

Mitte Altona
Live-Protokoll des Themenabends Mobilität
vom 30.05.2013

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

Themenabend Mobilität
Live-Protokoll vom 30.05.2013

Moderation: Markus Birzer

Begrüßung

Herr Walter

begrüßt die Anwesenden herzlich zum Themenabend. Heute soll diskutiert und sich Zeit genommen werden, die Inhalte aus den Verhandlungen mit den Eigentümern zu erläutern. Es sei ein lauer Sommertag heute und die Versuchung groß, den Abend anders zu nutzen. Er dankt aus diesem Grunde noch einmal mehr fürs Kommen und dafür, dass man sich Zeit nehme. Er begrüßt auch Herrn Huber von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), die eine wichtige Rolle in der Frage der Mobilität einnehme. Er ist dankbar, dass so viele Interessenten die Diskussion verfolgen.

Herr Huber

begrüßt die Anwesenden und freut sich sehr, dass er beim Themenabend dabei sein kann. Er sei nicht deshalb etwas zu spät, weil es einen Fahrradstau gegeben hätte, sondern weil er eine Sitzung gehabt habe, bei der er nicht früher gehen können.

Was hier beim Projekt Mitte Altona passiere, sei für das Amt von Verkehr eine spannende und große Herausforderung. Die Themen, die das Projekt beschäftigen, seien nicht aus dem Ärmel geschüttelt, sondern aus Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern und Kollegen entstanden. In der Verantwortung der BWVI sei das nun vorliegende Mobilitätskonzept entwickelt worden. Es enthalte viele verschiedene, zu entwickelnde Ansätze und er sei gespannt, was die Bürgerinnen und Bürger dazu zu sagen haben. Er möchte vor allem auch mit den Leuten sprechen, die hier wohnen und arbeiten wollen.

Herr Birzer

heißt die Anwesenden herzlich willkommen und stellt sich und seine Rolle als Zuständiger für die Bürgerbeteiligung vor. Zunächst solle heute das Konzept präsentiert werden und anschließend mit Hilfe der amerikanischen Fishbowl-Methode bis 21 Uhr Zeit sein, Rückfragen, Meinungen und Ideen zu äußern. Es werden neben den Referenten Stühle für Interessierte frei bleiben. Wer sich dort hin setze, könne mitdiskutieren. Es sei sozusagen eine Podiumsdiskussion mit Teilnehmerbeteiligung.

Er weist auf das Live-Protokoll hin. Dieses sei nicht lückenlos, enthält aber alles Wichtige und werde nicht nur live mitgeschrieben, sondern auch live gezeigt, damit der Inhalt so auch gleich mit überprüft und gegebenenfalls korrigiert werden könne. Er ruft die Anwesenden dazu auf, auftretende und entdeckte Fehler zu äußern. Er führt anschließend ein Aufstehsoziogramm durch.

Soziogramm

⇒Wer war beim Thementag Mobilität im letzten Jahr dabei: 8

⇒Wer ist Anwohner: 13

⇒Wer ist das erste Mal bei einer Veranstaltung zum Mitte Altona Projekt: 6

Herr Haller

stellt das Mobilitätskonzept vor (s. auch die Power-Point-Präsentation). Wieso braucht man so ein Konzept? Auf diesem Gelände werden künftig mehr als 1.000 Menschen wohnen und arbeiten. Es werden hierbei einerseits Mobilitätsansprüche geweckt, die auch realisiert werden müssen. Andererseits entstehe aber auch mehr Verkehr. Es gebe die politische Vorgabe, dass der Kraftfahrzeugverkehr gering gehalten werden solle. Das sei an sich nichts Besonderes, da jede zukunftsorientierte Mobilitätsplanung versuche, den Kraftfahrzeugverkehr möglichst gering zu halten. Mit der Entwicklung des Quartiers könnten auch neue Chancen eröffnet werden. So könnte die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Es gäbe heute allerdings auch ein Bahngelände, wo man nicht ohne Weiteres durchgehen könne. Die Chance beim Projekt Mitte Altona sei, dass die Verkehrssituation für ganz Altona verbessert werden könne.

Beim Blick in die Zukunft folge die Entwicklung der Mobilität in Deutschland verschiedensten Trends. Es wurde dabei schon oft der demographische Wandel angesprochen. So werde die Gesellschaft künftig von mehr älteren Menschen geprägt sein, die kleinere, dafür aber mehr Haushalte haben. Auch der Freizeitverkehr spiele eine Rolle in einer Gesellschaft, in der der Berufsverkehr nicht mehr der dominierende sei. All diese Aspekte wirken sich auf die Mobilität aus (siehe Folie 1). Diese werde in Zukunft voraussichtlich auch teurer, worauf zu reagieren sei. Außerdem müsse sich dabei auch den Herausforderungen des Klimawandels gestellt werden. Es müsse in Technik investiert werden, also in Fahrzeuge aber auch in Fahrräder. Dabei spiele auch die Elektromobilität eine Rolle.

Es zeichne sich eine Entwicklung ab, bei der der Besitz des Kraftfahrzeuges an Stellenwert verliere. Heutzutage herrsche ein anderes Verhältnis zur Mobilität als früher und „Teilen statt Besitzen“ sei das Motto. Jüngere Leute unter 30 Jahren besäßen signifikant weniger eigene Kraftfahrzeuge. Und trotzdem fahren auch diese Leute teilweise mit dem Auto, darauf müsse in Form von CarSharing-Angeboten reagiert werden. Da der Wandel ein langsamer aber stetiger Prozess sei, der nicht von heute auf morgen passiere, entstünden Chancen der Innovation. Es stelle sich die Frage, mit welchen Verkehrsmitteln unsere Gesellschaft heute unterwegs sei. Herr Haller macht hier in Form einer Graphik (siehe Folie 2) deutlich, dass die Verkehrsmittelwahl in Hamburg bzw. in Altona eine andere als im Durchschnitt von Deutschland sei. Die Verkehrsmittelwahl in Altona ist bereits heute durch einen vergleichsweise hohen Anteil an ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr gekennzeichnet.

Mit einer weiteren Graphik (siehe Folie 3) werden die Trends der Verkehrsmittelwahl verdeutlicht. Dabei würden die Wege mit Fahrrad, dem ÖPNV und zu Fuß zunehmen, die Wege mit dem Auto sind dagegen leicht rückläufig, was sich allerdings in erster Linie dadurch bemerkbar macht, dass die Mitfahrer in den Autos verloren gehen. Bei gleichbleibender Einwohnerzahl sei in fast allen deutschen Städten die Verkehrsstärke des Kraftfahrzeugverkehrs in den letzten Jahren zurückgegangen. Der Trend gehe weg vom Kraftfahrzeug, hin zu umweltfreundlicheren Mitteln wie dem Fahrrad, dem ÖPNV oder dem Zu-Fuß-Gehen. Auf weiteren Graphiken wird der Anteil der Autos von Hamburg im Vergleich zum Umland und anderen Städten (siehe Folie 4) und die Gründe für einen Autoverzicht (siehe Folie 5) erläutert.

Verdichtete Quartiere wie in Altona führten dazu, dass immer weniger Leute ein Auto benötigen. Es gebe ein Potenzial an Haushalten, die kein Auto wollen. Dieses Potenzial sei größer als man denkt. Es

gebe in Hamburg zwar eine Motorisierungsquote von 40% (siehe Folie 6), allerdings befindet sie sich im Vergleich zu Deutschland auf niedrigem Level.

Es stelle sich die Frage, wo es in Zukunft hin gehen soll (siehe Folie 7). Das Radfahren, der ÖPNV und das Zu-Fuß-Gehen sollen gefördert werden. Dabei werde zur Kenntnis genommen, dass die Besitzstrukturen andere seien und sich weiterhin ändern werden. Car-Sharing sei hier ein gutes Beispiel, allerdings müsse man den Fahrzeugbesitz von der Fahrzeugnutzung abgrenzen. Auch Car-Sharing erzeuge letzten Endes Kraftfahrzeugverkehr. Es gehe insgesamt darum, die Lebensqualität in öffentlichen Räumen zu verbessern und die heute vorhandene Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs zurückzudrängen. Das sei das Hauptziel. Dafür werde es mehr Platz für das Flanieren und Grünes geben.

Man vergleiche sich in Hamburg zwar nicht gerne mit anderen Städten, aber der Blick über den Tellerand könne durchaus interessant sein. Wie sehen autoarme oder verkehrsreduzierte Quartiere in anderen Städten aus? Es wird ein Beispiel aus dem verkehrsarmen Quartier Ackermannbogen in München gezeigt (siehe Folie 9), welches innerhalb des mittleren Ringes liegt, dort aber eher als Randgebiet einzuordnen ist. Ein weiteres Beispiel (Vauban) stammt aus Freiburg (siehe Folie 10). Dort sei die Stadtgröße zwar kleiner und nicht vergleichbar, das Projekt aber trotzdem sehr interessant. Hier sei der Weg zum abgestellten Fahrzeug vergleichbar mit einem Weg zur Haltestelle des ÖPNV. Dabei sei zwar jedes Haus anfahr- und anlieferbar, aber man könne in der Regel nicht vor den Häusern parken. Durch entsprechende Angebote wie Car-Sharing und verkehrsberuhigte Bereiche könne ein autoarmes Quartier geschaffen werden.

Eine verkehrsarme Quartiersentwicklung gibt es auch in Tübingen (siehe Folie 11), wo das Parkhaus ebenfalls am Rand liege und so dimensioniert sei, dass die geschaffenen Stellplätze gar nicht alle benötigt werden. Ein kleines Beispiel für ein autofreies Quartier in Hamburg ist ein Gebiet an der Saarlandstraße (siehe Folie 12). Hier sei die Größe mit den anderen Quartieren zwar nicht vergleichbar, aber es sei wichtig zu sehen, dass auch in Hamburg bereits Erfahrungen mit autofreien Quartieren gesammelt wurden.

Der Masterplan für Mitte Altona (siehe Folie 13) zeigt Bereiche, die für Fußgänger attraktiv gestaltet werden sollen. Dabei sei nicht nur die Radverkehrsförderung im Quartier wichtig, sondern auch außerhalb. Es gibt durch Grünverbindungen geführte Achsen, die das Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen attraktiv machen. Gute Voraussetzung biete die im Masterplan dargestellte Nord-Süd- und die Ost-West-Verbindung.

Was könne man für den KFZ-Verkehr sagen? Die Randsituation auf der Westseite sei durch Gleisanlagen begrenzt, wodurch im Quartier selbst schon eine Verkehrsberuhigung bestehe. Die Harkortstraße sei für das Quartier keine Hauptverkehrsstraße, sondern eine Sammelstraße mit Erschließungsfunktion. Dieser Charakter solle auch beibehalten werden. Dabei solle sie zumindest abschnittsweise eine Tempo 30-Regelung aufweisen. So lasse sich auch mit dem Fahrrad gut auf der Straße fahren. Es gäbe künftig zwar auch eine Buslinie über die Harkortstraße und der Bus müsse auch Tempo 30 fahren. Dies sei im Sinne einer verträglichen Gestaltung der Straße aber akzeptabel.

Ein Car-Sharing Konzept funktioniere nur mit guter Erreichbarkeit der Fahrzeuge. Ein Car-Sharing-Platz am Bahnhof Altona reiche nicht aus. Als akzeptable Gehentfernung gelte ähnlich wie beim ÖPNV eine Distanz von ca. 300 m. An Car-Sharing Angeboten gäbe es derzeit car2go und cambio, d.h. ein stationsbasiertes Angebot und ein System mit frei wählbarer Abstellmöglichkeit. Welches System sich letztendlich durchsetze oder ob beide Angebote parallel eine Chance haben, sei eine Marktfrage. Es könnten sich gut auch beide Angebote durchsetzen, weil das gut zum Konzept passe und das autoarme Bedürfnis aufgreife.

Eine zentrale Frage sei der Stellplatzschlüssel für die künftige Bebauung. Durch die verschiedenen Bauformen würden auch unterschiedliche Stellplatzschlüssel benötigt (siehe Folie 17). Die frei finanzierten Mietwohnungen und die Eigentumswohnungen bräuchten unter Berücksichtigung der aktuellen Marktlage einen höheren Stellplatzschlüssel als die geförderten Mietwohnungen. Wenn der Schlüssel zu gering sei, sei das Wohnungsangebot für viele Käufer nicht mehr attraktiv. In bestimmten Wohneinheiten könne aber auch ein freiwilliger Verzicht auf Autos erfolgen (siehe Seite 18). Dies gelte vor allen für Baugruppen, die sich bewusst für autofreies Wohnen entschieden haben. So könne der Stellplatzschlüssel auf die angestrebte Zielzahl von 0,4 Parkstände pro Wohneinheit gesenkt werden. Man müsse aber auch realistisch bleiben, damit sichergestellt werde, dass die vorhandenen Autos dann nicht woanders, d.h. außerhalb des Quartiers parken müssten.

Von zentraler Bedeutung für ein autarmes Quartier sei die ÖPNV-Erschließung. Das Gebiet sei mit den S-Bahn Haltepunkten Altona und Holstenstraße gut erschlossen, es sei allerdings auch sehr groß, so dass die Wege zu den Haltestellen sehr weit werden (siehe Folie 19). Teilweise ist die ÖPNV-Versorgung so noch zu gering. Zudem muss die Barrierefreiheit durch ergänzende Buslinien sichergestellt sein. Hierfür ist vorgesehen, dass ein Bus im 20-Minuten-Takt durch die Harkortstraße fahren soll. Die Frage nach der Konkurrenzfähigkeit eines derartigen Angebotes würde sich auch bei einem erheblich aufwendigeren 10-Minuten-Takt stellen, da das Umsteigen immer als Attraktivitätsverlust empfunden werde. Deshalb setze das Mobilitätskonzept auch eher auf alternative, attraktive Wege, die zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die Struktur in den Freiräumen biete gute Voraussetzungen. Entscheidend sei, wie die S-Bahn erreicht werden könne und dass an den Haltestellen gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geboten würden. Dabei müsse das Quartier in die vorhandene Struktur mit eingebunden werden (siehe Folie 20).

Für den Radverkehr sollen beispielsweise die Harkortstraße und die Haubachstraße attraktiv gestaltet werden. Bis jetzt sei die Harkortstraße abschnittsweise mit dem Rad nicht so gut befahrbar, was auch an den teilweise sehr hohen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr liege. Man müsse hier den Spagat hinbekommen zwischen einer zu erwartenden Verkehrssteigerung auf der Harkortstraße und dem Anspruch, das gesamte Quartier trotzdem attraktiv zu gestalten. Wichtig seien hochwertige Fußverbindungen, eine enge Vernetzung und die Stärkung der Mobilität mit dem Rad und zu Fuß in ganz Altona.

Beim Radverkehr stelle sich die Frage, wo in den Gebäuden die Fahrräder abgestellt werden können. In Altbauquartieren sei das ein besonderes Problem und die im Straßenraum stehenden Fahrradhäuschen dienen hier als praktische aber wenig schöne Lösung. Bei einem Neubaugebiet wie in Mitte Altona

müsse der Radverkehr bereits bei der Planung der Gebäude berücksichtigt werden. Autoarme Quartiere, das zeigen die Beispiele aus anderen Städten, zeichneten sich durch überdachte Stellplätze für das Fahrrad aus, die den Hauseingängen direkt zugeordnet würden, andernfalls werde die Fahrradmobilität behindert. Der Bereich brauche zudem Stadträder an den Nutzungsschwerpunkten, nicht über das gesamte Gebiet verteilt. Das Stadtrad sei eher für diejenigen, die zumindest aktuell kein eigenes Fahrrad haben. Beim Radverkehr sei die Vernetzung mit den bestehenden Gebieten besonders wichtig. Das gesamte Quartier solle vom Fahrrad profitieren. Ein Beispiel biete der Tunnel im Zuge der Lessingstraße, durch dessen Aufwertung alle aus dem Stadtteil etwas hätten.

Herr Haller stellt abschließend noch einmal die Hauptbausteine des Mobilitätskonzepts vor (siehe Folie 21). Er hebt nochmals die Bedeutung des Stellplatzschlüssels hervor. Man werde im neuen Quartier nicht immer einen Stellplatz vor der Tür bekommen. Es müsse allerdings ein gemeinsames Projekt zum Parken geben. Ideal wäre eine Quartiersgarage oder zumindest gemeinsame Tiefgaragen, damit Synergieeffekte nutzbar werden. Im Mobilitätsmanagement müssten die Ideen beworben und letztendlich verkauft werden. Zentrale Bedeutung haben die Mobilitätsservicepunkte (MSP). In den Straßenräumen müsse das Autoarme spürbar werden. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten, wie Mitte Altona später als autoarmes Quartier aussehen könne (siehe Folie 22). Im Gegensatz zu den Straßenräumen in der Hafencity, die immer noch relativ stark vom Kraftfahrzeugverkehr geprägt seien, müsse in Mitte Altona versucht werden, die Straßenräume möglichst bunter und durchmischer zu gestalten.

Herr Birzer

führt ein weiteres **Aufstehsoziogramm** durch:

⇒ In meinem Haushalt haben wir...

...kein Auto: fast die Hälfte

...1 Auto: fast die andere Hälfte

...2 Autos und mehr: 3

⇒ Wie oft nutzen Sie Ihr Auto?

...täglich: 3

...1-3 Mal in der Woche: ca. 10

...weniger als 1 Mal in der Woche: 7

⇒ Wenn Sie ein Auto haben: Leben ohne eigenes Auto ist für mich...

...denkbar: ca. 20

...undenkbar: 4

...unter bestimmten Bedingungen: 5

⇒ Welche Bedingungen?

Meldungen aus dem Publikum (Auswahl): keine Kinder, keine Eltern auf dem Land, anders gelegener Arbeitsplatz.

⇒ Ich habe eine HVV-Monatskarte: mehr als die Hälfte
Ich bin bei einem Car-Sharing-Anbieter Mitglied: 8
Ich bin bei Stadtrad angemeldet: mehr als 1/3
Ich bin bei car2go angemeldet: 9

Fishbowl Diskussion

Herr Birzer

informiert, dass der Stellplatzschlüssel beim letzten Thementag schon diskutiert wurde. Vor kurzem habe es eine Veranstaltung der Baugemeinschaften gegeben, die hierher ziehen wollen, bei der das Thema ebenfalls diskutiert worden sei. Er erkundigt sich beim Oberbaudirektor Prof. Walter, ob es mittlerweile schon Konkretisierungen hierzu gebe?

Herr Walter

meint, ein bestimmter Stellplatzschlüssel müsse angestrebt werden. Darüber sei allerdings noch keine einvernehmliche Entscheidung gefallen. In Hamburg liege der Schlüssel momentan bei 0,6 (also sechs Autos pro zehn Wohneinheiten), für das Gesamtgebiet Altona bei 0,4. Da es Gruppen gäbe, die einen geringeren Schlüssel von 0,2 fordern, könne sich eine gute Mischung ergeben. Eine flexible Handhabung sei hier gefragt. Ein Einvernehmen müsse noch erzielt werden. Für das gesamte Quartier könne er sich eine Verständigung auf 0,4 vorstellen, allerdings werde es in einigen Teilbereichen weniger und in anderen mehr werden.

Herr Birzer

fragt, wie die Chancen seien, dass der Schlüssel bei 0,4 bleibe?

Herr Walter

erläutert, dass man seit schon länger daran arbeiten würden und er zuversichtlich bleibe.

Anmerkung aus dem Plenum

Die Teilnehmerin ist Mitglied in einem Bauprojekt und fährt viel Rad. Sie braucht allerdings privat ein Auto aufgrund eines Zweitwohnsitzes an der Ostsee. Sie kann sich jedoch vorstellen, ein Auto zu teilen.

Das vorgestellte Konzept sei durchdacht, allerdings würden die wenigen Fahrradplätze zu Problemen und Ärger führen und es sei wichtig, dass das berücksichtigt werde. Das Gebiet soll barrierearm sein und ins Bild von Altona passen. Man müsse sich darüber Gedanken machen.

Auch zu einem Thema, das heute noch gar nicht angesprochen wurde, wolle sie etwas sagen, nämlich Elektrofahrräder. Es gäbe dafür einen zunehmenden Markt. Beispielsweise in Amsterdam würden viele Straßen gar nicht mehr von Autos befahren werden und es gäbe für Firmen Steckdosen zum Aufladen. In Hamburg sei das noch Utopie, obwohl hier jetzt schon so viel Stau sei. Es müsse noch weiter geplant

und gedacht werden. Vor allem in neuen Quartieren, wo so etwas von Anfang an berücksichtigt werden könne. Das Fahrrad solle genauso viel Aufmerksamkeit erhalten wie die Straßen und der Autoverkehr.

Herr Birzer

will wissen, inwiefern das berücksichtigt werde.

Herr Huber

sagt, das Quartier liege inmitten von Zwangspunkten. Die Harkortstraße müsse zum Beispiel viele Anforderungen erfüllen und allen Verkehrsarten gerecht werden. Nicht nur für das Auto, auch für den Bus und das Fahrrad. Dabei könne die Harkortstraße keine reine Fahrradstraße werden. Für die Fahrradinfrastruktur müsse man aber noch etwas machen. Die Anforderungen werden auch an die Baugemeinschaften und Bauherren gestellt, sodass etwas für die Fahrräder geschaffen wird. Um einen Stellplatz von 0,4 zu erreichen, müsse allerdings auch etwas getan werden, damit die Autos nicht einfach im Nachbarquartier geparkt werden. Sollte es dazu kommen, dass einfach nur um die Ecke geparkt wird, wäre das schädlich. Das Verhalten müsse auch danach ausgerichtet werden.

Herr Birzer

fragt, ob es Möglichkeit für Anschlussstationen für Elektrofahrräder gebe? Sei das vielleicht schon ein Teil der Abwendungsvereinbarungen?

Herr Huber

berichtet, die Planungen seien noch nicht so im Detail. Allerdings bestehe großes Interesse, dass so viel wie möglich gemacht werde und auch die Baueigentümer sich beteiligen. Es werde ein Infrastrukturprogramm geben, welches sich auch mit der Elektromobilität von Autos beschäftigt.

Zwischenruf aus dem Plenum

Das kann man doch mit den Anschlüssen für Elektrofahrräder kombinieren.

Herr Huber

sagt, das sei nicht notwendig, da man die Akkus von Elektrofahrrädern an normale Steckdose anschließen könne.

Anmerkung aus dem Plenum

Die Aufmerksamkeit, die Autos bekommen, sollte auch bei anderen Sachen, wenn nicht sogar noch mehr, gegeben sein.

Anmerkung aus dem Plenum

Die Teilnehmerin ist wohnhaft um die Ecke und bemängelt, dass es zwar eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen für Autos pro Haushalt, aber keine Parkplätze für Fahrrad pro Haushalt gäbe.

Herr Walter und Herr Huber bestätigen,

dass es auch Stellplatzschlüssel für Fahrräder gebe.

Teilnehmer aus dem Plenum

Soll es Fahrradhäuschen oder die Möglichkeit geben, das Fahrrad direkt ins Haus hineinzuschieben?
Noch etwas zum Umbau des Bahnhofs: der kann auch zu einer Achse direkt zum bis Altona Balkon führen. Eine Achse führt dann am Güterbahnhof vorbei und eine andere direkt bis zur Elbe. Es gibt momentan Blockadestellen, wie den Lessingtunnel. Dort kommt man nie in einem Stück gerade durch. Warum gibt es nicht auf der ganzen Länge und auf der Gleishöhe eine grüne Front wie in New York die Highline.

Herr Birzer

fragt, wie es mit den Blockaden sei und ob es da Möglichkeiten gäbe, diese aufzuheben.

Anmerkung aus dem Plenum

Die Achsenführung sei von Anfang an für viele Anwohner erschreckend eindimensional gedacht worden. Die Harkortstraße habe in Zukunft mit zunehmenden Belastungen zu rechnen, weswegen eine Entlastung hätte mit eingerechnet werden müssen. Eine Achse nach Ottensen beispielsweise sei nicht gegeben. In dieses Gebiet werden 5.000 Menschen ziehen. Stellplatzschlüssel hin oder her, es werden mehr Autos kommen. Und das allein über die Harkortstraße sei schwierig. Sie fragt, warum eine Alternative zur Harkortstraße nicht bedacht worden sei.

Herr Walter

sagt, die Problematik der Autoverbindungen werde durchaus kritisch gesehen. Als eine Option bestehe, wenn überhaupt, eine mögliche Autoverbindung im zweiten Bauabschnitt. Allerdings sei das ein technisches Bauwerk, welches mit hohen Kosten verbunden sei. Dafür müsse zudem Klarheit über den 2. Bauabschnitt bestehen. Eine weitere Verbindung sei auch mit dem Ziel des autoarmen Quartiers kritisch zu sehen. Denn eine weitere Verkehrsachse würde auch weiteren Verkehr anziehen, da müsse man realistisch bleiben. Man müsse hinterfragen, ob das eine kluge Idee wäre. Das wurde so auch noch nie gesehen, da eher eine gute Fuß- und Radwegverbindung angestrebt werde und zudem klar sei, dass die Schienen auf der einen Seite nicht überwunden werden können.

Herr Birzer

fragt, ob es eine Möglichkeit gäbe, die Fahrradblockaden zu beseitigen, bspw. den Lessingtunnel.

Herr Walter

meint, das Thema mit dem Lessingtunnel sei immer dasselbe, es sei eine Katastrophe. Da seien sich alle einig, allerdings sei der Umbau eine viele Millionen schwere Angelegenheit. Er sei vor allem abhängig von der Entscheidung der Bahn. Die Stadt halte sich hier sehr zurück. Wenn es so komme, wie im zweiten Bauabschnitt dargestellt, werde es diesbezüglich auch detailliertere Pläne geben. Der bisherige Gedanke sei eine weitere Brückenanlage beim klassischen Tunnel im westlichen Bereich. Außerdem solle es eine Möglichkeit geben, ebenerdig am östlichen Ende rüberzukommen. Der Umbau versuche, Fahrradfahrer und Fußgänger an die Seite zu bekommen. Das sei alles noch nicht geplant, gehe aber in so eine Richtung.

Es gebe bis zum zweiten Bauabschnitt noch einen anderen Gedanken in dem Vorschlag von Herrn Halter. Der enthalte eine attraktive Anbindung an die S-Bahn Verbindung. Ein Fahrradweg in der Präsident-

Krahn-Straße sei ein Teil davon. Zwingend notwendig für den ersten Bauabschnitt sei eine attraktive Querverbindung zur S-Bahn Holstenstraße. Beide Ideen seien auch Teil des Mobilitätskonzepts. Momentan gäbe es Verhandlungen mit den Eigentümern über die Finanzierung.

Anmerkung aus dem Plenum

Wenn der Lessingtunnel auf Ebene Null runtergezogen werden würde, kollidiert das mit dem Radverkehr.

Herr Walter

sagt, es bestehe auch eine andere Option, aber das habe natürlich alles zwei Seiten. Bei einer Highline-Verbindung gäbe es das Problem, irgendwo wieder hoch zu müssen. Es gäbe da noch offene Fragen und die Diskussion darüber sei möglich. Zunächst müsse aber die Finanzierung des Lessingtunnels geklärt werden.

Herr Birzer

fragt nach einer oberirdischen Fahrradstation und ob es da Beispiele oder schon Lösungsmöglichkeiten gebe.

Herr Haller

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen nach Möglichkeit in der Ebene Null bleiben. Rampen seien zwar möglich, oft aber beschwerlich und schwierig in die Architektur zu integrieren. Es werde nach guten Lösungen gesucht, die in die Architektur eingearbeitet werden können. Hierfür gebe es gute Beispiele. Altbauquartiere hätten oft die bekannten Häuschen als Radabstellanlagen, die allerdings nicht optimal seien. In solchen Gebieten sei aber auch kaum etwas anderes möglich. In einem Neubaugebiet wie Mitte Altona solle es eine Integration von ebenerdigen Abstellmöglichkeiten und Ladestationen für E-Bikes geben. Eine abgeschlossene, überdachte Konstruktion sei vor allem für diese Räder wichtig.

Herr Birzer

Herrn Huber, gibt es auch einen Stellplatzschlüssel für Fahrräder?

Herr Huber

Das steht zumindest so in der Bauordnung, aber genau habe ich das nicht im Kopf. Vielleicht können Sie weiterhelfen, Frau Hoffmann?

Frau Hoffmann

Für den öffentlichen Raum liege der für Mitte Altona bei 20-25 Prozent. Das hänge allerdings auch vom Gesamtkonzept der Gestaltung ab. Das Ziel sei es hier, den Wert hoch zu setzen. Für die Bauherren werde es auch einen Wert für die Stellplatzschlüssel geben. Es sei auch davon auszugehen, dass sie dabei mitmachen.

[Nach der Veranstaltung wurde seitens der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation folgender Link für die „Fachanweisung notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze“ zu Protokoll gegeben: <http://www.hamburg.de/start-fachanweisungen-bau/152948/start-fachanweisungen-bau.html>]

Herr Haller

meint, die Quantität sei zwar auch wichtig, es komme aber auch sehr auf die Qualität an. Radabstellmöglichkeiten müssten vor allem sicher und bequem zugänglich sein.

Herr Walter

schildert, dass in den Abwendungsvereinbarungen darüber noch kein endgültiges Ergebnis erhalten sei. Man sei hier nicht in einem Vorgartengebiet. Es bestehe die Frage, ob die Plätze eher in Innenhöfen mit Durchgängen oder im Erdgeschoss geschaffen werden. Das sei ein großes Thema, welches auch vom beabsichtigten Milieu im Quartier abhängt.

Das müsse in dem Quartier blockweise wahrscheinlich auch unterschiedlich gehandhabt werden. Es stelle sich dabei auch die Frage nach der Teilbarkeit der Blöcke. Bei größeren Einheiten sei die Planung natürlich leichter. Ein Zielkonflikt bestehe beispielsweise in der Bebauung entlang der Harkortstraße. Hier werden gerade die Verhandlungen mit den Bauherren geführt. Die Stadt wolle einen Mindestanteil von Läden und anderen kleinen Dienstleistern. Wenn man das will, könne man dort allerdings nicht zusätzlich Fahrradstellplätze im Erdgeschoss bauen. Es stelle sich die Frage, was für eine Stadt wir haben wollen. Es solle alles möglichst offen gehalten werden, da eine Menge Zielkonflikte bestehen, die erst im Rahmen der konkreten Bauantragsplanung gelöst werden können.

Anmerkung aus dem Plenum

Er ist wohnhaft 1 km nördlich, leitet die Naturschutzbundgruppe Altona und macht sich schon länger Gedanken über eine Problemlösung. Eine Lösung wäre, einen Großteil der Gleisanlagen unter die Erde zu legen, um einen Flächengewinn zu erwirtschaften. Es entstehe so eine neue Fläche, die genutzt werden könne. Er würde sich hier eine Grünfläche wünschen. Durch den Klimawandel entstehe auch ein hohes gesundheitliches Risiko. Es gäbe schon eine Menge Insektenarten, die sich rasant vermehren würden und die es früher nicht gegeben habe. In Anbetracht der Entwicklung seien solche Gedanken gerechtfertigt und dienen auch der Gesundheitsprophylaxe.

Herr Huber

ist der Meinung, das Verlegen unter die Erde sei natürlich eine Idealvorstellung. Dafür werde allerdings auch ein volkswirtschaftlicher Kraftakt benötigt und er wolle nicht ein Altona21 erleben. Eine harmlose Variante gebe es leider nicht. Nichtsdestotrotz könne er die Idee nachvollziehen.

Anmerkung aus dem Plenum

Er bekommt das Gefühl, dass Mitte Altona eine Schlafstadt werden soll. Der Autoverzicht sei durchaus nachvollziehbar. Es gäbe allerdings auch viele Gleise und trotzdem sei die Entfernung zur S-Bahn noch relativ groß. Das scheine bei den Planungen jedoch keine Rolle zu spielen. Hier gehe es weder um Diebsteich als neuen Bahnhof, noch um die Diskussion um den S-Bahnhof Ottensen. Hier werden Möglichkeiten verschleppt.

Herr Huber

sagt, die Planungen zum S-Bahnhof Ottensen würden laufen, aber das sei ein langwieriges Projekt. Er sei aber zuversichtlich, dass das fertig werde, bevor auch das Quartier fertig ist.

Frage aus dem Plenum

Was ist mit einer Erschließung des Rad- und Fußwegs auf der Holstenstraße und Max-Brauer-Allee?

Herr Haller

meint, es ginge darum, die bestehenden Straßen nutzungsgerechter auszubauen, so dass sie für Radfahrer besser nutzbar und für Fußgänger besser und sicherer überquerbar seien. Dabei seien vor allem die Harkortstraße und Haubachstraße wichtig für den Radverkehr. Unabhängig von der Realisierbarkeit wäre eine Highline sicher ideal und eine besondere Attraktion, die das Wegenetz ergänzen könne. Die außerhalb Mitte Altonas genannten Straßen werden miterwähnt, da sie wichtige Achsen seien, die auch ausgebaut werden müssten. Schließlich sei nicht nur die innere Verbindung durch das Gebiet wichtig. Es müssten auch außerhalb des Gebietes Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur ergriffen werden.

Anmerkung aus dem Plenum

Er sei wohnhaft in Altona-West. Die Fahrradstellplätze seien wichtig. Die fürchterlichen Fahrradhäuschen seien ein Problem, befänden sich auf Schrebergartenniveau und werden eh fast nur von Hunden benutzt. Es solle einen speziellen Ideenwettbewerb für Fahrradstellplätze geben. Dabei sollen Designer sowie Architekturstudenten mitmachen können. Es gäbe hier die Chance, etwas zu entwickeln und es sei ein reines Vergnügen, wenn das am Ende gut aussehe. Das mit den Stellplätzen sei auch ein Grundproblem, welches auf das Urbanitätsgefühl schlage. Dabei sei die Sicherheits- und Zugänglichkeitsfrage sehr wichtig.

Herr Huber

antwortet, private Fahrradstellplätze würden nicht auf die öffentlichen Flächen gehören, das sei wichtig. Öffentliche Flächen böten Aufenthaltsqualität für alle und sichern ein schönes Stadterleben. Gleiches gelte auch für Mülleimer etc. Dabei müsse es Fahrradstellplätze geben, die keine Käfige sind. Er könne sich eine Fahrradabstellanlage vorstellen. Dies allerdings nicht im großen Umfang und auch kein Designerschuppen. Besonders an den S-Bahnhöfen müsse man allerdings mit einem hohen Aufkommen rechnen.

Frage aus dem Plenum

Eine private Lösungsmöglichkeit für Fahrräder könne doch nicht sein. Fragt, ob man die Fahrräder dann auf dem Balkon abstellen solle.

Herr Huber

Die Fahrräder sollten auf dem Grundstück abgestellt werden. Nicht in den Wohnungen, aber in den Häusern. Das sei Sache der Bauherren. Die Stadt könne schlecht beeinflussen, wo Fahrräder abgestellt würden und sie könne den Bauherren nicht vorschreiben, wo die Stellplätze für die Fahrräder hinkommen.

Herr Birzer

fragt, ob es die Möglichkeit nach einer Festschreibung eines Architekturwettbewerbes gebe.

Herr Huber

Das sei schon zu sehr detailliert.

Herr Walter

Das sei etwas, was man vielleicht auch gar nicht vorschreiben wolle. Eine Generalregel gäbe es hier nicht. Der richtige Schritt an der richtigen Stelle sei gefragt. Es kann auch in Altona an verschiedenen Standortenn zu unterschiedliche Lösungen führen. Allerdings sei klar, dass es eine Pflicht für Bauherren geben werde. Wie es dann endgültig gemacht wird, ob durch den Hof oder nicht, solle offen gelassen werden. Die Diskussion darüber sein auch noch zu früh, weil die restlichen Rahmenbedingungen noch unbekannt seien. Klassisch wäre hier natürlich auch ein Wettbewerb denkbar.

Frage aus dem Plenum

Ist Bewohnerin der Harkortstraße und fragt nach der Verbreiterung der Straße und warum diese erforderlich sei.

Herr Huber

Das sei ein schwieriges Thema, welches sich noch im Planungsprozess befinde. Die Harkortstraße müsse in Zukunft ganz vielen Zwecken dienen, dem Zulieferverkehr, den Fahrrädern, einer Ladenzeile mit Gastronomie, dem Busverkehr usw. Das sei erst einmal die generelle Vorgabe. Dabei werde vom Verkehrsplaner versucht, die Querschnittslage unterzubringen. Natürlich gebe es hier entgegenstehende Interessen von denjenigen, die hier privat bauen wollen.

Herr Walter

Die Harkortstraße werde um ca. 1,5 m erweitert, um vor allem Platz für die Nebenflächen zu erhalten. Es gebe auch einen speziellen Abschnitt, der als Hauptzufahrt für das Brauereigelänge diene. Da brauche man auch eine Erweiterung, da dort 1 – 1,2 m zusätzlich fehlen. Deswegen gäbe es ein Ergänzungsverfahren.

Frage aus dem Plenum

fragt, ob die Straße dann zweispurig in beide Richtungen werden solle.

Herr Walter

berichtet, dies sei nicht der Fall. Der sogenannte Doppelknoten sei Hauptzufahrt für das Gelände, allerdings müsse auch Holsten seine Erschließung modifizieren. Es gebe eine interne, neue Logistikplanung bei Holsten, um das Kistenlager neu zu ordnen. Man brauche da eine weitere Abbiegespur, damit kein Rückstau entstehe. Mit Vierspurigkeit habe das nichts zu tun.

Frage aus dem Plenum

Fragt, ob die gesamte Straße erweitert werde.

Herr Walter

bejaht. Die Harkortstraße müsse verbreitert werden, damit die Spuren gehalten, zwei Bushaltestellen und ein Fahrradweg eingerichtet werden könnten. Die Verhandlungen diesbezüglich waren schwierig,

weil den Eigentümern so ja auch Fläche weggenommen werde. Das sei aber zwingend, wenn man die Harkortstraße fahrrad- und fußgängerfreundlicher nutzen wolle.

Frage aus dem Plenum

Ist Anwohnerin an der Ecke Harkortstraße. Fragt, ob bei den Planungen berücksichtigt werde, dass die Harkortstraße auch von zukünftigen IKEA-Kunden missbraucht werden könnte. Es sei mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Es solle eine neue Straße entstehen, wenn bei der Stresemannstraße die Gleisanlage nicht mehr in Betrieb sei. Auch die Präsident-Krahn-Straße werde unten zum Bahnhof hin verändert. Es werden Flächen frei und eine Erweiterung biete sich an. Sie fragt, ob es Planungen gebe, den Missbrauch dieser Straßen zu verhindern.

Herr Huber

Die Harkortstraße werde eine Tempo-30-Straße sein und biete nicht den Weg, den Querfahrer wählen würden. Durch die Harkortstraße fahre nur, wer auch dahin wolle. Allerdings sei natürlich nicht zu verhindern, dass da aus Versehen mal einer durch fahre. Das spiele aber keine Rolle.

Anmerkung aus dem Plenum

Hat darüber Zweifel, weil die Wege der Max-Brauer-Allee und des Lessingtunnels ständig verstopft seien.

Herr Birzer

fragt Herrn Huber, was für Möglichkeiten es da gäbe.

Herr Huber

Das sei durch Tempo-30 abgeriegelt, da die Harkortstraße so keine Durchgangsstraße werde.

[Nach der Veranstaltung wurde seitens der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation folgender Hinweis zu Protokoll gegeben: „Zuständig für Geschwindigkeitsbegrenzungen ist die Polizei durch straßenverkehrsbehördliche Anordnung.“]

Anmerkung aus dem Plenum

Vom Kaltenkirchener Platz gäbe es einen guten Zugang, den IKEA Kunden nutzen könnten.

Herr Walter

Das würde auch mit sonstigen Entwicklungen, wie beispielsweise dem Holstenkamp in Bahrenfeld, zusammenhängen. Es seien für IKEA umfangreiche Untersuchungen gemacht worden, die die Gefahr allerdings eher für die Max-Brauer-Allee und andere Zufahrtsstraße sehen. Die Harkortstraße sei davon im Kern nicht betroffen. Rund um den Altonaer Bahnhof herrsche sowieso ein Verkehrschaos, deswegen sei das keine attraktive Verbindung. Allerdings entstehen in dem Baugebiet im ersten Bauabschnitt auch 1.500 neue Wohneinheiten, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen werden. Es gäbe auch einen Güterbahnhof, Betriebe und Gewerbeeinrichtungen, wodurch dort auch Fahrzeuge hinkämen.

Anmerkung aus dem Plenum

Wenn andere Zufahrten permanent verstopft seien, wäre die Harkortstraße eine Zweitlösung.

Frage aus dem Plenum

Fragt, ob die Harkortstraße sicher eine Tempo-30-Zone werden wird.

Herr Huber

Ja, das sei das Ziel und Teil des Mobilitätskonzeptes.

Herr Haller

Das Konzept sei noch nicht verfestigt. Die Idee, die Präsident-Krahn-Straße als Fahrradstraße auszuweisen, sei aufgrund des Verkehrsberuhigungseffektes bedenkenswert.

Frage aus dem Plenum

Wie solle das gehen, wenn es keine Fahrradverbindung quer durch das Gebiet gibt. Gebe es hier die Möglichkeit von einer Brücke, die einmal durch geht (zeigt auf der Karte einen imaginären Weg durch die denkmalgeschützte Halle an). Oder muss man den Umweg durch den Tunnel fahren?

Herr Walter

Es gebe eine naheliegende Hauptverbindung oberhalb, die durch den Park führe. Da seien allerdings auch noch Gleisanlagen, die berücksichtigt werden müssen. Vielleicht sei in 20 Jahren ja jemand der Meinung, ein Stück aus dem denkmalgeschützten Gebäude herauszunehmen. Jetzt könne man da aber nichts machen, da das eine denkmalgeschützte Halle sei. Da müsse man den Denkmalschutz fragen.

Anmerkung aus dem Publikum

Es sei ja auch beim Kolosseum in Rom immer ärgerlich, dass man dort herumfahren müsse und nicht ein Stück einreißen könne.

Frage aus dem Plenum

Es ginge ja nur um eine kleine Verbindung, die vielleicht 2 m breit wäre. Die Überlegung wäre dabei, die Verbindung so direkt wie möglich zu machen, damit das Fahrradfahren attraktiv werde.

Es stelle sich aber auch die Frage, ob es ein extra Fahrradweg sein müsse. Ziel könne auch die Integration des Fahrradverkehrs in den Straßenverkehr sein. Vielleicht würde man da mit einem Schutzstreifen besser arbeiten und die Verbreiterung der Straße vermeiden.

Herr Walter

Die Straße müsse grunderneuert werden, sodass es da einen Fahrradstreifen geben werde. Wenn man ein autoarmes Quartier wolle, könne man nicht überall Straßen für Autos bauen. Es gäbe vor allem ein Problem zwischen Ottensen und Altona-Nord und das sei vor allem ungünstig für Fußgänger und Fahrradfahrer. Fahrradverbindungen durch Parkanlagen und eine gute Fahrradbindung zur Schule können sinnvoll sein. Ansonsten würde schnell ein autoreiches Quartier erzeugt werden.

Herr Birzer

kündigt an, dass es nur noch zwei Wortmeldungen geben wird, weil die Veranstaltung gleich vorbei sei.

Frage aus dem Plenum

Ist wohnhaft in Altona-West und hat das Gefühl, dass in der Präsentation und dem was hier besprochen werde, ein Widerspruch vorhanden sei. Ein Stellplatzschlüssel von 0,6 sei mehr als im umliegenden Gebiet. Die Aussage, dass die Autos eh da wären, stimme nicht, wenn Leute da bewusst hinziehen, weil sie kein Auto haben. Fragt, was mit Quartiersgaragen sei oder ob überall Tiefgaragen hinkommen werden.

Herr Birzer

Der Stellplatzschlüssel solle bei 0,4 und nicht 0,6 liegen. Fragt, wie das mit den Garagen geplant sei.

Herr Huber

Das sei eine wichtige Frage. In Hamburg bzw. Altona sei ein hochverdichteter Stadtteil mit viel Geschosswohnungsbau und keinen Einfamilienhäusern. Hier entstünde kein Hohlraum. Da würden viele Menschen auf engem Raum leben, weswegen die Ambitionen auf andere Ziele gerichtet seien. Die Ziele seien auf Leute gerichtet, die grundsätzlich mobil sind. Es gehe dabei nicht um autofrei, aber um autoreduziert, um öffentlichen Raum zurückzugewinnen. Mitte Altona werde ein Vorzeigeprojekt sein. Der Stellplatzschlüssel liege wie schon erwähnt bei 0,4. Und das sei schon ambitioniert, weil die umliegende Gegend auch geschützt werden müsse.

Herr Haller

Die Vergleichbarkeit mit anderen Gebieten sei natürlich immer problematisch, weil jedes Gebiet irgendwie anders sei. Grundsätzlich sei es richtig, dass Quartiersgaragen ein Ansatz seien, der stark auf die möglichen Synergieeffekte setze und die Autonutzung tendenziell unattraktiver mache als wenn jeder seine eigene Garage in seinem eigenen Hausblock habe. Man müsse aber auch sehen, was im derzeitigen Planungsstand noch machbar ist. Quartiersgaragen am Rand wären jetzt nicht mehr möglich. Ein Stellplatzschlüssel von 0,4 solle zwar erreicht werden, aber unter Berücksichtigung des Wohnungsmixes sei dies bereits ein ambitioniertes Ziel. Auf jeden Fall müsse verhindert werden, dass Mitte Altona die Parkbedürfnisse durch das Parken in den benachbarten Quartieren löse.

Frage aus dem Plenum

Wohnhaft in der Nähe des Altonaer Rathauses und fragt sich, ob die die Planungen der Verkehrswege über das Gebiet hinaus gedacht seien. Es müsse ein stadtteilübergreifendes Fahrradwegkonzept geben, welches vor allem nach Norden und Westen des Gebiets gehe.

Herr Huber

Der Stadtteil müsse angebunden werden, sei allerdings noch nicht so weit, dass ein Anschluss gegeben ist.

Das Schlusswort zu sprechen sei schwierig, weil man sich mitten im Prozess befinde. Er werde nur ein Schlusswort für den heutigen Abend sprechen können. Es ist schwer zu sagen, was nun konkret passiere. Allerdings werde alles, was heute gesprochen wurde, festgehalten und ausgewertet. Es werde ver-

sucht, in den Verhandlungen mit den Investoren viele Wünsche zu realisieren. Auch wenn nicht alles möglich werden wird. Der Anspruch sei ein gutes Fahrradwegesystem und eine gute ÖPNV-Anbindung. Er könne versprechen, dass die Takte zumindest dann verdichtet werden, wenn auch mehr Leute fahren wollen. Heiße Luft werde allerdings nicht transportiert. Die Ansprüche gingen an die Stadt, die Investoren und an die Entwicklung. Wesentliche Punkte seien das Car-Sharing, die Fahrradwege- und stellplätze und der Stellplatzschlüssel für Autos. Das seien die Punkte der Zukunft, die erarbeitet werden müssen. Er dankt allen für die Anwesenheit und Mitarbeit.

Herr Birzer

erinnert daran, dass die Präsentation von Herrn Haller online gestellt wird. Außerdem sei der nächste Themenabend zum Thema Inklusion schon nächsten Montag am 03.06. und das Bürgerforum mit den Kurzberichten aus allen Themenabenden am 13.06. Er fragt, ob es jemand aus dem Publikum gebe, der fünf Minuten darüber berichten könne, was heute besprochen wurde. Da dies nicht der Fall sei, werde er selber berichten.

Er dankt allen Anwesenden und wünscht einen guten Nachhauseweg.

Gez. Paula Scholz, Angela Schöttler, Markus Birzer
30.05.2013