der Lektüre des Gutachtens den Eindruck, dass von den großen Zielen am Anfang, am Ende nichts mehr übrig ist: Es gibt kein Gesamtkonzept, es werden nur Teillösungen vorgeschlagen und manchmal bleibt einfach alles beim Alten, wie z.B. die Wohnungen an der Stresemannstr. oder der Lärm an der Bahntrasse - obwohl man die Mißstände offensichtlich sogar erkannt hat.

Dass wesentliche Inhalte im Gutachten noch fehlen und nachgeliefert werden müssen, hat sogar Oberbaudirektor Jörn Walter bei der Präsentation des Gutachtens in Altona für möglich erachtet und einen entsprechenden Vorbehalt bereits öffentlich formuliert.

Die oben aufgeführten Fragen machen deutlich, dass diese Einschätzung richtig war und dass es lohnenswert ist, die vorgelegten "Vorbereitenden Untersuchungen" nur als ersten Entwurf anzunehmen, der fachlich nun noch weiter ergänzt werden muss.

Auf der jetzigen Grundlage können: - keine fundierte Entscheidungen über eine "städtebauliche Entwicklungsmaßnahme" nach § 165 getroffen werden, - keine städtebaulichen Verträge für die Neue Mitte Altona mit den Grundeigentümern abgeschlossen werden.

Antwort der BSU:

Die BSU nimmt das Fazit zur Kenntnis. Gegenwärtig werden Stellungnahmen der zu beteiligenden Dienststellen zum Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen eingeholt. Die BSU wird nach Eingang aller Stellungnahmen eine eigene Stellungnahme zum Bericht verfassen und veröffentlichen.