

Mitte Altona Live-Protokoll des Themenabends vom 29.04.2013

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

Dokumentation

Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer
Missundestraße 14
22769 Hamburg
markus.birzer@web.de

Protokoll:

Angela Schöttler
Paula Scholz

Themenabend Mitte Altona
Live-Protokoll vom 29.04.2013

Themenabend
Neues Quartier – neue Nachbarn: Autofreies Wohnen und andere Konzepte

Begrüßung

Herr Birzer

begrüßt die Vertreter der BSU und die anwesenden Gäste und bittet sie, Platz zu nehmen. Schwerpunkt des heutigen Themenabends sei die Präsentation des Konzepts des „Netzwerkes Autofreie Mitte Altona“ und der Austausch darüber. Aber auch andere – zum Thema gehörende Punkte – könnten vorgestellt und ggf. diskutiert werden. Die Tagesordnungspunkte werden vorgestellt.

- Begrüßung durch Herrn Polkowski
- Präsentation des Netzwerkes Autofreie Mitte Altona
- Rückfragen aus dem Plenum und Austausch zu den Themen Autofreie Mitte Altona
- Anmerkungen des Amtes ABH (Amt für Bauordnung und Hochbau) und der WSB (Agentur für Baugemeinschaften) der BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg)
- Offene Diskussion im Plenum mit der „Fishbowl-Methode“ (vorne werden vier Stühle aufgestellt und wer sich zum Thema äußern möchte, soll dort für seinen Wortbeitrag Platz nehmen)

Herr Birzer

weist auf das Live-Protokoll hin. Die Anwesenden sollen sich ggf. melden, um das Protokoll zu korrigieren. Das Protokoll wird in gut einer Woche online gestellt.

Der heutige Themenabend sei die erste öffentliche Veranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung seit Mitte Januar. Damals wurde vor allem der Park geplant, der auf dem Gelände entstehen soll. Seit Januar haben keine Veranstaltungen in diesem Stil stattgefunden, da momentan die Abwendungsverhandlungen anliegen und deren Ausgang die weiteren Planungen maßgeblich beeinflussen wird. Vor der Sommerpause finden jedoch insgesamt noch drei weitere Veranstaltungen statt:

30.05.13 Thema Mobilität
03.06.13 Themenabend Inklusion
13.06.13 Bürgerforum

Nach der Sommerpause folgen weitere Veranstaltungen. Dann sollen auch die Abwendungsvereinbarungen vorgestellt werden. Im Anschluss daran werden weitere Bürgerforen und Themenabende folgen.

Nachfrage aus dem Publikum

Wir brauchen auf jeden Fall eine Informationsveranstaltung zu den Abwendungsvereinbarungen.

Herr Birzer

Dazu wird sich gleich Herr Polkowski äußern.

Aufstehsoziogramm

Herr Birzer führt ein sogenanntes Aufstehsoziogramm durch. Von den etwa 80 Anwesenden sind

- Baugemeinschaften: ca. mehr als die Hälfte
- Anwohner und Dritte: ca. über die Hälfte
- Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter: Frau Hansen, Herr Polkowski, Herr Bürger, Herr Böwe
- Politik: keine Anwesende (Zwischenruf: Diese seien im Hamburger Rathaus)
- Initiativen: keine (Zwischenruf: Diese seien im Altonaer Rathaus)
- Wer ist noch nicht aufgestanden?
Auswahl: ein Bürger, der sich für Stadtplanung interessiert; eine Bürgerin aus einem Architekturbüro; zwei Bürger, die an einer Baugemeinschaft interessiert sind

Zwischenruf

Es findet zeitgleich eine Parallelveranstaltung im Rathaus statt, wo die VertreterInnen der Politik sein würden. Das sei eine schlechte Terminwahl.

Herr Birzer

Man hätte die Veranstaltung für heute Abend früh angekündigt. Zu diesem Zeitpunkt sei noch keine andere Veranstaltung geplant gewesen.

Herr Polkowski

begrüßt die Teilnehmer und entschuldigt Herrn Gerdemann von der BSU, der auf der angesprochenen Parallelveranstaltung ist.

Er kündigt an, dass das Konzept Autoarme Mitte vorgestellt wird und erklärt, dass er sich mit dem Begriff autoarm schwer tut.

Zwischenruf

Es heißt Autofreie Mitte, nicht autoarm.

Herr Polkowski

fährt fort in Benutzung des Begriffs Autofreie Mitte. Die Idee soll innerhalb und mit den Baugemeinschaften diskutiert werden. Er erklärt, dass hinter dem Begriff Abwendungsvereinbarungen die Diskussion mit den drei Eigentümern der Grundstücke steckt. Hierbei seien viele technische und inhaltliche Positionen zu berücksichtigen und die Verhandlungen laufen seit geraumer Zeit.

Es sei problematisch, Zwischeninformationen über die Verhandlungen zu erhalten. Vieles hänge zusammen und es werde ein Gesamtpaket verhandelt. Er hofft, dass bald Ergebnisse öffentlich vorgestellt werden können. Er äußert Verständnis dafür, dass es den Bürgern zu lange dauert, bittet sie aber um Geduld.

Für die Bebauung einer neuen Fläche ist ein Bebauungsplan erforderlich. Dieser wurde am 20.02.2013 öffentlich vorgestellt. Insofern hat es seit Januar eine weitere Veranstaltung gegeben. Der Bebauungsplan wird parallel zu anderen Veranstaltungen und den Abwendungsvereinbarungen weiter ausgearbeitet. Die Verfahren sollen so gut wie möglich parallelisiert werden, um einen Zeitverlust zu vermeiden. Die weitere Entwicklung hängt u.a. von den Ergebnissen der Verhandlungen über die die Abwendungsvereinbarungen ab. Am heutigen Abend findet parallel eine Veranstaltung im Rathaus statt, auf der die Politik über die öffentliche Plandiskussion des Bebauungsplanentwurfs unterrichtet wird.

Herr Birzer

Der Oberbaudirektor sei auch im Hamburger Rathaus. Er kommt evtl. später noch zur Veranstaltung, falls seine Veranstaltung nicht zu lange geht.

Präsentation des Konzepts Netzwerk Autofreie Mitte Altona

Frau Gröne (Netzwerk Autofreie Mitte Altona)

stellt das Projekt vor (s. auch Präsentation). Sie lebt im betroffenen Stadtteil am Rand zum Stadtteil St. Pauli und ist Teil der Baugemeinschaft Gleishaus. Frau Gröne lebt autofrei und hat begonnen, sich diesbezüglich zu organisieren. So haben sich im Netzwerk schon 500 Personen zusammengeschlossen, die autofrei leben möchten. Die Initiative ist sowohl was Familienformen, als auch Alter betrifft, heterogen zusammengesetzt. Ihr Ziel ist es, ein großes Stück zusammenhängend autofrei zu gestalten.

Herr Münch (Netzwerk Autofreie Mitte Altona)

stellt sich vor. Er ist ebenfalls engagiert in dem Projekt und gehört zur Baugemeinschaft Blaue Blume.

Frau Gröne

verteilt Postkarten zum Projekt. Anhand des Bildes soll man sehen, worum es geht: Werte werden geschaffen, indem auf ein Auto verzichtet wird. Dabei sollen Platz und Geld anderweitig genutzt werden. Autofrei heiße PKW-Verzicht soweit es geht und bedeutet praktisch einen Stellplatzschlüssel von 0,1 (1 Auto je 10 Wohneinheiten). Dies soll die Schadstoffbelastung reduzieren und zu einer Platzgewinnung führen. Diese soll nachbarschaftliche Begegnungen ermöglichen, den Stadtteil grüner gestalten und Freiräume entstehen lassen. Das alles führe zu einer gesteigerten Lebensqualität und einem größeren Mehrwert.

Frau Gröne wünscht sich ein größeres Areal mit mehreren Blöcken wie beispielsweise in einem Projekt in Wien. Synergieeffekte sollen genutzt werden. Da nicht jeder einen eigenen Garten hat, soll der Stadtteil durch den Verzicht auf Autos grüner gestaltet werden. Zudem wäre der Bau kostengünstiger, weil z.B. keine Tiefgaragen gebraucht werden. Es gäbe auch Vorteile durch weniger Lärmbelastung. Im Park soll ein grüner Weg entstehen und insgesamt sollen die Wege für Kinder und Familien sicher gestaltet werden. Die Initiative glaubt, dass sie sich so gut für andere autofreie Projekte öffnen könne (Backpacker, Studentenwohnheime, selbstbestimmtes Leben im Alter).

Die ausgearbeiteten Pläne kommen vom Architekturbüro Auraplan. Auf der Karte findet sich eine Vorstellung, wie dies konkret gedacht ist. Es handelt sich um drei Blöcke, die allerdings vom Verkehr nicht abgeschnitten werden. Dies ist sowohl für Baugemeinschaften, als auch für andere Projekte förderlich. Um die Harkortstraße und die Schule sollen grüne Wege und Pfade entstehen, sodass die Verbindung vom alten in den neuen Stadtteil grün gestaltet wird.

Die nächste Folie zeigt die Lärmlast durch Bahn und Holstenbrauerei. Das Projekt Autofrei würde den Lärm für Anwohner reduzieren. Darum soll die Harkortstraße verkehrsberuhigt sein und der verkehrsberuhigte Bereich soll ausgeweitet werden. Die Zufahrtsstraßen für den Gewerbepark sollen ausgeweitet werden. Es wäre optimal, wenn die Harkortstraße keine Durchgangsschneise wird. Dies gewinnt in Anbetracht des naheliegenden Baus von IKEA an Bedeutung. Ein Vorschlag wäre die Einrichtung einer Straße mit Tempolimit 30. Bei der Schule könnte eine Drop-off-Zone entstehen (Bushaltestelle). Fahrradwege müssten nicht entstehen, denn der ganze Bereich soll offen sein (Shared Space). Der gesamte Bereich soll für andere Projekte mit wenig Autoaufkommen geöffnet werden. Das Konzept schafft somit Achtsamkeit und eine lebendige Harkortstraße.

Die letzte Folie zeigt, dass die Harkortstraße ein anderes Gesicht und Ausstrahlung bekommen könnte und somit beispielhaft für andere Stellen in der Stadt sein kann. Die Ansiedlung einer Kurierzentrale wäre eine weitere Möglichkeit.

Als Fazit fasst Frau Gröne zusammen: Wir haben Wünsche an Politik und Interessenten. Wir wünschen uns, dass die Politik den Mut fasst, Mitte Altona autofrei zu gestalten. Ein solches Mitte Altona wäre nicht nur bereichernd, sondern auch werbend für die Stadt. Andere Städte wie Freiburg, Köln oder Wien sind mit gutem Beispiel vorangegangen. Wir möchten kostengünstige Baugrundstücke und den Baugemeinschaften soll das Bauen ermöglicht werden. Wie soll dies passieren, wenn die Grundstückspreise in die Höhe getrieben werden?

Frau Gröne weist weiter darauf hin, dass Flyer zur Teilnahme am Projekt ausliegen. Sie äußert ihre Angst, dass das Projekt auseinandergesprengt wird und die Baugemeinschaften in unterschiedlichen Blöcken untergebracht werden. Gleichzeitig erhofft sie sich möglichst viel Raum für die Baugemeinschaften. Sie fordert Informationen darüber, wie mit diesen verfahren wird und wer den Zuschlag erhält. Sie hofft auf eine gemeinsame Gestaltung und betont die Offenheit des Netzwerks für InteressentInnen und Baugemeinschaften, mit welchen sie gerne in Kontakt treten würde. Zu diesem Zwecke nennt sie die Homepage www.altonasneuemitte.de.

Herr Münch

erklärt, dass in jedem Wohnblock nicht nur ein paar Familien autofrei wohnen sollen. Dies sei nicht genug, da so der Effekt nicht vorhanden wäre. Grundbedingung für das Netzwerk Autofreies Wohnen ist die Nicht-Zerstückelung über verschiedene Gebiete. Vielmehr soll es eine Zentralisierung der autofreien Baugemeinschaften geben. Der Ort nördlich der Schule solle definitiv autofrei bleiben. Das Gießkannenprinzip funktioniere hier nicht, dann könne man es auch gleich lassen. Durchgangsverkehr durch autofreie Wohnprojekte wäre zudem sehr störend.

Frage aus dem Plenum

Können Sie Genaueres zum Stellplatzschlüssel 0,1 sagen? Was wäre beispielsweise ein normaler Stellplatzschlüssel?

Herr Birzer

Da antwortet am besten der Experte.

Herr Polkowski

Es werden verschiedene Bausteine für ein Konzept für einen autoarmen Stadtteil diskutiert. Grundsätzlich sind im Wohnungsbau 0,6 Stellplätze (also 6 Autos je 10 Wohneinheiten) vorgesehen. Ziel ist es, diesen Schlüssel für den Stadtteil insgesamt zu reduzieren. Das Projekt Autofrei möchte diesen Wert auf 0,1 reduzieren, allerdings ist eine Reduzierung unter einen Stellplatzschlüssel von 0,2 wohl nicht möglich.

Frage aus dem Plenum

Wie könnt Ihr Baugemeinschaften erreichen, dass der Stadtteil langfristig autofrei bleibt? So kann ein Generationswechsel möglicherweise weg von einem idealistisch tradierten Lebensstil führen.

Herr Münch

Unter allen Beteiligten soll ein Vertragswerk geschaffen werden. Alle die dort kaufen wollen, sollen verpflichtet werden, autofrei zu leben. Natürlich wird ab und zu ein Auto gebraucht (Möbeltransport, Krankenwagen, Besucher), es muss also immer ein Stellplatz vorhanden sein.

Frage aus dem Plenum

Was wären die Voraussetzungen für einen Stellplatzschlüssel von 0,2?

Herr Böwe

Zunächst muss ein Anschluss an den Öffentlichen Personennahverkehr erfolgen. Eine weitere Bedingung wäre eine Verpflichtungserklärung im Mietvertrag, kein Auto zu besitzen. Dieser müsste bei Weitergabe an Mieter durchgehend erfolgen.

0,1 Stellplätze sind aber zu wenig, da beispielsweise eine Krankheit eines Mieters einen Autobesitz zur Folge haben könnte. Um solche Situationen auffangen zu können und nicht in die Situation zu geraten, dass die Alternative hier sonst das Verlassen der Wohnung bedeuten würde wird als realistisch. ein Stellplatzschlüssel von 0,2 angenommen. Grundsätzlich muss man sich aber im Mietvertrag verpflichten, ohne Auto zu leben. Als Alternativen zum Auto sollten auch Fahrradplätze und Car-Sharing Plätze geschaffen werden.

Anmerkung Plenum

Ich habe seit Mitte der 1980er Jahre kein Auto und unterstütze neben dem allgemeinen Wohnkonzept besonders das Konzept Autofreie Mitte. Ich appelliere an die Mitarbeit bei dem Projekt, weil ich davon überzeugt bin, dass es funktioniert.

Frage aus dem Plenum

Ich bin auch am Projekt beteiligt, habe aber selber noch ein Auto. Richtung Altona braucht man das noch, wenn der Bus nur alle 20 Minuten fährt. Liegen die Blöcke aber nah am Altonaer Bahnhof und am Lärmschutzwall, könnte es funktionieren. Können solche Belange berücksichtigt werden?

Herr Münch

Wir haben danach geschaut, bei welchem Bautyp am wenigsten Durchgangsverkehr entsteht, wo die meisten Synergieeffekte zu erwarten sind und auf asphaltierte Straßen verzichtet werden kann.

Herr Birzer

Jetzt ist auch die Stadt bzw. die Verwaltung angesprochen.

Herr Bürgener (s. Präsentation)

Die Abwendungsvereinbarungen zwischen den Eigentümern und der Stadt sind im Prozess. Die Flächenanteile gemäß Drittmix mit 1/3 Eigentumswohnungen, 1/3 freifinanzierten Wohnungen und 1/3 gefördertem Wohnungsbau sowie 20% für Baugemeinschaften sollen in der Menge bestehen bleiben. Zudem setzt sich die Agentur für Baugemeinschaften dafür ein, dass ein gemäßigter Preis für die geförderten Baugemeinschaften umgesetzt werden kann. Das Konzept des autofreien Wohnens ist gut ausgearbeitet und wird von der Agentur auch unterstützt, jedoch muss die Agentur auch Baugemeinschaften berücksichtigen, die ein Auto haben möchten. Es wird eine gerechte Verteilung der Flächen für Baugemeinschaften angestrebt. Die Vereinbarungen zwischen den drei Grundeigentümern spielen bei der Flächenverteilung eine Rolle, Ziel der Stadt ist es jedoch den „Drittmix“ und die 20 % für Baugemeinschaften umzusetzen. Herr Bürgener zeigt, wie die Verteilung der Flächen aussehen würde, wenn jeder Eigentümer seine Flächenanteile gemäß Drittmix und Baugemeinschaftsflächen umsetzen würde. Im Vergleich dazu zeigt er einen möglichen Verhandlungsstand, nach dem die Flächen für Baugemeinschaften sich verstärkt auf einen Block im Süden fokussieren würden. Zu diesem Zeitpunkt lassen sich jedoch noch keine konkreten Aussagen zu den Verhandlungen treffen, da diese noch im Prozess sind. Somit kann es noch zu Verschiebungen der Flächenanteile kommen. Das Autoarme Wohnen stellt für uns bezüglich des Durchgangsverkehrs usw. einen weiteren Themenbereich dar und soll bei der Verteilung der Baugemeinschaftsflächen berücksichtigt werden.

Herr Polkowski

Wir haben Verständnis für die Baugemeinschaften, die ein autoarmes Quartier für die Baugemeinschaften möchten. Allerdings wird ein Konzept für ein autoarmes Quartier Mitte Altona insgesamt angestrebt. Es sind hierbei weitere Bausteine zu diskutieren, eine Einengung auf die Bereiche der Baugemeinschaften sollte nicht das Ziel sein.. Es müssen Wohnangebote geschaffen werden, die attraktiv sind, den Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen und anregen und die keine Verpflichtung zu einem Autoverzicht voraussetzen. Wenn tatsächlich kein Auto gebraucht wird, kann der Autobesitz (unter 0,6 Stellplätze) weiter reduziert werden. Wichtig sind Angebote für Alternativen (ÖPNV, Fahrradplätze), damit die Leute dazu gelockt werden, kein Auto zu haben. Ein Baustein ist hierbei Car-Sharing, sodass die Verfügbarkeit von Autos vorausgesetzt werden kann. Ziel ist, Mitte Altona modellhaft autofrei/-arm zu entwickeln auch als positives Beispiel für andere Projekte oder Stadtteile, indem alle oder möglichst viele Bausteine zusammengeführt werden. Hierbei spielen nicht nur die autofreien Baugemeinschaften eine Rolle, sondern sie sind ein wichtiger Baustein.

Ein Stellplatzschlüssel von 0,1 ist problematisch, da Autoverkehr aufgrund von Krankheiten, Besuch, Anlieferung oder Feuerwehr nicht ausgeschlossen werden kann. Die Welt ist kompli-

zierter, als man es sich manchmal wünscht. In bestimmten Bereichen gibt es keinen Durchgangsverkehr, sodass die Verkehrsmenge nicht das Problem ist. Die Harkortstraße bedeutet auch eine Vernetzung für andere Stadtteile, sodass eine vernünftige Busanbindung eine Voraussetzung ist. „Buckel“ auf der Straße, Schrittgeschwindigkeit und Einspurigkeit müssen aus Sicht des HVV vermieden werden. Es gibt Konzepte für Mischflächen, wo Parken nur an markierten Stellen erlaubt ist. Eine klassische Aufteilung (Gehweg, Fahrbahn) muss in der Harkortstraße aber gegeben sein – aufgrund der Erschließungsfunktion und der Bustrasse.

Die Harkortstraße ist eine normale Straße, wo es eventuell zu Geschwindigkeitsbegrenzungen kommen kann. Ansonsten gibt es keine stark befahrene Verbindung, also existiert fast kein Durchgangsverkehr.

Grundstückspreise sind intern differenziert und die Lagen sind diesbezüglich unterschiedlich verteilt. So eine Verteilung muss allen Beteiligten (Stadt, Investoren, Baugemeinschaften) gerecht werden. Es spricht gegen eine Konzentration von bestimmten Wohnungsangeboten (Baugemeinschaften) an einem Ort, dass möglichst viele Interessen unter einen Hut gebracht werden müssen. Die Preise werden aber nicht – anders als vorhin behauptet – von der Stadt in die Höhe getrieben.

Herr Birzer

Was ist ein Separationsprinzip und was bedeutet Mischverkehr?

Herr Polkowski

Separationsprinzip heißt die Trennung von Fahrbahn und Gehweg. Mischverkehrsfläche bedeutet eine Fläche für alle mit Schrittgeschwindigkeit. In Bereichen, die Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein sollen.– wo also kein normaler Autoverkehr stattfinden soll – muss eine Möglichkeit für Mülltransport, Umzüge usw. offen gehalten werden

Frau Hansen

Das reguläre, städtische Auswahlverfahren für Baugemeinschaften kann sowohl für die Baugemeinschaften als auch für uns aufwendig sein. Für die Mitte Altona strebt die Agentur eine Vereinfachung des Verfahrens an. Vor allem jedoch soll das Verfahren transparent und fair sein und Baugemeinschaften gleichberechtigt berücksichtigen. Es wird davon ausgegangen, dass viele Baugemeinschaften hier angesiedelt werden können.

Fishbowl Diskussion

Herr Münch

Ich habe zwei Fragen. Ich fahre jeden morgen mit dem Bus, der selten schneller als 30 fährt. Wieso braucht der Bus dann eine Straße mit Tempo 50? Ähnlich verhält es sich mit Umzugswagen. Und was würde sich an dem Gebiet konkret ändern?

Herr Polkowski

Das Problem liegt für den HVV in der Betrachtung ihres Gesamtnetzes. Prinzipiell behindert die Geschwindigkeit 30 den Busbetrieb am zügigen Vorankommen. Ich persönlich halte die Geschwindigkeit 30 auch in der Harkortstraße für möglich. Allerdings wird es meines Erachtens eher auf Tempo 50 hinauslaufen, da der HVV das eben anders sieht. Die Motivation, in einen Stadtteil zu ziehen, wird nicht der generelle Verzicht auf ein Auto sein. Wie wird in der Mitte Altona eine Autoreduzierung erreicht? Das sollte die Frage sein. Insgesamt muss weniger gefahren werden, auf freiwilliger Basis. Die Chance, nicht immer auf ein Auto zu verzichten, fördert den Verzicht auf das eigene Auto. Wie das Ziel „autofrei“ oder „autoarm“ zu erreichen ist, ist diskussionsbedürftig.

Frau Gröne

Wir sind 500 Leute, uns muss man nicht mehr motivieren. Mitte Altona soll doch ein Vorbild sein und Ausstrahlungskraft besitzen, sodass keine Animation mehr nötig ist.

Person aus dem Plenum

Autofreies Wohnen ist ein Alternativkonzept. So werden Vorteile fürs Gemeinwohl geschaffen. Sie ziehen diesem Konzept den Boden unter den Füßen weg. Stichworte sind Klimawandel und Peak-Oil. Jeder, der auf ein Auto verzichtet, fördert die Lebensqualität. Ich wohne in einem verkehrsmäßig sehr gut angeschlossenen Stadtteil, in Hoheluft-Ost. Dort wird aktuell auch gebaut. Die Anwohner bzw. künftigen Bewohner waren hier über einen Stellplatzschlüssel von 0,6 empört. Dies sei viel zu gering, da man davon ausgehe, dass man pro Wohneinheit zwei Autos besitzt. Das sind Mentalitäten, gegen die Sie angehen müssen. Die Stadt sollte Anreize für autofreies Wohnen fördern und dem Wunsch nach den autofreien Blöcken nachkommen.

Herr Polkowski

Es gibt zwischen schwarz und weiß immer auch Abstufungen. Ich selber fahre zum Beispiel sehr viel Bus und Bahn, habe die HVV-ProfiCard und habe allerdings noch ein Auto. Dies ist ein Beispiel dafür, dass die Welt komplizierter ist, als sie scheint.

Person aus dem Plenum

Ich wohne in der Gaußstraße, da gibt es gar keine Stellplätze. Sie sollten den Menschen vertrauen, dass sie auf das Auto in der Tiefgarage verzichten wollen. Vorstellungen von freiwillig

autoarmen Leuten sind nützlich, da es um die Planung geht. Wenn man nur einmal im Monat ein Auto braucht, um den Großeinkauf zu erledigen, dann genügt Car-Sharing. Die Verteilung von autoarmen Leuten auf das gesamte Quartier führt dazu, dass es keinen Unterschied mehr gibt.

Person aus dem Plenum

Ich komme vom Verein Leben mit Behinderung e.V. Wir haben in der Saarlandstraße in Barmbek das Projekt Autofreies Wohnen mit gegründet. Es gibt einen hohen Prozentsatz von Menschen, die in einem Haushalt ohne Auto wohnen. Es gibt dort einen großen Bereich, in dem das Projekt funktioniert. Ein Qualitätsgewinn beginnt erst ab einer bestimmten Baumasse. Der „Drittelmix“ ist nachvollziehbar, allerdings sollte alles was möglich ist, für autofreies Wohnen getan werden, denn die Leute wollen die Fläche anderweitig nutzen.

Person aus dem Plenum

Die Diskutantin stellt sich als Geschäftsführerin des Vereins Autofreies Wohnen vor. Man habe in den letzten Jahren festgestellt, dass die Stadt- und Verkehrsplanung nicht gut zusammenarbeiten. Es gibt Optimierungspotenzial. Außerdem hätte man keine konkreten Aussagen zum Autofreien Wohnen in Mitte Altona bekommen, die Informationslage sei also mangelhaft.

Enttäuschung findet oft an Stellen statt, wo nicht mit ihnen gerechnet wird. In Wien beispielsweise wurde ein gewisser Stellplatzschlüssel für Autos zugelassen. Mit der Zeit haben sich aber viele AnwohnerInnen gegen die Nutzung eines Autos entschieden. Das Potenzial der Verkehrsteilnehmer wird in Hamburg nicht so gut genutzt. Man sollte weniger juristisch an die Sache herangehen. Solche Erfahrungen haben wir gemacht und sehen die Chance auch für Mitte Altona.

Person aus dem Plenum

Bei dem Entwurf von Herrn Polkowski vermisste ich Visionen. In dem Buch „Kommunale Intelligenz“ beschreibt Gerald Hüther die Vernetzung von Menschen in einem Quartier, u.a. auch durch Baugemeinschaften, und sieht darin die Zukunft der Kommunen. Davon kann ich hier allerdings noch nichts spüren.

Frau Hansen

Das Konzept wird von uns nicht gänzlich abgelehnt. Wir unterstützen das Ziel, einen Anteil autofreies Wohnen umzusetzen. Allerdings müssen wir uns über die Größenordnung der Anteile unterhalten. Wir unterstützen Sie, jedoch können wir nicht sagen, dass das Konzept ganz oder gar nicht umgesetzt werden soll. Wir müssen auch über einen Zwischenweg nachdenken. Dass gar kein autofreies Wohnen umgesetzt wird, liegt nicht in unserem Interesse, allerdings muss auch noch einiges geklärt werden. Zum Beispiel was die Freiwilligkeit des Autoverzichts angeht.

Person aus dem Plenum

Der Diskutant stellt sich als Mitarbeiter der Lawaetz-Stiftung vor. Diese würde Baugemeinschaften in dem Projekt betreuen. Das Konzept Autofreies Wohnen ist in Zusammenarbeit von Vielen entstanden. Man hätte das Glück, dass zwei Architekturbüros ein Konzept erstellt haben. Familien mit Kindern aus der Harkortstraße haben die Sorge, dass es zu laut wird. Visionen sind schön, allerdings habe man sich in den Wünschen begrenzt. Man wolle nicht die gesamte Fläche, sondern man habe eine geeignete Fläche berechnet. In dem Konzept sind schon viele Kompromisse eingeflossen. Man suche einen Partner zur Unterstützung für eine gute Idee.

Herr Polkowski

Es müssen verschiedenste Interessen unter einen Hut gebracht werden. 20% der Wohnungen sollen laut Masterplan von Baugemeinschaften bebaut werden – dieses Ziel setzen wir um. Problem ist, dass wir es mit drei Eigentümern zu tun haben. Wir würden die autoarmen Baugemeinschaften gerne als ein Element bei der Reduzierung der Autos in Mitte Altona sehen. Wir unterstützen jedes autofreie Wohnprojekt. Von mir aus könnten statt 20% auch 60% Baugemeinschaften da sein. Wir wollen allerdings auch diejenigen integrieren, die nicht unbedingt einen Autoverzicht vertraglich festlegen wollen.

Es muss auf Reglementierung und Angebot gesetzt werden. Es nützt nichts, eine Regelung auf Kosten anderer durchzusetzen. In einer früheren Veranstaltung meinte jemand, wenn wir Visionen hätten, sollte man den Bau von Stellplätzen grundsätzlich verbieten. Unsere Aufgabe besteht aber darin, alle Interessen zu berücksichtigen.

Person aus dem Plenum

Das Problem mit dem HVV in der Harkortstraße kennen wir. Woanders funktioniert das auch, es können also auch Lehrgänge angeboten werden. In Köln nutzen alle das Potenzial dieses Projektes. In Wien funktioniert das seit 15 Jahren. Die drei Blöcke sind so platziert, weil wir glauben, dass diese Lebensart ein positives Ausstrahlungspotenzial besitzt. Für die Harkortstraße wäre es eine Tragödie, wenn sie zu einer zerschneidenden Trasse zwischen der bestehenden Bebauung und dem Neubauprojekt wird. Es soll eine Begegnungszone geschaffen werden, die zur Weiterentwicklung der Harkortstraße führt. In der näheren Umgebung gibt es eine Bewohnerschaft, die zu 60% ohne Autos lebt. Diese werden ohne ein Konzept Autofreies Wohnen bestraft.

Herr Birzer

fragt, ob ein Vertreter der Eigentümer anwesend sei. Eine Person meldet sich und er bittet ihn nach vorne.

Herr Behrendt

Ich gehöre zu den Eigentümern der Fläche 1C, sodass ich maßgeblich von dem Konzept betroffen bin. Ich sehe kein Konfliktpotenzial zum Autofreien Konzept. Die Frage ist nur, mit welchen Restriktionen das Konzept einhergeht. Es ist für uns schwer zu akzeptieren, dass die beiden Blöcke so verplant sind und nicht mehr zur Bebauung zur Verfügung stehen. Schließlich wollen wir bauen.

Herr Birzer

Sie haben generell nichts gegen autofreies Wohnen?

Herr Behrendt

Ich habe generell nichts dagegen, dann könnte man in den Tiefgaragen Tischtennisplätze unterbringen.

Frau Gröne

Die Wohnprojekte werden über Eigentümer verteilt. Warum ist das so?

Herr Behrendt

Wir wollen am liebsten selber bauen. Für das Konzept Autofreies Wohnen in den Blöcken muss nur jemand gefunden werden, der das macht.

Zwischenruf aus dem Plenum

Sie könnten für uns bauen. Sie wollen ja auch Mietwohnungen bauen. Oder bezahlen wir nicht genug?

Herr Behrendt

Das könnte ein Punkt sein.

Frage aus dem Plenum

Wo liegen konkrete Bedenken?

Herr Behrendt

Ich habe keine konkreten Bedenken.

Anmerkung aus dem Plenum

Er vertritt wirtschaftliche Interessen.

Frage aus dem Plenum

Es wird das Problem der unterschiedlichen Gebiete bzw. Eigentümer gesehen. Wieso nimmt sich jeder nicht seinen Teil raus?

Herr Behrendt

Ein Versuch ist möglich, aber das zu schaffen ist schwer. Die Entwicklung läuft seit 2010. Wenn es einfach wäre, wäre die Diskussion schon geführt worden. Es ist eine Illusion, dass die Eigentümer alles in einen Topf schmeißen.

Anmerkung und Frage Plenum

Ich bin froh, dass jemand von den Eigentümern da ist. Wie können Sie sich das vorstellen? Welche Blöcke von Ihnen wollen Sie konkret an die Baugemeinschaften abgeben? Und unter welchen Bedingungen?

Herr Behrendt

Wir Eigentümer (alle drei) haben die Forderungen der Politik nach dem „Drittmix“ aufgenommen und wollen diese umsetzen. Es gibt aber eine Überlagerung des Wohnungsmix mit der Forderung nach Autoarm und letztendlich ist alles eine finanzielle Frage. Wir fragen uns, wie die 20% der Baugemeinschaften in sinnvolle Blöcke aufgeteilt werden können.

Frage aus dem Plenum

Gibt es einen Lastenausgleich?

Herr Behrendt

Wir sind hierzu noch nicht vereinbart. Die Verortungen der geförderten Wohn- und Baugemeinschaften sind auch noch offen.

Herr Birzer

Gibt es noch weitere Fragen?

Frage aus dem Plenum

Was für Preise pro Quadratmeter erwarten Sie?

Herr Behrendt

Darüber kann ich noch keine Aussagen treffen.

Das hängt von den Posten ab, die wir noch in den nächsten Jahren übernehmen müssen.

Anmerkung aus dem Plenum

Ich habe gehört, dass der Wohnraum mindestens 4.000 Euro pro Quadratmeter für Eigentum kosten soll.

Herr Behrendt

Das kann sein.

Person aus dem Plenum

Das Thema der Stellplätze wird langfristig auf Sie zukommen. Wir haben mit Auraplan ein Konzept entworfen und haben dadurch gesehen, dass mehr als 0,4 Stellplätze nicht realisierbar sind. Der Block im Nordquartier, der hier angesprochen wird, ist sehr typisch für das Quartier. Wenn keine Tiefgaragen gebaut werden, werden oft Nutzungen, die sonst dort untergebracht sind, in den Erdgeschossflächen vorgesehen. Die Hafencity dient hier als Beispiel.

Ein weiteres ökonomisches Thema ist die Kontamination. Zu beachten ist auch das Niederschlagswasser, welches komplett über die Grundstücke ablaufen soll. Herr Drescher hat sich leider nicht zurückgemeldet. Allerdings brauchen wir als kritische Masse für das Konzept Autofreies Wohnen mindestens zwei Seiten eines Straßenzuges. Wir wollen das Gespräch suchen auch mit Vertretern der Eigentümer wie Herrn Behrendt.

Herr Behrendt

Ich stehe für weitere Fragen gerne zur Verfügung und bin auch offen für Gespräche.

Herr Birzer

Gibt es weitere Punkte?

Person aus dem Plenum

Ich finde wir müssen fokussieren, dass so ein Projekt nur Sinn macht, wenn es konzentriert wird. Sonst hat es kein Potenzial. Ich frage mich, wenn man die drei Blöcke zusammennimmt, was mit der Schule und ihrem Verkehr, der zum Beispiel durch Lehrer oder Eltern produziert wird, passiert. Außerdem kommt mir beim „Drittmix“ zu kurz, wie die 20% der Baugemeinschaften berücksichtigt werden sollen. Wie liegt hier die Quote?

Antwort einer Person aus dem Plenum

Das Problem ist, dass Kinder vor den Autos geschützt werden müssen, mit denen sie zur Schule gebracht werden. Wenn es viele Autos gibt, wollen die Eltern ihre Kinder dicht an die Schule heranfahren, damit ihnen nichts passieren kann. Bei dem Autofreien Wohnen können die Kinder allerdings schon an der Harkortstraße rausgelassen werden und sich den Rest des Weges zu Fuß trauen.

Die Baugemeinschaften wollen kein anonymes Wohnviertel. Im zweiten Bauabschnitt könnten Autos von Westen kommen. Herr Polkowski hat gesagt, dass das ganze Projekt noch komplexer sei.

Herr Bürgener

Ich kann das aufnehmen, was Herr Behrendt gesagt hat: die Umsetzung des Drittmix und 20% für Baugemeinschaften ist Ziel der Stadt soll durchgesetzt werden. Von dem Flächenanteil für Baugemeinschaften soll wiederum 1/3 für Baugemeinschaften im individuellen Eigentum und

2/3 für öffentlich geförderte Baugemeinschaften zur Verfügung stehen. So wird momentan geplant und so wird mit den Eigentümern verhandelt. Es kann auch noch zu Verschiebungen kommen, aber das wird sich jedoch in den Verhandlungen ergeben.

Anmerkung aus dem Plenum

Der Ausgleich des Nachteils der autofreien Zone soll zwischen den Eigentümern fair aufgeteilt werden. Sonst wird man dies nicht hinkriegen.

Herr Polkowski

Wir können nicht einzelne Forderungen einem Eigentümer und den anderen einen Lastenausgleich auferlegen. Wenn einer der drei Eigentümer sagen würde, wir übernehmen das, wäre das wunderbar. Wir als Stadt wollen 1/3 öffentlich geförderten Wohnungsbau, 1/3 Mietwohnungsbau und 1/3 Eigentumswohnungen. Darin enthalten sein sollen 20% Baugemeinschaften. Eine höhere Eigentumsquote ist nicht erwünscht. Das sind die Ziele. Wir können unterschiedliche Konzepte oder Ziele für den Stadtteil verfolgen, aber ein wichtiges Ziel bleibt 1/3 öffentlich geförderte Wohnungen. Der Lastenausgleich ist nicht von uns zu organisieren, hier sind die Eigentümer verantwortlich.

Herr Münch

Der Lastenausgleich wird bereits durch das Eckpunktepapier vorgesehen.

Herr Behrendt

Die Themen, die wir heute diskutieren, finden sich nicht in unserem Eckpunktepapier. Inhalt des Papiers sind auch nicht Baumassenverschiebungen. Zu dem Gesprächsstand, den wir zur Zeit der Erstellung des Eckpunktepapiers hatten, ist dann aus politischer Sicht eine Menge hinzugekommen, z.B. die Schule. Dies wirft wirtschaftliche Berechnungen von damals über den Haufen.

Anmerkung aus dem Plenum

Herr Behrendt, wir haben eben gehört, wir hätten Ihren Block verplant. Kommen Sie doch mal in die Lawaetz-Stiftung, dann kommen wir in den Dialog.

Herr Behrendt

Wir können in den Dialog kommen, aber hier besteht ein diametraler Interessenkonflikt. Wir möchten nicht an Baugemeinschaften verkaufen, sondern selber bauen.

Anmerkung aus dem Plenum

Wir wollen noch einmal klarstellen, dass wir die Integration von nicht-autofreien Projekten fördern und auch von anderen. Wie beziehen uns also auf Projekte wie Backpacker oder Studentenwohnheime. Wie wird die Verteilung geregelt? Wer bekommt welches Stück?

Frage aus dem Plenum

Läuft die Quote der Baugemeinschaften über die Agentur?

Herr Bürgener

Die Agentur für Baugemeinschaften setzt sich dafür ein, die Quote zu erreichen und hat großes Interesse daran, diese auch einzuhalten. Jedoch ist die Verteilung der Flächen als auch das Vergabeverfahren für Baugemeinschaften noch nicht vereinbart. Dies sind Gegenstände der Verhandlungen. Die Abwendungsvereinbarung ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Das Vergabeverfahren soll jedoch nicht so aufwendig für die Baugemeinschaften sein.

Herr Birzer

Am Ende können wir festhalten, dass ein einheitliches Fazit oder klares Ergebnis schwer zu ziehen ist. Die Verhandlungen sind noch am Laufen und deren Ausgang muss abgewartet werden. Dies waren also eher ein Positionsaustausch und eine eventuelle Annäherung zwischen Anwohnern, Eigentümern und Baugemeinschaften.

Es folgen noch weitere Veranstaltungen, in denen anderen Themen zu diskutieren sind. Aber auch das heute behandelte Thema wird sicherlich weiter in Veranstaltungen zu besprechen sein.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend!