



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Landes- und Landschaftsplanung
Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Projektgruppe Planung Mitte Altona
LP PPMA

Hamburg, 27. Februar 2013
Tel. 42840-8285

Niederschrift

über die öffentliche Plandiskussion

zum Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 26 (Mitte Altona)

am Mittwoch, 20. Februar 2013

im Infozentrum Mitte Altona, Harkortstraße 121, 22765 Hamburg

Moderation

Herr Classen, Mitglied der Bezirksversammlung und Vorsitzender des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Altona

Vortrag

Herr Gerdemann, Leiter der Projektgruppe Planung Mitte Altona

Besucherinnen und Besucher

ca. 200 Personen, darunter:

Herr Thomas Adrian,

Mitglied der Bezirksversammlung Altona (SPD-Fraktion)

Herr Uwe Szczesny,

Mitglied der Bezirksversammlung Altona (CDU-Fraktion)

Herr Christian Trede,

Mitglied der Bezirksversammlung Altona (Fraktion GRÜNE)

Herr Robert Jarowoy,

Mitglied der Bezirksversammlung Altona (Fraktion DIE LINKE)

Herr Lorenz Flemming,

Mitglied der Bezirksversammlung Altona (FDP-Fraktion)

Von der Veranstaltung werden Bild- und Tonaufnahmen gemacht. Das Protokoll gibt die Wortbeiträge der Bürgerinnen und Bürger thematisch gegliedert wieder.

Beginn der Veranstaltung: ca. 18:45 Uhr

Ende der Veranstaltung: ca. 21:40 Uhr

Die Besucherinnen und Besucher hatten ab 17:30 Uhr Gelegenheit, aufgehängte Bilder und Pläne anzusehen. Zudem wurde das anliegende Informationsblatt verteilt.

Herr Classen begrüßt die Anwesenden. Er schildert kurz die Besonderheiten des Bebauungsplan-Verfahrens (Vorbehaltsgebiet und kooperatives Verfahren) und den geplanten Ablauf der öffentlichen Plandiskussion. Er weist daraufhin, dass alle Anwesenden eingeladen sind, ihre Fragen, Anregungen und Bedenken hinsichtlich der Planung zu äußern. Die vorgebrachten Argumente würden protokolliert und in einer der folgenden Sitzungen des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Altona behandelt.

Im Folgenden stellt **Herr Gerdemann** anhand einer Präsentation (siehe Anlage) das Bebauungsplan-Verfahren und den Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 26 vor (siehe beiliegendes Informationsblatt). Er erläutert zunächst, dass Überlegungen der Deutschen Bahn AG, den Regional- und Fernbahnhof Altona nach Norden in den Bereich des heutigen S-Bahnhofs Diebsteich zu verlegen sowie das Freiwerden weiterer Flächen (alter Güterbahnhof und Brauereiflächen) an der Harkortstraße Anlass für die Planungen zu einem neuen Stadtteil im nördlichen Umfeld des heutigen Bahnhofs seien. Auf Flächen, die bereits heute der kommunalen Planungshoheit der Stadt zugänglich seien, sollen schnellstmöglich bis zu 1.600 Wohnungen entstehen.

Herr Gerdemann stellt dar, dass das Bebauungsplan-Verfahren auf vorangegangenen Verfahren und Planungen, u.a. den Vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 BauGB, einem städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb und einem Masterplan basiere. Ziel sei es, einen neuen Stadtteil zu entwickeln, der sich in die vorhandene Strukturen der Umgebung integriere und Quartiersbezüge aufnehme und stärke. Der neue Stadtteil solle große Alltagsqualitäten aufweisen und eine Vielfalt im Hinblick auf Städtebau, Freiräume und Nutzungen schaffen. Die Identität des Gebiets als ehemalige Bahn- und Gewerbefläche solle - u.a. durch den Erhalt vorhandener Baudenkmäler - erhalten werden. Die Planung solle zudem dazu genutzt werden, auch für das Umfeld attraktive Angebote z. B. durch die Realisierung einer Parkanlage oder kleinerer Versorgungseinrichtungen zu schaffen.

Durch den Bebauungsplan Altona-Nord 26 sollen, so führt Herr Gerdemann weiter aus, zur Stärkung des Wohnstandortes die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnen, davon mindestens ein Drittel im geförderten Wohnungsbau, geschaffen werden. Jeweils ein weiteres Drittel solle im frei finanzierten Miet- bzw. Eigentumswohnungsbau entstehen (so genannter „Drittel-Mix“). Insgesamt 20% der Wohneinheiten sollen durch Baugemeinschaften errichtet werden. Ergänzend seien Flächen für gewerbliche Nutzungen mit einem Schwerpunkt in den Güterhallen vorgesehen. Zudem werde im Bebauungsplan ein Standort für eine Stadtteilschule festgesetzt. Durch die Ausweisung einer etwa 2,7 Hektar großen öffentlichen Grünfläche sollen des Weiteren Flächen für einen Stadtteilpark gesichert werden. Eine umfassende Absicherung des intensiv abgestimmten und in der Öffentlichkeit bereits bekannten und diskutierten Masterplans werde zudem durch die Festsetzung von Baugrenzen (Blockrandbebauung), Geschossigkeit (V bis VII Geschosse) bzw. Gebäudehöhen sichergestellt.

In den Bebauungsplan werde darüber hinaus eine Straßenverkehrsfläche zwischen Harkortstraße und Haubachstraße aufgenommen, die aus verkehrlichen Gründen erforderlich und schon im Bebauungsplan-Entwurf Altona-Nord 12 vorgesehen worden sei. Randbereiche dieser Straße würden auf dem Gelände der Theodor-Haubach-Schule liegen, so dass auch wegen möglicher Grenzkorrekturen das Schulgelände als Fläche für den Gemeinbedarf in das Plangebiet aufgenommen werde.

Herr Gerdemann führt zudem aus, dass bestimmte Regelungen in den so genannten Abwendungsvereinbarungen mit den Eigentümern der Flächen im Plangebiet getroffen werden. Der Bebauungsplan-Entwurf werde erst beschlossen, wenn diese Vereinbarungen abschließend verhandelt und unterschrieben seien.

Im Anschluss stellt Herr Gerdemann die Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan und das Landschaftsprogramm vor, die parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Der Änderungsbereich umfasst im Wesentlichen das Plangebiet des Bebauungsplanentwurfs Altona-Nord 26. Beide Planwerke stellen für diesen Bereich derzeit Bahnflächen dar. Die Flächen sollen künftig als „Wohnbauflächen“ und „Grünflächen“ dargestellt werden. Darüber hinaus beinhaltet der Bereich für die Flächennutzungsplanänderung die südlich des Brauereigeländes gelegene Fläche zwischen Harkortstraße und Haubachstraße, die gegenwärtig als „gewerbliche Baufläche“ dargestellt ist. Hier soll zukünftig entsprechend dem Bestand „Wohnbaufläche“ dargestellt werden. Analog der geplanten Darstellung im Flächennutzungsplan sollen im Landschaftsprogramm die künftigen Bauflächen als Milieu „Verdichteter Stadtraum“ dargestellt werden. Im Zentrum befindet sich die Parkanlage, die mit einer grünen Wegeverbindung an das bestehende Freiraumnetz angebunden wird.

Am Ende seines Vortrags referiert Herr Gerdemann die umfangreichen beauftragten bzw. bereits vorliegenden umweltbezogenen Gutachten bzw. weitere, aus Fachplanungen zu entnehmende Umweltinformationen.

Abschließend weist Herr Gerdemann auf zwei Termine im Infozentrum hin, die von den Bürgerinnen und Bürgern zu einer vertiefenden Information und Diskussion des aktuellen Planungsstand genutzt werden können (siehe Anlage Präsentation und Informationsblatt).

Eine Bürgerin möchte daraufhin wissen, ob die bei diesen Terminen geäußerten Anregungen und Bedenken ebenfalls dem Ausschuss vorgelegt werden.

Herr Gerdemann erläutert, dass alle bisherigen Bürgerforderungen stets in den politischen Diskussionsprozess eingebracht worden seien. Unter anderem liege den politischen Gremien bereits eine Liste mit 560 Bürgerforderungen sowie einem jeweils zugehörigen Abwägungsvorschlag vor, die im Beteiligungsverfahren zum Masterplan vorgebracht wurden und zum Teil auch Bebauungsplanbezug aufweisen. Diese wurden und werden im Abwägungs- und Entscheidungsprozess berücksichtigt. Genauso werde auch jetzt ein umfassender Bericht über die Äußerungen der Bürger an die politischen Gremien ergehen.

Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger

Änderungsverfahren für den Flächennutzungsplan und das Landschaftsprogramm

Zu diesem Verfahrensteil wurden keine Fragen, Anregungen oder Ergänzungen vorgetragen.

Maß der baulichen Nutzung

Eine Bürgerin (Altona-Nord) möchte wissen, warum anders als in der Umgebung, die überwiegend fünfgeschossig sei, im Plangebiet durchgehend sieben Geschosse vorgesehen werden.

Herr Gerdemann führt aus, dass eine Mischung aus fünf-, sechs und siebengeschossigen Gebäudeteilen vorgesehen sei, die sich an den Angaben des Masterplans orientiert. Es komme so zu einer städtebaulich sinnvollen Staffelung der Gebäudehöhen, die sowohl Ausdruck der gewünschten Kleinteiligkeit ist, als auch Belange wie die Belichtung von Wohnungen und Lärmschutz berücksichtigt. Eine detaillierte Durcharbeitung des dem Bebauungsplan zugrunde liegenden städtebaulichen Entwurfs im Hinblick auf die Geschossigkeiten werde erfolgen.

Auch **Herr Classen** erläutert, dass die Planung noch konkretisiert werde.

Eine Bürgerin (Mitglied des Koordinierungsgremiums) fragt mit Verweis auf das im Infozentrum ausgestellt Modell, in dem die Neubauten durchgehend höher als die umgebende Bestandsbebauung sind, welche Aussagen verlässlich seien.

Herr Classen und **Herr Gerdemann** antworten, dass die im Bebauungsplan getroffenen Aussagen verlässlich seien. Diese würden, wie bereits erläutert, noch konkretisiert.

Ein Bürger (Altona-Nord) stellt fest, dass die Anzahl der Wohneinheiten bereits feststeht. Daher müssten implizit auch die Geschossigkeiten bereits festgelegt worden sein.

Herr Gerdemann widerspricht, dass es sich bei der Zahl der Wohneinheiten lediglich um eine rechnerische Ermittlung auf der Grundlage von Durchschnittswerten handele. Die Geschossigkeiten stünden noch nicht abschließend fest. Folglich sei auch die Zahl der Wohneinheiten als eine profunde Schätzung zu betrachten.

Flächen für Gemeinbedarf (Theodor-Haubach-Schule und neue Stadtteilschule)

Ein Elternratsvertreter der Theodor-Haubach-Schule erläutert, dass die Schüler den Bau eines Baumhauses am nordöstlichen Rand des Schulhofs planten. Den Elternvertretern sei nun klar geworden, dass im Zuge der Realisierung einer Verbindungsstraße zwischen Hartertstraße und Haubachstraße die in Frage kommenden Bäume vermutlich gefällt würden. Zudem führe die geplante Straße ohne Gehweg direkt am Schulgebäude entlang, so dass eine erhebliche Belästigung durch Verkehrslärm zu befürchten sei. Darüber hinaus werde die Schule zu einer von Verkehrsflächen umschlossenen Insel. Der Elternratsvertreter erläutert eine Alternativplanung (siehe Anlage), die unter Verzicht auf die Straße eine Ausweitung des Schulgeländes nach Norden auf das dort befindliche Brauereigelände vorsieht. Um eine Verbindung zwischen dem neuen Stadtteil und dem angrenzenden Stadtraum herzustellen, solle der Schulhof der Theodor-Haubach-Schule als öffentliche Grünfläche, die im unmittelbaren Kontakt mit dem geplanten Stadtteilpark stehe, ausgewiesen werden. Angesichts der schon heute steigenden Schülerzahlen sollte der Schulhof vergrößert und nicht verkleinert werden. Zudem sei es erforderlich, die heutige Schulhoffläche auf der Haubachstraße wei-

terhin planungsrechtlich zu sichern. Sie sollte daher ebenfalls als öffentliche Grünfläche in den Plan aufgenommen werden.

Der Elternratsvertreter regt darüber hinaus an, mit der angrenzenden Brauerei einen Verlagerung der Hauptzufahrt zum Gelände von der Harkort- in die Haubachstraße zu diskutieren. Die Haubachstraße sei bis zum Schulgelände ohnehin gewerblich geprägt, so dass dort weiterer Schwerlastverkehr nicht störe, wohingegen die Harkortstraße durch eine Abnahme dieses Verkehrs deutlich entlastet werden könnte und eine engere Verbindung zwischen dem neuen Stadtteil und der östlichen Umgebung möglich sei.

Herr Classen dankt für die umfangreichen Anregungen und die Alternativplanung und sagt deren Diskussion im weiteren Verfahren zu.

Ein Bürger (Mitglied des Stadtteilforums) (Altona-Nord) erklärt, dass die im Plangebiet vorgesehene Stadtteilschule der Versorgung der im Gebiet wohnenden Schüler und als Ersatz für die Kurt-Tucholsky-Schule dienen solle. Die im Bebauungsplan festgesetzte Fläche für den Gemeinbedarf entspreche jedoch nur der Größe der Kurt-Tucholsky-Schule. Er möchte wissen, inwieweit die Planung in Bezug auf die erforderlichen Größen bereits überprüft wurde.

Herr Gerdemann erläutert, dass für den neuen Stadtteil lediglich eine Grundschule erforderlich wäre. Die entsprechenden Kapazitäten seien im Umfeld vorhanden. Bei der im Plangebiet vorgesehenen Gemeinbedarfsfläche handele es sich explizit um einen räumlich günstiger gelegenen Ersatzstandort für die Kurt-Tucholsky-Schule. Der Einzugsbereich erstreckte sich über die Mitte Altona hinaus nach Altona-Nord und Altona-Altstadt. Hinsichtlich des Raumprogramms und der Flächenbedarfe wurde stets die Schulbehörde einbezogen. Wie alle anderen Fachdienststellen werde sie auch im weiteren Planungsprozess beteiligt.

Ein Bürger stellt in Frage, dass die räumlichen Kapazitäten der neuen Schule für die Schüler der Kurt-Tucholsky-Schule und die Schüler aus der Mitte Altona ausreichen werden.

Herr Gerdemann führt erneut aus, dass wie schon heute die Kurt-Tucholsky-Schule die neue Schule ein deutlich größeres Einzugsgebiet als die Mitte Altona haben werde. Der Anteil der zusätzlichen Schüler würde sich daher relativieren.

Herr Grab (Behörde für Schule und Berufsbildung) stellt dar, dass der Schulentwicklungsplan grundsätzlich alle größeren Neubauplanungen berücksichtige. Die Kurt-Tucholsky-Schule sei im Schulentwicklungsplan 6-zügig vorgesehen, weise derzeit tatsächlich jedoch nur vier Klassen je Jahrgangsstufe auf. Es seien also noch ausreichende Kapazitäten für weitere Schüler vorhanden. Zudem sei zu berücksichtigen, dass angrenzende Gymnasien derzeit erweitert würden.

Öffentliche Grünfläche

Eine Bürgerin (Mitglied des Koordinierungsgremiums) macht darauf aufmerksam, dass die geplante Grünfläche auch dem Ausgleich von Versorgungsdefiziten im Umfeld dienen soll. Nun seien innerhalb der nur 2,7 Hektar großen Grünflächen ein Bolzplatz, ein Kinderspielplatz, ein Schulhof und Entwässerungsanlagen geplant. Sie fragt, warum die Bürgerforderung nach einer temporären Grünfläche, die erst bebaut werden dürfe, sobald der zweite

Bauabschnitt und damit der Rest des Stadtteilparks realisiert werde, nicht berücksichtigt wurde. Sie befürchtet, dass der Bahnhof eventuell nicht verlagert wird. Dann könne der zweite Bauabschnitt mit weiteren Grünflächen nicht entstehen und es verbliebe dauerhaft ein Freiflächendefizit.

Herr Gerdemann erläutert, dass die umfassend abgestimmten Vorgaben für den Wettbewerb - die Realisierung einer insgesamt ca. 10 Hektar großen Parkfläche, von denen rund 3 Hektar bereits im ersten Bauabschnitt realisiert werden - durch den Masterplan nahezu umgesetzt würden. Der Forderung nach einer temporären Grünfläche wurde bei der Entscheidung über den Masterplan politisch nicht gefolgt.

Verkehr und Verkehrsflächen

Eine Bürgerin fragt, welche Bedeutung die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nördlich der Güterhallen habe. Sie möchte zudem wissen, wo Tiefgaragen-Einfahrten vorgesehen sind.

Herr Gerdemann erläutert, dass es sich bei allen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung um „Fußgängerbereiche“ handle. Die Fläche nördlich der Güterhalle sei also mit den Quartiersplätzen vergleichbar. Die weitere Ausgestaltung dieser Flächen erfolge im kommenden Planverfahren. Tiefgaragen-Einfahrten seien noch nicht verortet und entsprechende Regelungen daher im Bebauungsplan noch nicht festgesetzt.

Ein Bürger (Mitglied des Koordinierungsgremiums) fordert, den Anteil der nur für Fußgänger zugänglichen Flächen im Plangebiet zu erhöhen. Es sei z.B. nicht nachvollziehbar, warum am Park durch Pkw befahrbare Straßen liegen müssen. Angesichts der vielen Baugemeinschaften, die an autofreiem Wohnen interessiert seien, müsse der Anteil von Straßenverkehrsflächen nicht so groß sein wie derzeit im Bebauungsplan festgesetzt.

Herr Gerdemann bedankt sich für die Anregung und sagt weitere Informationen nach Abschluss des Erschließungskonzepts zu. Ggf. sei es möglich, den Anteil von Fußgängerbereichen zu erhöhen.

Herr Classen ergänzt, dass im Bebauungsplan auch Fuß- und Radwege gelb dargestellt seien.

Ein Bürger möchte wissen, ob die auf derzeit privaten Grundstücksflächen gelegenen Flächen für die Straße und auch den Park von der Stadt erworben und dann öffentlich werden. Er fragt, ob es sich bei den öffentlichen Räumen im Plangebiet tatsächlich um öffentliche Fläche handeln werde, auf denen z.B. Demonstrationen stattfinden können. Er befürchtet eine Art gated community mit privaten Straße und Parkflächen.

Herr Gerdemann erläutert dass gelb und grün dargestellte Flächen, also die öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die öffentliche Grünfläche, in das Eigentum der FHH, in die Verwaltung des Bezirksamts Altona übergehen werden.

Ein Bürger (Ottensen) fragt, ob schon im Rahmen des ersten Bauabschnitts eine Umgestaltung des Lessingtunnels und damit insbesondere der dort verlaufenden Radwege möglich sei.

Herr Gerdemann antwortet, dass eine umfangreiche Umgestaltung wie sie der Masterplan vorsehe von einer Verlagerung des Bahnhofs abhängig sei. Ggf. sei eine Umgestaltung auch möglich, wenn die Bahn z.B. für Sanierungsmaßnahmen in den Gleiskörper eingreifen müsse. Er sagt zu, dass die Behörde dieses Thema weiterhin im Blick behalten werde.

Autoarmes Wohnen

Ein Bürger (Mitglied des „Netzwerks autofreie Mitte Altona“) weist darauf hin, dass es 15 Baugemeinschaften mit insgesamt etwa 1.000 Mitgliedern gebe, die bereit seien, vollständig auf einen eigenen Pkw zu verzichten und Interesse daran hätten, ihre Wohnprojekte in der Mitte Altona zu realisieren (<http://www.altonasneuemitte.de>). Er bemängelt, dass 80 % der Aussagen, die ein Bebauungsplan zu treffen habe, noch nicht vorlägen. Er spricht sich dafür aus, die Harkortstraße als Tempo-30-Zone auszuweisen. Zusammen mit einem höheren Anteil autofreien Wohnens würde dies zu einer deutlichen Minderung der Lärmproblematik führen.

Herr Gerdemann entgegnet, dass eine Regelung zu Tempo-30-Zonen nicht Gegenstand des Bebauungsplans sein könne. Dieser sichere lediglich Flächen für den Straßenverkehr. Die genaue Ausgestaltung der Flächen sowie verkehrliche Regelungen seien in nachgeordneten Verfahren zu treffen. Die Anregung werde jedoch an die zuständigen Dienststellen weitergeleitet.

Ein Schüler der Gruppe „Stadt macht Schule“ spricht sich angesichts des hohen Anteils von Haushalten ohne Auto im Umfeld der Mitte Altona auch für einen höheren Anteil autoarmen Wohnens im neuen Stadtteil aus.

Herr Gerdemann erläutert daraufhin, dass bei der Diskussion um autoarmes Wohnen häufig zwei Sachverhalte vermischt würden. Er stimmt dem Schüler darin zu, dass im Umfeld der Mitte Altona etwa 60 % der Haushalte kein Auto besitzen. Dies sei jedoch ein freiwilliger Verzicht z.B. aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung. Mit dem in der Mitte Altona geplanten autoarmen Wohnen gehe jedoch eine rechtliche Verpflichtung einher. Für jeweils zehn neue Wohnungen würden nur zwei Stellplätze realisiert, während allgemein acht, bzw. sechs im Abminderungsgebiet üblich seien. Vergleichbare Projekte gebe es in Hamburg bereits, jedoch seien diese deutlich kleiner. Ein Anteil von 10 – 20 % aller Haushalte eines Stadtteils, die rechtlich verbindlich auf den Besitz eines Pkws verzichten, sei daher neu.

Herr Gerdemann erklärt weiter, dass unabhängig von diesen Überlegungen ein umfassendes Mobilitätskonzept für die Mitte Altona entwickelt werden solle. Ziel sei es, mehr Haushalte zu einem freiwilligen Verzicht auf einen Pkw zu animieren, indem z.B. durch einen Ausbau des ÖPNV und gute Fuß- und Radwegeanbindungen Anreize dazu geschaffen werden.

Eine Schülerin der Gruppe „Stadt macht Schule“ spricht sich erneut für einen höheren Anteil autoarmen Wohnens aus.

Herr Classen dankt für die Anregung.

Ein Anwohner widerspricht den vorangegangenen Äußerungen und berichtet, dass bereits heute ein großer Parkdruck im Quartier herrsche. Er befürchtet, dass bei einer Reduktion

des Stellplatzschlüssels in der Mitte Altona viele Bewohner des neuen Stadtteils mit ihren Pkw in umliegende Straßen ausweichen und dort den Parkdruck weiter erhöhen könnten.

„Drittel-Mix“, soziale Mischung und Mieten

Ein Bürger (Altona-Nord) gibt zu bedenken, dass aus den zu erwartenden hohen Mieten im Bereich der Mitte Altona Steigerung der ortsüblichen Vergleichsmiete im Mietenspiegel resultieren werden. Daher seien auch steigende Mieten im Umfeld des neuen Stadtteils zu befürchten. Er regt an, die Mitte Altona bei der Ermittlung der Vergleichsmiete nicht zu berücksichtigen. Dies könne beispielsweise dadurch erreicht werden, in dem das neue Quartier im Mietenspiegel als eigenständiger Stadtteil klassifiziert werde.

Herr Classen weist auf die Unterteilung des Mietenspiegels in Baualtersklassen hin.

Herr Gerdemann sagt eine Klärung zu, ob der Vorschlag umsetzbar ist. Zuständig sei das Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Eine Bürgerin (Ottensen) fragt, wie die Wohnungen vermarktet werden. Sie hält den angestrebten Anteil von 20 % der Wohneinheiten in Form von Baugemeinschaften für zu niedrig. Sie möchte zudem wissen, ob der Anteil der Baugemeinschaften ausschließlich auf das Drittel des geförderten Wohnungsbaus entfallen wird. In diesem Fall sei auch ein Drittel von Wohnungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau zu wenig.

Herr Classen erklärt, dass der Bebauungsplan keine Festsetzungen zur Grundstücks- oder Wohnungsvergabe enthalte. Entsprechende Regelungen würden mit den Eigentümern jedoch in den Abwendungsvereinbarungen getroffen. Es sei zu berücksichtigen, dass es sich bei den Grundstücken im Plangebiet um private Flächen handele, über die die Stadt nicht uneingeschränkt verfügen könne.

Herr Gerdemann betont, dass als eines der Ziele des Masterplans der Drittel-Mix festgeschrieben sei. Auch bei städtischen Grundstücken werde in der Regel ein Anteil von einem Drittel der Wohneinheiten im öffentlich geförderten Wohnungsbau realisiert. 20 % würden im Allgemeinen an Baugemeinschaften vergeben. Dieser Standard solle auch in der Mitte Altona beibehalten, jedoch nicht überschritten werden. Für die Errichtung öffentlich geförderter Wohnungen gebe es durch die vorgegebenen Förderwege verbindliche Standards, so dass eine detaillierte Regelung im Bebauungsplan nicht erforderlich sei. Weitere Details seien erst nach Abschluss der Abwendungsvereinbarungen zu erwarten.

Herr Classen weist ergänzend auf die politischen Beschlüsse zum Drittel-Mix und auf deren Bindungskraft hin.

Eine weitere Bürgerin (Ottensen) fragt erneut, ob die 20 % Wohneinheiten in Baugemeinschaften von der Gesamtheit aller Wohnungen oder von einem der Drittel abgezogen werden.

Herr Gerdemann führt aus, dass Baugemeinschaften in allen drei Segmenten möglich seien. Es gebe diesbezüglich keine Festlegung. Es gebe natürlich auch Baugemeinschaften im nicht geförderten Eigentumsbereich. Herr Gerdemann erwähnt außerdem, dass die Fläche für Baugemeinschaften auch räumlich noch nicht verortet seien.

Herr Classen ergänzt, dass auch Genossenschaften sowohl frei finanzierte als auch geförderte Wohnungen anbieten.

Eine Bürgerin erklärt, sie wisse von konkreten Plänen, den öffentlich geförderten Wohnungsbau ausschließlich an den in jedem Fall verbleibenden Bahngleisen im Norden des Gebiets zu positionieren. Im Übrigen seien ausschließlich Eigentumswohnungen und hochpreisige Mietwohnungen geplant. Auch sie befürchtet steigende Mieten im Umfeld der Mitte Altona. Sie spricht sich dafür aus, nicht nur Aspekte des Naturschutzes, sondern auch des „Menschenschutzes“ zu berücksichtigen.

Herr Classen erklärt, dass der Bebauungsplan nicht regelt, an welcher Stelle welche Wohnungen errichtet werden. Es sei im Bebauungsplan allerdings sicherzustellen, dass überall gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorherrschen.

Eine Schülerin der Gruppe „Stadt macht Schule“ möchte wissen, wer die Bindungsdauer für die öffentlich geförderten Wohnungen festlege und was nach dem Auslaufen der Bindung passiere.

Herr Gerdemann erläutert, dass die Bindungsdauer generell und damit auch in der Mitte Altona 15 Jahre betrage. Danach unterlägen die Wohnungen der normalen Mietpreissteigerung. Für eine Verlängerung der Bindungszeiträume, die immer wieder diskutiert werde, müsse die Förderrichtlinie geändert werden.

Eigentumsverhältnisse

Eine Bürgerin fragt, wer die Eigentümer der Flächen seien.

Herr Gerdemann erläutert, dass es sich im Norden des Plangebiets um die ECE handele, die ehemaligen Güterhallen gehörten der aurelis und die übrigen Flächen im Süden der 112. PANTA.

Ein Bürger ergänzt daraufhin, dass es sich bei der 112. PANTA um einen Zusammenschluss der Unternehmen Behrendt Wohnungsbau, Fraatz-Bartels-Unternehmensgruppe und ECE handele.

Verlagerung des Bahnhofs

Eine Bürgerin (Mitglied des Koordinierungsgremiums) stellt in Frage, dass die Diskussion von Details zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll ist. Sie möchte wissen, warum überhaupt ein Teil der Fläche beplant wird, solange nicht klar sei, ob der Bahnhof Altona verlagert wird. Sie fragt, ob der Bebauungsplan wieder aufgehoben werde, falls eine Verlagerung des Bahnhofs nicht stattfinde. Einige Gebäude könnten ihrer Kenntnis nach in diesem Fall ohnehin nicht errichtet werden.

Herr Gerdemann erläutert, dass im Wettbewerb von Anfang an eine Zweistufigkeit der Entwicklung berücksichtigt wurde. Alle Gebäude funktionierten auch ohne den erst nach der Verlagerung des Bahnhofs möglichen zweiten Entwicklungsabschnitt. Die Planung im Geltungsbereich des Bebauungsplans könne daher auch ohne die Verlagerung vollständig umgesetzt werden. Zu klären seien daher in erster Linie Fragen der Wohnqualität.

Herr Gerdemann weist jedoch darauf hin, dass die drei nördlichen Blöcke unabhängig von der Verlagerung immer an den Bahngleisen liegen und damit Lärm und Erschütterungen ausgesetzt sein werden. Für diesen Bereich seien daher im Bebauungsplan in jeden Fall Lösungen und Maßnahmen vorzusehen. Für einige der südlichen Blöcke, dies sei unstrittig, wäre die Situation bei einer Verlagerung des Bahnhofs und einem entfallen der unmittelbar westlich des Plangebiets gelegenen Gleise günstiger. Der politische Auftrag laute jedoch, unabhängig vom Beschluss der Deutschen Bahn AG schon heute die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnen zu schaffen. Dies sei bei der Herstellung eines ausreichenden Lärmschutzes auch möglich. Ggf. erfolge der Beschluss der Bahn jedoch noch rechtzeitig, um im Bebauungsplan nur einen temporären Lärmschutz bis zur Verlagerung des Bahnhofs verpflichtend zu machen.

Herr Classen fragt, inwiefern auch das Gewerbe und die Schule im Westen des Plangebiets vor Lärmeintrag geschützt werden müssen.

Herr Gerdemann erläutert, dass die Lärmproblematik insbesondere bei der Schule in der architektonischen Konzeption zu berücksichtigen sei. Werkräume oder eine Turnhalle seien im lärmbelasteten Bereich sicher problemloser zu realisieren als normale Klassenräume. Zudem seien natürlich auch bei einem Schulgebäude technische Immissionschutzmaßnahmen wie besondere Fensterkonstruktionen möglich.

Ein Bürger möchte wissen, welche Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Deutsche Bahn AG zur Beschleunigung des Beschlusses für eine Bahnhofsverlagerung bestehen. Insbesondere im Bereich der S-Bahn-Station bestehe ein erheblicher Sanierungsstau. Hier komme es z.B. zu Wassereinbrüchen.

Herr Classen ergänzt, dass sich auch das Bahn-Viadukt in keinem guten Zustand befinde. Eine Sanierung bzw. ein Neubau sei auch an dieser Stelle erforderlich. Er weist jedoch auch darauf hin, dass die S-Bahn in jedem Fall am heutigen Standort verbleiben werde und daher unabhängig von einer Verlagerung des Regional- und Fernbahnhofs Sanierungsmaßnahmen vorgenommen werden müssten.

Herr Gerdemann führt aus, dass die Entscheidung ausschließlich bei der Deutschen Bahn AG liege. Seitens der Stadt gebe es keine Einflussmöglichkeiten. Die Bahn wird den Bebauungsplanentwurf im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme erhalten und in diesem Rahmen ggf. Angaben zu ihrem aktuellen Planungsstand machen. Generell liege die Planungshoheit für die Bahnflächen jedoch mit dem Eisenbahnbundesamt bei der Bahn selbst.

Beteiligungsverfahren und Alternativplanungen

Ein Bürger (Mitglied des Koordinierungsgremiums) meldet sich zu Wort. Er führt aus, dass das Gremium im Dezember 2011 im Rahmen eines Bürgerforums gewählt worden sei, um die Planungen zur Mitte Altona kritisch zu begleiten. Wegen gravierender Fehler der Planung habe das Koordinierungsgremium bereits Anfang 2012 ein Moratorium zur Aussetzung des Verfahrens angeregt und einen diesbezüglichen Beschluss eines Bürgerforums erwirkt. Ziel sei es gewesen, den Planungsprozess bis zur Herbeiführung wichtiger Entscheidungen (u.a. zur Verlagerung des Bahnhofs) zu unterbrechen und die vorhandenen Fehler zu korri-

gieren. Der Beschluss des Bürgerforums sei jedoch von den politischen Gremien nicht berücksichtigt und die Planung unverändert vorangetrieben worden. Einer der Fehler, so führt das Mitglied des Koordinierungsgremiums aus, sei der Drittel-Mix mit dem zu geringen Anteil öffentlich geförderter Wohnungen, der zu einer unausgewogenen Sozialstruktur führen werde. Auch sei es problematisch, dass seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt stets davon ausgegangen werde, dass der Bahnhof Altona verlagert wird. Eine ausreichende Berücksichtigung der Lärmproblematik sei in der Planung nicht zu erkennen. Zudem sei der angestrebte Anteil von 20 % autofreien Haushalten zu niedrig, insbesondere im Vergleich mit dem Umfeld, in dem bis zu 60 % der Haushalte kein eigenes Auto besitzen. Es müsse abschließend, so das Mitglied des Koordinierungsgremiums, das Fazit gezogen werden, dass Bürgeranregungen in der Planung nicht berücksichtigt werden. Er nimmt an, dass sich dies auch im Bebauungsplan-Verfahren nicht ändern werde. Die Beteiligung sei daher eine Farce. Dies sei besonders problematisch, weil den Bürgern im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Masterplan stets gesagt worden sei, dass der Masterplan ein flexibles Planungsinstrument und kein geltendes Recht sei und dass Anpassungen in späteren Verfahren noch möglich seien. Der Bebauungsplan setze nun jedoch den Masterplan 1:1 um.

Herr Classen stellt klar, dass Bezirksversammlung und Bürgerschaft das Moratorium nicht ignoriert, sondern es nach eingehender Prüfung abgelehnt hätten. Die geäußerten Bedenken des Bürgers würden in die weitere Befassung der politischen Gremien eingehen.

Eine Bürgerin (Mitglied des Koordinierungsgremiums) weist darauf hin, dass das Baugesetzbuch die Diskussion von Planungsvarianten im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorschreibe. Im Rahmen der Präsentation seien jedoch nur ein städtebauliches Konzept und ein Bebauungsplan-Entwurf gezeigt worden.

Herr Gerdemann führt aus, dass es für die Fläche bereits diverse Entwürfe gegeben habe. Begonnen habe der Planungsprozess mit einer so genannten Architektur-Olympiade, die mehrere Konzepte hervorgebracht habe. Der prämierte Sieger-Entwurf sei von dem verfassenden Büro weiterentwickelt und detailliert ausgearbeitet worden. Durch einen weiteren städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb, dessen Erforderlichkeit im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen deutlich wurde, seien von verschiedenen Planern weitere Varianten entwickelt und diskutiert worden. Wiederum wurde der prämierte Sieger-Entwurf weiterentwickelt und diskutiert. Es liegen damit nach Einschätzung von Herr Gerdemann bereits in ausreichender Anzahl Varianten vor, die auch unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger diskutiert und abgewogen wurden.

Eine Schülerin der Gruppe „Stadt macht Schule“ möchte wissen, was mit alternativen Planungen geschieht, die entwickelt wurden, um den Masterplan zu kritisieren und andere Lösungsmöglichkeiten, z.B. für die Lärmproblematik aufzuzeigen. Sie fragt, ob diese in den Bebauungsplan integriert werden.

Herr Gerdemann antwortet, dass der Bebauungsplan im Hinblick auf den einwirkenden Lärm noch nicht abschließend überprüft wurde. Nach Abschluss der diesbezüglichen Gutachten werde eine Anpassung sowie die Ausarbeitung und Festsetzung erforderlicher Maßnahmen erfolgen.

Herr Classen fragt, ob die Anpassung sich auch auf den Städtebau beziehen könne.

Herr Gerdemann führt daraufhin aus, dass es einen klaren Auftrag der Bürgerschaft gebe, das vorliegende städtebauliche Konzept planungsrechtlich umzusetzen.

Ein Bürger äußert, dass er in Bezug auf den Beteiligungsprozess resigniert habe, da Bürgerwünsche und –äußerungen keine Berücksichtigung fänden.

Herr Classen stellt klar, dass die bisher im Rahmen der Bürgerbeteiligung geäußerten Anregungen und gestellten Forderungen im Rahmen der demokratisch legitimierten politischen Gremien, der Bürgerschaft und der Bezirksversammlung bzw. dem Stadtplanungsausschuss, diskutiert und beraten wurden. Nicht allen Forderungen konnte jedoch nach Abwägung aller Argumente gefolgt werden.

Eine Bürgerin (Mitglied des Koordinierungsgremiums) ruft in Erinnerung, dass im einleitenden Vortrag von Herrn Gerdemann darauf verwiesen wurde, dass die heutige öffentliche Plandiskussion nicht die letzte Beteiligungsveranstaltung sei. Sie möchte wissen, wann weitere Termine stattfinden, da der heute gezeigte Bebauungsplan allenfalls die Hälfte der erforderlichen Inhalte zeige.

Herr Gerdemann räumt ein, dass die weitere Terminalschiene noch nicht feststehe, da noch nicht absehbar sei, wann die Gutachten und die Fachplanungen (z.B. die Erschließungsplanung) abgeschlossen werden. Er sagt jedoch zu, dass im Sommer, wenn die Planung auf Grundlage der Ergebnisse der Gutachten konkretisiert wurde, eine weitere Vorstellung stattfinden werde.

Ein Bürger (Mitglied des Koordinierungsgremiums) drängt auf die Offenlegung der Abwendungsvereinbarungen, um den Bürgern Möglichkeiten zum Eingreifen zu eröffnen. Er erinnert daran, dass zunächst stets von geheimen Verhandlungen gesprochen worden sei. Dann sei dem Koordinierungsgremium jedoch von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und der Politik eine Offenlegung der Abwendungsvereinbarungen vor Unterschrift zugesagt worden. Der zeitliche Ablauf bis dahin sei jedoch immer noch sehr vage. Das Koordinierungsgremium habe dennoch bereits so genannte „Prüfsteine“ entwickelt, anhand derer die Abwendungsvereinbarungen bewertet werden sollen. Es sei aber leider unklar, ob Kritikpunkte des Koordinierungsgremiums Berücksichtigung finden und die Abwendungsvereinbarungen dann entsprechend nachgebessert werden.

Herr Gerdemann führt aus, dass die Abwendungsvereinbarungen noch nicht abgeschlossen seien. Seiner Erinnerung nach wurde lediglich eine Offenlegung nach Unterschrift zugesagt. Dafür seien jedoch noch kein Termin und kein Modus entwickelt worden.

Eine Bürgerin möchte daraufhin wissen, ob es für die Bürgerinnen und Bürger Möglichkeiten gebe, auf die Abwendungsvereinbarungen Einfluss zu nehmen und Veränderungen durchzusetzen.

Herr Classen erklärt, dass es sich bei den Vereinbarungen um eine Einigung zwischen zwei Partnern handele – der Stadt und den Eigentümern. Er stimmt den Bürgern jedoch darin zu, dass eine Information über die Inhalte der Abwendungsvereinbarungen schon vor Unterschrift zugesagt war. Sollte eine Einigung nicht zustande kommen, so Herr Classen weiter, stünde der Stadt der Weg einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB offen.

Ein Bürger äußert sich daraufhin dahingehend, dass dies zu begrüßen wäre, da dann keine Rücksicht auf die Interessen der jetzigen Eigentümer genommen werden müsse und der Entwurf deutlich kleinteiliger ausfallen könnte.

Ein Bürger (Berater des Koordinierungsgremiums) spricht sich dafür aus, Anregungen zu sammeln und Planungsvarianten ernsthaft zu diskutieren. Ohne den Vergleich unterschiedlicher Varianten sei es nicht möglich abzuwägen. Er habe eine Alternativplanung ausgearbeitet, die er im Weiteren gerne vorstellen und diskutieren würde. Er appelliert an die Bürgerinnen und Bürger, die gesetzlich vorgesehenen und die darüber hinaus angebotenen Einflussmöglichkeiten zu nutzen. Konkret regt er Festsetzungen zur Verortung von Wohnen und Gewerbe, des öffentlich geförderten Wohnungsbaus sowie zur Förderung einer kleinteiligen Bebauung eine Festsetzung von maximalen Grundstücksgrößen an. Insbesondere drängt er darauf, auf die Erteilung von Baugenehmigungen während des Verfahrens zu verzichten.

Im Anschluss stellt **der Bürger** seine Alternativplanung vor (siehe Anlage). Er verdeutlicht insbesondere die Unterschiede zum Masterplan. So sei die Umsetzung der von ihm ausgearbeiteten Variante völlig unabhängig von der Entscheidung der Deutschen Bahn AG zur Verlagerung des Bahnhofs, da entlang des Schienenstrangs ein durchgehender Riegel mit gewerblichen Nutzungen vorgesehene sei, der als Lärmschutz für die dahinter liegenden Wohnungen fungiere. Es entstünden somit nur ruhige Wohnlagen. Ein weiterer Unterschied bestehe in der Positionierung der Schule. Diese verortet er innerhalb der Parkanlage an der Harkortstraße, so dass ein besserer Übergang zum östlich angrenzenden Stadtraum entstehe und eine engere Verbindung zwischen der Theodor-Haubach-Schule und der neuen Stadtteilschule möglich sei. Des Weiteren sehe seine Variante einen höheren Anteil autoarmen bzw. autofreien Wohnens vor. Insgesamt sei es auf Grundlage der Alternativplanung möglich, im ersten Bauabschnitt etwa 1.300 Wohnungen zu realisieren, im zweiten könnten weitere 1.000 entstehen. Der Berater des Koordinierungsgremiums zeigt sich überzeugt, dass auch die Zahl des Masterplans mit 1.600 Wohnungen im ersten Bauabschnitt zu hoch gegriffen sei und dass tatsächlich weniger Wohnungen gebaut werden könnten.

Der Berater des Koordinierungsgremiums plädiert für einen intensiven Vergleich aller vorliegenden Varianten. In Berlin sei es z.B. üblich, Abwägungstabellen zu erstellen. Er fordert einen Wettkampf der Ideen, der auch nach den Regelungen des Baugesetzbuches vorgeschrieben sei.

Eine Bürgerin fragt, ob der Alternativplan einen Abriss des Osterkirchen-Viertels vorsehe.

Der Bürger erläutert daraufhin, dass der vorgestellte Alternativplan von einem Verbleib der Schienenstränge ausgehe, so dass zentral durch das Gebiet und an seinem westlichen Rand Schienen verlaufen. Im Vergleich zum Masterplan, der auf den zentralen Schienenstrang verzichte, könne es daher zu dem hier vorliegenden Missverständnis kommen, dass der Alternativplan sich weiter nach Westen ausdehne und das Osterkirchen-Viertel überpläne. Dies sei nicht der Fall.

Herr André Poitiers, Planverfasser des Masterplans nimmt zu dem Alternativplan Stellung. Er lobt zunächst das Engagement des Bürgers und versichert, dass er sich als Planer angesichts anderer Entwurfsvarianten stets hinterfrage. Er habe die alternativen Planungsansätze, die während des bisherigen Verfahrens an ihn herangetragen wurden, intensiv ge-

prüft und zum Teil in den Masterplan integriert. Er spricht sich dafür aus, alle Entwurfsvarianten intensiv zu prüfen und zu diskutieren.

Herr Poitiers geht im Folgenden auf die Details der vorgestellten Alternativplanung ein. Er erläutert, dass bereits im Wettbewerb ein Gewerberiegel an der Bahn geprüft wurde. Dieser wurde als problematisch verworfen. Zum einen seien die städtebaulichen Dimensionen eines solchen Riegels für den Standort unverträglich. Um eine ausreichende Lärmschutzwirkung zu entfalten, müsste er auf einer Länge von 800 m an der Bahn durchgehend sieben Geschosse aufweisen. Zudem seien als Nutzung lediglich Büros denkbar, da der Riegel für andere gewerbliche Nutzungen zu schmal sei. Für Büros in einem solch großen Umfang bestehe jedoch keine Nachfrage. Zudem würde sehr viel Verkehr entstehen. Hinzu komme, dass die Wohnblöcke insbesondere im Norden des Plangebiets schon im Masterplan relativ klein seien. Bei einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch einen Gewerberiegel sei die bisherige städtebauliche Figur mit dem zentralen Quartiersplatz nicht mehr aufrecht zu erhalten. Er weist darauf hin, dass durch einen durchgehenden Bauriegel zudem die Chance, Stadtteile in Ost-West-Richtung zu verbinden, dauerhaft vertan werde. Insgesamt sei daher seiner Einschätzung nach eine Wohnnutzung in Blockrandbebauung an der Bahn zu bevorzugen und möglich. Herr Poitiers sagt dennoch eine Prüfung der vorgestellten Entwurfsansätze zu und beschreibt den intensiven Diskussionsprozess, der mit den Eigentümern der Flächen und der Stadt während der aktuellen Erarbeitung des Funktionsplans durchlaufen werde. Als Beispiel nennt er die Diskussion um die räumliche Anordnung der mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen, die seiner Einschätzung nach nicht ausschließlich am Nordrand des Gebiets angeordnet werden sollten. Er gibt zudem zu bedenken, dass viele Inhalte im Bebauungsplan nicht erkennbar, in Form eines Funktionsplans jedoch „hinterlegt“ würden. Abschließend stellt er klar, dass man die Deutsche Bahn AG seiner Einschätzung nach nicht zu einem Beschluss zwingen, sie jedoch durch den vorschreitenden Entwurfsprozess unter Druck setzen könne.

Der Bürger betont daraufhin, dass der Masterplan eine nicht gelöste Lärmproblematik enthalte, welche die Stadt in eine schwache Verhandlungsposition gegenüber der Deutschen Bahn AG bringe. Für die Umsetzung des Masterplans sei man seiner Meinung nach auf eine Bahnhofsverlagerung angewiesen. Die vorgestellte Alternativplanung versetze die Stadt in eine deutlich stärkere Verhandlungsposition, weil man von einer Verlagerung gänzlich unabhängig sei.

Ein Bürger lobt die Alternativplanung des Beraters des Koordinierungsgremiums und unterstützt die Forderung zum jetzigen Zeitpunkt keine Baugenehmigungen zu erteilen. Er spricht sich zudem für ein erneutes Moratorium aus und schlägt vor, die auf der öffentlichen Plandiskussion anwesenden Bürgerinnen und Bürger sollten per Beschluss Politik, Verwaltung und Planer beauftragen, sich mit der vorgestellten Alternativplanung zu beschäftigen.

Herr Classen entgegnet, dass das Moratorium im Rahmen demokratisch legitimierter politischer Beschlüsse abgelehnt wurde. Er stellt zudem klar, dass die öffentliche Plandiskussion nicht stattfindet, um Bürgerbeschlüsse herbeizuführen. Eine Befassung mit der Alternativplanung sei im Rahmen der Auswertung der öffentlichen Plandiskussion ohnehin erforderlich.

Ein weiterer Bürger kritisiert die Funktionstrennung der Alternativplanung. Im Falle einer Bahnverlagerung, die eine Bebauung des zweiten Abschnitts ermöglichen würde, würde der vorgesehene Gewerberiegel zudem langfristig eine Barriere zwischen den Quartieren darstellen.

Herr Gerdemann ergänzt diese Ausführungen dahingehend, dass für Büros in Altona derzeit keine große Nachfrage bestehe. Es sei deshalb vermutlich schwer, einen Bauträger für diese Nutzung zu finden. Er weist darüber hinaus darauf hin, dass die im Alternativentwurf vorgesehene Stadteilschule im Park die für die Allgemeinheit nutzbare Grünfläche stark verkleinere. Er äußert sich zudem kritisch in Bezug auf den Umgang mit den denkmalgeschützten Güterhallen, die in der Alternativplanung durchschnitten werden. Er weist darauf hin, dass der Berater des Koordinierungsgremiums schon zu einem früheren Zeitpunkt eine vergleichbare Planung vorgelegt habe, zu der die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt bereits umfangreiche Stellungnahmen genommen habe. Diese frühere Alternativplanung und die Abwägung der Behörde seien im Internet abrufbar

(s. <http://www.hamburg.de/contentblob/3469838/data/praesentation-herr-bloem-7-6-2012.pdf> und <http://www.hamburg.de/contentblob/3483088/data/praesentation-herr-bloem-7-6-2012-%E2%80%93-stellungnahme-bsu.pdf>).

Herr Classen sagt zu, dass der Entwurf zu Protokoll genommen und politisch diskutiert werde.

Ein weiterer Bürger spricht sich dafür aus, die neue Stadteilschule im unmittelbaren Umfeld der Theodor-Haubach-Schule zu positionieren und fragt, ob dies nicht auch unter Aufrechterhaltung der Parkanlage möglich sei.

Herr Classen nimmt diese Anregung auf.

Eine Bürgerin fragt, ob der Alternativentwurf auf der Homepage der Mitte Altona zu finden sei.

Herr Gerdemann erläutert erneut, dass der Vorgängerentwurf, der dem heute vorgestellten Konzept sehr ähnlich sei, seit über sechs Monaten zusammen mit einer Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt online abrufbar sei. Auch der heute vorgestellte Entwurf werde online gestellt.

Eine Bürgerin fragt, warum die politischen Vertreter bei allen Veranstaltungen erst zum Schluss sprechen würden, wenn viele teilnehmende Bürgerinnen und Bürger bereits gegangen seien.

Herr Classen antwortet, dass alle bisherigen Veranstaltungen und auch die öffentliche Planungsdiskussion der Information der Öffentlichkeit und dem Austausch von Anregungen und Kritik von Bürgerinnen und Bürgern dienen sollten. Es sollten nicht nur die Politiker sprechen. Er nimmt die Anregung, politische Statements früher in die Diskussion einzubringen, jedoch auf.

Die Bürgerin kritisiert daraufhin, dass die Planung stets nur von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt verteidigt werde. Beschlossen würden die Pläne jedoch durch die Politik, so dass auch diese Stellungnahme zu den Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger beziehen sollte.

Herr Classen führt daraufhin aus, dass es in der Politik kein einheitliches Meinungsbild gebe und dass der Diskurs der Fraktionen nicht auf der öffentlichen Plandiskussion, sondern im dafür vorgesehenen Rahmen der öffentlichen Sitzungen von Bürgerschaft, Bezirksversammlung und Stadtplanungsausschuss stattfinde.

Stellungnahmen der Fraktionen

Herr Adrian (SPD-Fraktion) führt zunächst aus, dass die Durchführung des Bebauungsplan-Verfahrens als Kooperatives Verfahren der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mit dem Bezirk seines Erachtens nach für das Projekt Mitte Altona zielführend sei. Er betont zudem, dass das Bebauungsplan-Verfahren auch zum jetzigen Zeitpunkt richtig sei, so dass das Moratorium von der SPD-Fraktion nicht unterstützt wurde. Es würden zum einen dringend Wohnungen benötigt und zum anderen könne durch die Fortführung des Verfahrens Druck auf die Deutsche Bahn AG ausgeübt werden. Darüber hinaus sei es wichtig, Nutzungen für die teilweise leer stehenden Güterhallen zu entwickeln.

Herr Adrian geht dann darauf ein, dass für die Mitte Altona bereits viele alternative Konzepte vorliegen. Unter anderem sei ein Wettbewerb durchgeführt worden, dessen Ergebnisse intensiv verglichen wurden. Somit seien Planungsschritte, die üblicherweise erst während des Bebauungsplan-Verfahrens durchlaufen würden, bereits im Vorfeld durchgeführt worden. Nach Auffassung von Herrn Adrian sollte dennoch geprüft werden, welche Ansätze aus den heute vorgestellten Planungen und anderen Konzepten eventuell in den Bebauungsplan übernommen werden könnten. Er stellt in diesen Zusammenhang jedoch klar, dass ein Gewerberiegel wie er zuvor vom Berater des Koordinierungsgremiums vorgeschlagen wurde, der Zielsetzung, neue Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu schaffen, zuwider laufe. Zudem seien Leerstände zu befürchten. Die Unklarheit in Bezug auf die noch zu treffende Grundsatzentscheidung für oder gegen einen neuen Bahnhof werde auch durch den vorliegenden Masterplan ausreichend berücksichtigt. Allenfalls in Bezug auf den Standort der Stadtteilschule stimmt Herr Adrian mit dem Verfasser der Alternativplanung darin überein, dass ein sechs- bis achtgeschossiges Schulgebäude neben der ggf. weiterhin bestehenden Bahn nicht optimal positioniert sei.

Herr Adrian spricht sich für den geplanten Drittel-Mix aus und betont, dass in anderen Stadtteilen zum Teil ein noch höherer Anteil öffentlich geförderter Wohnungen vorhanden sei, so dass die Gesamtbilanz für Altona positiv ausfalle. Er gibt zudem zu bedenken, dass Genossenschaftswohnungen im frei finanzierten Teil nicht als hochpreisig einzustufen seien.

Mit Blick auf das Erschließungskonzept regt Herr Adrian an, den Pkw-Besitz durch gute Alternativangebote wie Fuß- und Radwegeverbindungen und ÖPNV-Angebote zu reduzieren. In den Wohnstraßen solle zur Erhöhung der Lebensqualität Tempo 30 gelten. Ziel sei ein freiwilliger Verzicht auf den eigenen Pkw. Die Mitte Altona solle diesbezüglich Modell-Charakter für ganz Hamburg erhalten.

Herr Adrian führt des Weiteren aus, dass viele Regelungen auch in den Abwendungsvereinbarungen getroffen würden. Diese unterstünden der Kontrolle der Bürgerschaft.

Hinsichtlich der Bindungsdauer öffentlich geförderter Wohnungen sieht Herr Adrian keine Einflussmöglichkeit, da diese in den Zuständigkeitsbereich der Bundespolitik falle.

Abschließend äußert sich Herr Adrian zum Bebauungsplan. Er führt aus, dass die Festsetzungen zu Geschossigkeiten noch nicht abschließend getroffen wurden. Auch würden noch Regelungen zum Thema Lärm ausgearbeitet und Erschließungsvarianten geprüft. Er betont, dass sich das Bebauungsplan-Verfahren noch in seiner Startphase befinde. Es solle jedoch zügig fortgeführt werden. Er stellt klar, dass derzeit keine Wohnungen genehmigt würden, da der Stand nach § 33 BauGB noch nicht erreicht sei.

Herr Adrian äußert die Hoffnung, dass der Grundsatzbeschluss der Deutschen Bahn AG bis Ende 2013 fällt. Da sich die Deutsche Bahn AG im Besitz des Bundes befinde, sehe er diesbezüglich Einflussmöglichkeiten des Bundesverkehrsministers.

Herr Szczesny (CDU-Fraktion) führt aus, dass ein Beschluss der Deutschen Bahn AG zu begrüßen wäre. Es wäre dann leichter zu definieren, welche Flächen für welche Nutzungen zur Verfügung stünden und welche Verbindungen aufgenommen und entwickelt werden könnten. Leider sei ein entsprechender Beschluss noch nicht gefasst und absehbar, daher sei die Beschränkung auf den ersten Bauabschnitt erforderlich.

Herr Szczesny begrüßt die Entwicklung von alternativen Konzepten und lädt daher den Verfasser der Alternativplanung, den Vertreter des Netzwerks autofreie Mitte Altona sowie weitere Bürger zu einem Gespräch in der CDU-Fraktion ein. Konkret hält er die Positionierung der Stadtteilschule im Park, einen höheren Anteil autofreien Wohnens und mehr Baugemeinschaften für gute Vorschläge.

Die Bindungsdauer von 15 Jahren für öffentlich geförderten Wohnungsbau hält Herr Szczesny nicht mehr für ausreichend. Ggf. müsse mit den Grundeigentümern eine Verlängerung verhandelt werden. Mit dem angestrebten Drittel-Mix solle das Ziel verfolgt werden, bezahlbaren Wohnraum zu erstellen und möglichst langfristig zu halten.

Er stimmt mit einigen Bürgeräußerungen darin überein, dass der Wohnungsneubau Einfluss auf das Mietniveau der Umgebung nehmen wird und schlägt daher für das Umfeld der Mitte Altona eine Soziale Erhaltungssatzung vor.

Herr Szczesny fasst zusammen, dass das Ziel der Planung ein Stadtteil sei, der von den Menschen angenommen werde.

Herr Trede (Fraktion GRÜNE) betont einleitend, dass viele Themen bereits politisch behandelt und beschlossen wurden. Insbesondere wurde nach dem Wettbewerb die entwickelte und im Masterplan dargestellte städtebauliche Form politisch unterstützt. Herr Trede stellt in Aussicht, dass der Bebauungsplan in ein bis zwei Jahren beschlossen wird. Dieser treffe jedoch im Wesentlichen Aussagen zu Art und Maß der baulichen Nutzung. Details zur Gestaltung sowie zur Verteilung der Wohnungen und zur Preisbindung würden nicht hier, sondern in den Abwendungsvereinbarungen geregelt. Diese sollten daher vor Unterschrift öffentlich vorgestellt werden.

Herr Trede plädiert dafür, dass vor dem Beschluss der Deutschen Bahn AG keine Vorweggenehmigungsreife nach § 33 BauGB für den Bebauungsplan herbeigeführt wird und somit keine Baugenehmigungen erteilt werden können. Er führt aus, dass spätestens beim Beschluss über den Bebauungsplan die Grundlagen (Bahnhof am alten Standort oder am Diebsteich) feststehen müssten, da dann ggf. noch Änderungen am Bebauungsplan vorgenommen werden müssten. Auch müssten basierend auf den noch ausstehenden Gutachten in

jedem Fall weitere Detailfragen geklärt werden. Insbesondere seien der Standort der neuen Stadtteilschule und die Verbindung an der Theodor-Haubach-Schule zu prüfen.

Herr Trede spricht sich dafür aus, in den Verhandlungen darauf hinzuwirken, dass nicht nur öffentlich geförderte Wohnungen an der Bahn positioniert würden. Er betont zudem, dass ein möglichst großer Teil der Wohnungen autofrei sein sollte und fordert eine Aussetzung des Stellplatzschlüssels, da seiner Einschätzung nach die Reduktion von Stellplätzen zu einem preisgünstigeren Wohnungsbau führt. In der Harkortstraße solle eine Tempo-30-Zone entstehen, wobei zwischen Theodor-Haubach-Schule und dem neuen Stadtteilpark ein besonders verkehrsberuhigter Teil entstehen müsse. Die Gestaltung des Parks und der Quartiersplätze müsse noch geklärt werden.

Die umfangreiche Diskussion von weiteren Alternativkonzepten hält Herr Trede nicht mehr für erforderlich. Zudem kommen die Planungen seiner Einschätzung nach zu spät. Im Detail hält er den vorgeschlagenen Gewerberiegel aufgrund seiner Höhe und Länge und der damit einhergehenden Verschattung insbesondere des Parks für problematisch.

Herr Jarowoy (Fraktion DIE LINKE) stellt einleitend fest, dass fast 50% aller Hamburger Haushalte gemäß den geltenden Kriterien Anspruch auf eine Wohnung im öffentlich geförderten Wohnungsbau haben. Der in der Mitte Altona geplante Anteil von einem Drittel sei daher nicht ausreichend. Angesichts der gerade im Umfeld der Mitte Altona vorhandenen Gentrifizierungsproblematik seien neue Eigentumswohnungen nicht erforderlich. Dem steigenden Mietpreisdruck müsse durch eine Deckelung der Mietpreise begegnet werden. In Wien sei eine Obergrenze von 7 €/qm im Altbau beschlossen worden. Eine ähnliche Maßnahme müsse auch in Hamburg umgesetzt werden.

Herr Jarowoy führt aus, dass der Staat der einzige Eigentümer der Deutschen Bahn AG sei. Dieser sei das heutige Bahngelände vom Staat ursprünglich für Bahnzwecke, also für eine öffentliche Nutzung, überlassen worden. Die jetzige Privatisierung sei daher ein Skandal.

Herr Jarowoy spricht sich dafür aus, die Öffentlichkeit hinsichtlich der Bahnhofsverlagerung zu befragen. Es sei so zu klären, ob bei den Nutzern ein Bedarf für die Verlagerung des Bahnhofs bestehe. Er stellt die These auf, dass ein Fern- und Regionalbahnhof am Diebs- teich für den überwiegenden Teil der Nutzer nur Nachteile mit sich bringe und daher keine Befürworter fände.

Anschließend geht Herr Jarowoy auf die Güterhallen des ehemaligen Güterbahnhofs ein. Diese stünden seit 19 Jahren überwiegend leer, so dass sich die Frage einer adäquaten Nachnutzung bald durch den Verfall der Bausubstanz geklärt habe. Er kritisiert, dass an dieser Stelle so lange keine Maßnahmen ergriffen wurden.

In Bezug auf den Park hält Herr Jarowoy die vorgestellte Zahl von 2,7 Hektar für stark geschönt. Je Wohneinheiten seien 10 qm Kinderspielflächen unterzubringen. Bei 1.600 Wohneinheiten seien dies insgesamt 1,6 Hektar. Eine Positionierung in den Höfen der Bau- blöcke sei nicht angemessen, da die Flächen dort stark verschattet würden. Darüber hinaus seien von der Größe des Parks noch Flächen für die Entwässerung und für den Schulhof der Stadtteilschule abzuziehen. Es blieben daher kaum nutzbare Flächen übrig. Sollte der zweite Bauabschnitt nicht entstehen, unterbleibe daher der dringend erforderliche Ausgleich des vorhandenen Freiflächen-Defizits. Insgesamt sei damit eine geringe Wohnqualität zu befürchten.

In Bezug auf die Größe der Stadtteilschule äußert Herr Jarowoy Bedenken. Er hält diese für zu klein, insbesondere weil im Umfeld aufgrund des steigenden Bedarfs gerade viele Schulen erweitert werden müssten. Dies sei nur zu Lasten angrenzender Grünflächen möglich. Es sei seiner Einschätzung nach nicht möglich, die 900 Schüler der Kurt-Tucholsky-Schule und die Schüler der Mitte Altona auf der für die Stadtteilschule vorgesehenen Fläche unterzubringen. Eigentlicher Grund für die Stadtteilschule im Plangebiet sei ohnehin die Absicht der Stadt, das Gelände der Kurt-Tucholsky-Schule für Wohnungsbau zu veräußern.

Herr Flemming (FDP-Fraktion) begrüßt die vielen Beiträge der Bürgerinnen und Bürger. Diese würden jedoch im Planverfahren nicht ausreichend Berücksichtigung finden. Daher habe sich die FDP als einzige Fraktion der Forderung nach einem Moratorium angeschlossen und der Einleitung des Bebauungsplan-Verfahrens nicht zugestimmt. Herr Flemming kommt zu der Einschätzung, dass es vor der Fortführung der Planungen besser wäre, den Beschluss der Deutschen Bahn AG abzuwarten. Es sollten zudem Alternativen diskutiert werden, die insbesondere auch ein Verbleiben des Bahnhofs am heutigen Standort berücksichtigen. Den Ansatz, die Deutsche Bahn AG durch ein Bebauungsplanverfahren unter Druck zu setzen, findet er falsch. Er findet es zudem befremdlich, dass parallel zum Bebauungsplan-Verfahren bereits Details der Realisierung mit den Eigentümern verhandelt würden. Er stellt in Frage, wie offen ein Bebauungsplan-Verfahren vor diesem Hintergrund noch durchgeführt werden könne. Der Bebauungsplan dürfe nicht zu einer reinen Umsetzung des Masterplans werden. Es müsse eine intensive Bürgerbeteiligung mit offenem Ergebnis stattfinden.

Weitere Wortmeldungen erfolgen auch auf mehrfache Nachfrage nicht. Herr Classen bedankt sich bei den Besucherinnen und Besuchern für ihr Interesse und weist auf die Auswertung der öffentlichen Plandiskussion im Stadtplanungsausschuss des Bezirks Altona am 20. März 2013 hin.

Gesehen:

Für die Niederschrift:

Johannes Gerdemann
Projektgruppe Planung Mitte Altona

Wiebke Koops
Evers & Küssner | Stadtplaner

Anlagen:

- Informationsblatt
- Präsentation
- Alternativplanung von Herrn Bernard, Schulelternratsvertreter der Theodor-Haubach-Schule
- Textliche Erläuterungen zur Alternativplanung von Herrn Bernard
- Alternativplanung von Herrn Bloem, Berater des Koordinierungsgremiums zur Planung Mitte Altona
- Schriftliche Stellungnahme der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt zu einer vergleichbaren Alternativplanung von Herrn Bloem

Verteiler:

Mitglieder des Stadtplanungsausschusses des Bezirks Hamburg-Altona

Mitglieder der Kommission für Stadtentwicklung

Bezirksamt Altona, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung