

## **Protokoll**

**Veranstaltung:** Auftaktveranstaltung Wettbewerb „Wohnen am Volkspark“

**Termin:** Donnerstag, 10. Dezember, 18:30 – 20:40 Uhr

**Ort:** Stadtteilschule Bahrenfeld, Regerstraße 21-25, 22761 Hamburg

**Moderation:** Margit Bonacker, Bettina Bachmeier, konsalt GmbH

## **Ablauf:**

**18:00 Uhr** Einlass und Info – Forum

**18:30 Uhr** Begrüßung und Einführung  
*Reinhard Schier, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*

**18:40 Uhr** Was erwartet Sie heute?  
*Margit Bonacker, konsalt GmbH*

**18.55 Uhr** Wettbewerb „Wohnen am Volkspark“  
**Umweltbelange**  
*Daniel Ermert, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*  
*Alexander Krumm, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*  
**Mobilität**  
*Harry Welschinger, Behörde für Wirtschaft, Wohnen und Innovation*  
**Städtebauliche Rahmenbedingungen und Wettbewerbsauslobung**  
*Holger Djürken-Karnatz, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*

**19.30 Uhr** Rückfragen aus Publikum

**20.25 Uhr** Ausblick Planungswerkstatt  
*Bettina Bachmeier, konsalt GmbH*

**20.30 Uhr** Fazit und Dank  
*Reinhard Schier, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen*

## 1. Einlass und Info - Forum

Vor Beginn der Veranstaltung können sich die Besucherinnen und Besucher anhand einer Plakatausstellung und ausliegendem Material über den A7-Deckel und das Gebiet der Bahrenfelder Trabrennbahn informieren.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben zudem die Möglichkeit, auf verschiedenen Plakaten Bepunktungen zu unterschiedlichen Fragestellungen vorzunehmen.

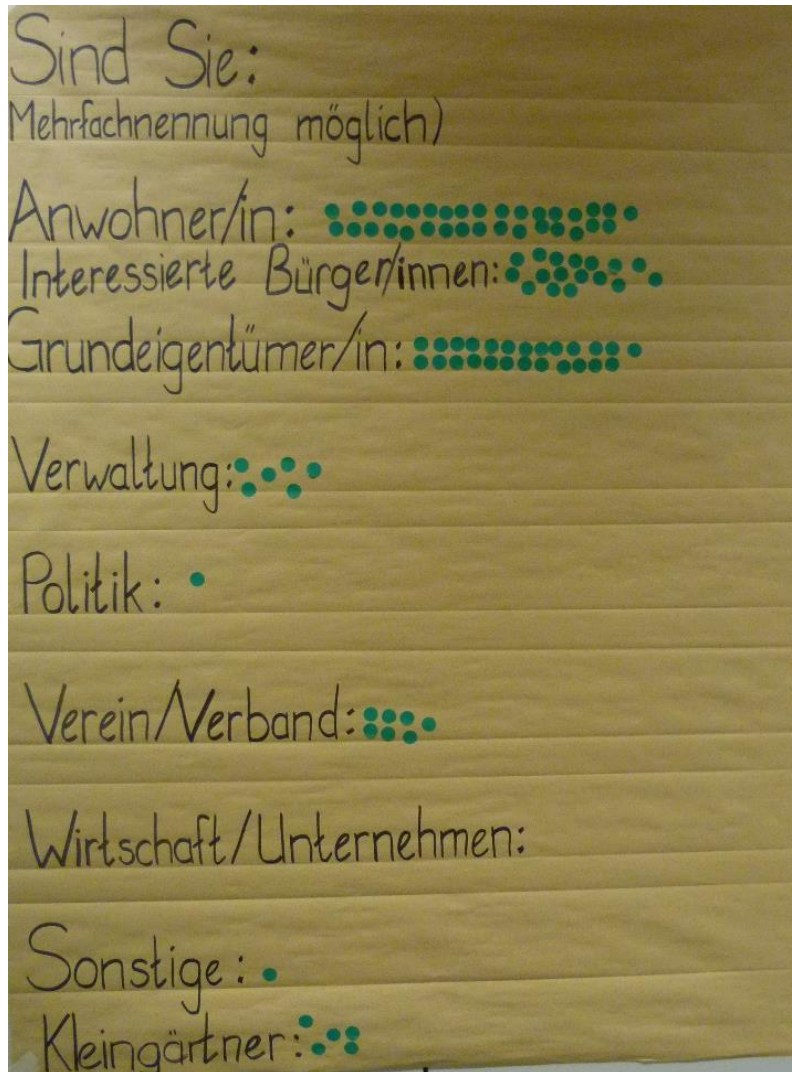
### Plakat 1: Wo wohnen Sie?

Der Großteil der Teilnehmenden wohnt in der unmittelbaren Nähe zur Bahrenfelder Trabrennbahn, einige kommen aus anderen Teilen Altonas.



**Plakat 2: Sind Sie ...? (Mehrfachnennungen möglich)**

Insgesamt haben rd. 170 Personen an der Veranstaltung teilgenommen. Der Großteil der Teilnehmenden sind Anwohner/innen, interessierte Besucher/innen und Grundeigentümer/innen. Es sind aber auch Kleingärtner/innen und Vereinsmitglieder anwesend, sowie Vertreter/innen aus Politik und Verwaltung. Nicht anwesend waren Unternehmen / gewerbliche Betriebe.



## **2. Begrüßung und Einführung**

### ***Reinhard Schier, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen***

Reinhard Schier, Leiter des Projekts A7 Deckel in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), heißt die anwesenden Gäste herzlich willkommen. Mehrere Fachleute aus den Fachämtern der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen und dem Bezirksamt Altona werden im Laufe der Veranstaltung den aktuellen Stand vorstellen und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen. Nach der letzten Veranstaltung zum Rahmenplan Bahrenfeld-Nord im Jahr 2012 sei der Planungsstand nun soweit fortgeschritten, dass man mit der Entwicklung des ersten größeren Wohnungsbaubereichs in Bahrenfeld beginnen könne. Dazu ist die Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs vorgesehen. In der heutigen Veranstaltung geht es darum, die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb vorzustellen, Fragen aus dem Publikum zu beantworten und auf eine Planungswerkstatt im Januar 2016 vorzubereiten. Herr Schier leitet an Frau Bonacker über, die die heutige Veranstaltung moderieren wird.

## **3. Was erwartet Sie heute?**

### ***Margit Bonacker, konsalt GmbH***

Frau Bonacker erläutert die Aufgabe der Moderation, welche als Schnittstelle zwischen Bürgern, Verwaltung, Politik und Investoren gesehen werden kann. Sie stellt den genauen Ablauf der Veranstaltung vor und bittet für die Diskussion um kurze Beiträge, damit möglichst viele zu Wort kommen können. Sie erläutert kurz die Zielsetzung und den Ablauf eines Wettbewerbsverfahrens. Die für den 30. Januar 2016 vorgesehene Planungswerkstatt soll dazu dienen, Vorschläge und Wünsche der interessierten Bürgerinnen und Bürger für die Vorgaben des Wettbewerbs zu sammeln. Mit der frühzeitigen Bürgerbeteiligung haben also die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Programm und die Aufgaben für den Wettbewerb mit zu formulieren.

Frau Bonacker weist daraufhin, dass während der Veranstaltung für die Dokumentation Fotos und Audioaufnahmen gemacht werden. Bei Einwänden kann man sich während oder nach der Veranstaltung gerne an das konsalt Team wenden.

Anschließend stellt Frau Bonacker die Referenten zu dem Wettbewerb „Wohnen am Volkspark“ vor: Herrn Ermert zu den Themen Umweltbelange und Landschaftsplanung, Herrn Djürken-Karnatz zu den Themen Städtebauliche Rahmenbedingungen und Wettbewerb, Herrn Krumm zu den Themen Frischluft, Wasser, Boden und Lärmschutz und Herrn Welschinger zum Thema Mobilität.

## **4. Kurzvorträge zum Wettbewerb „Wohnen am Volkspark“**

### ***Freiraumplanerische Rahmenbedingungen***

Der in den 1920ern angelegte Altonaer Volkspark ist als Gartendenkmal eine wichtige Struktur im Wettbewerbsgebiet. Die Landschaftsachse Volkspark verbindet die 140 Hektar große Grünfläche mit dem „Grünen Netz“, welches sich bis in die Hamburger Innenstadt zieht. Die August-Kirch-Straße bildet den Eingangsbereich und den Hauptzugang zum Volkspark. Die Ebertallee schließt das Wettbewerbsgebiet aus dem Süden heraus an. Im Westen befinden sich der Dahliengarten und eine Kleingartenanlage.

Anhand von Fotos werden Impressionen der Naturräume, der angrenzenden Straßen und der vorherrschenden Bebauung, vor. Der heterogene Bestand bildet eine spannende Ausgangslage für die zukünftige Entwicklung des Gebiets.

### **Städtebauliche Rahmenbedingungen**

Durch den Bau des A7-Deckels wird es aufgrund des verbesserten Lärmschutzes möglich sein, Wohnbebauung nahe der Autobahn zu schaffen. Nach dem Umzug der Trabrennbahn, der noch nicht terminiert ist wird eine große Fläche frei, die entwickelt werden kann. Dieses Flächenpotenzial soll für Wohnungsbau genutzt werden. Bereits in der Planung des Altonaer Volksparks in den 1920 Jahren war eine Wohnbebauung angrenzend an den Volkspark angedacht. Als Grundlage für den jetzigen Wettbewerb dient der Rahmenplan Bahrenfeld-Nord, an dem sich Siedlungs- und Freiflächen, mögliche Erschließungen und Achsen räumlich orientieren sollen.

Thematisch geht es zum einem darum, den Siedlungsrand zum Volkspark neu zu entwerfen und einen vielfältigen Wohnungsmix anzubieten, welcher u.a. geförderten Mietwohnungsbau, Baugemeinschaften, seniorengerechte und barrierefreie Wohnungen beinhaltet. Dabei gilt es besonders abzuwägen, wie man dem erforderlichen Wohnungsbau in Hamburg gerecht wird und wie sich die neuen Gebäude und Nutzungen in das bestehende Umfeld einfügen. Zudem spielt die innere und äußere Erschließung des neuen Wohnquartiers eine wichtige Rolle. Hierbei geht es um eine sinnvolle Anbindung an die bestehende Straßen und Wege sowie die erfolgreiche Abwicklung der zusätzlich entstehenden Verkehrs. Auch autoarme Bereiche und Angebote für Mobilitätskonzepte sind denkbar. Weitere Themen sind erforderliche Schulflächen, das Schaffen von grünen Wegeverbindungen und die den Erhalt bzw. die Integration bestehende Strukturen, wie den DESY Standort mit dem Zugang zum HERA-Tunnel.

### **Freiraumpotenziale**

Als attraktives Freiraumpotenzial ist die Verbindung vom A7-Deckel zum Volkspark bis hin zum Schulgarten in Form einer Landschaftsachse vorzusehen. Somit gäbe es von der Hamburger Innenstadt bis zum Volkspark ein durchgehendes grünes Netz. Wie die Ausgestaltung als grüne Verbindung / Landschaftsachse aussehen kann, ist noch offen. Die August- Kirch-Straße soll als Hauptzugang zum Volkspark gestärkt werden. Der Ebertplatz soll als Quartiersplatz sowohl für das bestehende, als auch für das neue Quartier ausgestaltet werden. Hier gilt es, mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Ebertallee soll durch eine Grünachse mit dem Volkspark verbunden werden. Wichtig ist auch, die neu entstehenden Freiräume mit dem Bestand untereinander zu verbinden und das Naherholungsangebot besser erreichbar und erlebbarer zu gestalten.

### **Wettbewerbsauslobung**

Das Wettbewerbsgebiet wird in zwei Teile gegliedert. Der blau umrandete Bereich kann erst ab 2024 / 2025 konkret entwickelt werden, wenn der Lärmschutzdeckel auf der A7 fertiggestellt wurde. Der rot umrandete Bereich kann, nach Aufgabe der Nutzung durch die Trabrennbahn, frühestens ab 2019 / 2020 baulich umgesetzt werden. Der Wettbewerb wird als zweistufiger, städtebaulich-freiraumplanerischer Ideenwettbewerb ausgelobt. In der ersten Stufe werden ca. 30 Büros aufgefordert (Stadtplaner, Landschaftsplaner, Verkehrsplaner), ein städtebauliches Ideenkonzept für den gesamten Bereich zu entwickeln, welches die grundlegenden Eckpunkte definiert. In der zweiten Phase wird es um die konkrete, räumliche Planung für den roten Bereich gehen, welcher letztendlich die Grundlage für den verbindlichen Bebauungsplan bilden soll.

Nach der Planungswerkstatt im Januar soll die Ausschreibung für den Wettbewerb Ende Februar erarbeitet werden. Nach der Jurysitzung für die erste Stufe im Juli 2016, soll in der zweiten Jahreshälfte 2016 die Bearbeitung und Entscheidung für die zweite Stufe des Wettbewerbs erfolgen.

### **Frischluft / Kaltluft**

Zum Thema Klimaschutz müssen Frischluftschneisen freigehalten werden, welche das Gebiet an warmen Tagen mit ausreichend frischer und kühler Luft versorgen. Diese Schneisen dürfen nicht verbaut werden. Zur Planung gehören offene Bauformen, maßvolle Höhenentwicklung, ein hoher Grünflächenanteil sowie die Vernetzung verschiedener Freiflächen.

### **Wasser und Boden**

Ziel ist es, die Regenrückhaltung und Versickerung vollständig im Wettbewerbsgebiet abzuwickeln. Dabei sollen Freiflächen bei Starkregenereignissen zur Regenrückhaltung beitragen und eine regenwassersensible Straßenraumgestaltung geplant werden. Zudem ist es möglich, die Dächer der neuen Gebäude zu begrünen.

### **Lärmschutz**

Für den Lärmschutz sind im Wettbewerb Straßenverkehrslärm, Gewerbelärm und Sport- und Freizeitlärm zu berücksichtigen. Bei der Hapterschließung der neuen Wohngebiete wird es wichtig sein, die Gebäude so anzuordnen, dass in den hinterlegenden Bereichen ruhig und gesund gewohnt werden kann. An den stärker befahrenen Straßen sollen dementsprechend weniger empfindliche Nutzungen, wie z.B. Nahversorgungseinrichtungen, angeordnet werden. Dem Gewerbelärm durch den Bauhof Altona soll mit einem ausreichendem Abstand der Wohngebäude und baulichem Lärmschutz begegnet werden. Spielplätze, Bolzplätze oder andere Einrichtungen, welche Sport- und Freizeitlärm verursachen, sollen so angeordnet werden, dass sie sich mit der umliegenden Wohnnutzung vertragen.

### **Mobilität**

In der letzten Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld Nord wurde der Modal Split zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV und Fahrradverkehrs hin verändert. Nach den Verkehrsprognosen und dem zusätzlich entstehendem Verkehr aus den neuen Gebieten, wird die Belastung für das bestehende Verkehrsnetz dennoch zu groß sein. Daher soll der Holstenkamp verlängert werden. In der Straßenbreite sind die Fahrbahn mit 6,50 m Breite, Fahrradstreifen und Fußgängerwege enthalten. Der Ausbau zu einer vierspurigen Straße ist nicht geplant und erforderlich. Das Wettbewerbsgebiet soll durch zusätzliche Buslinien erschlossen werden und die Möglichkeit zum Ausbau für die Schnellbahn haben. Das Fahrradwegenetz und Fahrradstraßen sollen ausgebaut werden und mit Umsteigeanlagen an Bus und Schnellbahnen anknüpfen.

*>> Präsentation s. Anlage Nr.1*

## **5. Rückfragen / Kommentare / Anregungen:**

### **Wettbewerbsverfahren / Auslobung**

#### **Was ist eine Auslobung?**

Die Auslobung sind die Inhalte, die seitens der Behörde erarbeitet und den Architektur- und Stadtplanungsbüros vorgegeben werden. Dabei handelt es sich um Planungsvorgaben, die die Büros berücksichtigen müssen. Es werden hier „harte“ Kriterien vorgegeben, welche umgesetzt werden müssen und es gibt „weiche“ Faktoren, die Spielräume in der Bearbeitung zulassen.

#### **Wie setzt sich die Jury des Wettbewerbs zusammen?**

Die Jury steht noch nicht genau fest. Derzeit wird das Programm geschrieben. Zusätzlich zu den Preisrichtern nehmen Sachverständige teil und Gäste können eingeladen werden. Es ist noch ein sehr

früher Zeitpunkt im Verfahren, aber Ende Februar 2016, wenn die Auslobung steht, wird die Jury vorgestellt werden können.

**Man hat den Eindruck, dass man als Bürger Einfluss nehmen kann. Das Planen und Einflussnehmen benötigt aber gegenseitiges Vertrauen. Wir müssen der Behörde in dem Verfahren hier sehr viel Vertrauen entgegenbringen. Die bisher gesammelten Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung sind eher düster. In den vorangegangenen Planungswerkstätten hatte man das Gefühl, dass die Ergebnisse bereits von Beginn an feststehen und Kritik unerwünscht ist. Es gibt kein Beispiel dafür, bei der die Behörde Verständnis und Kompromissbereitschaft entgegengebracht hat. Verzichten Sie auf die Durchsetzung einer neuen Hauptverkehrsachse, die allen Bewohnern nur Nachteile bringt und keinerlei Verkehrsprobleme in Hamburg löst.**

Bei den Deckelprojekten wurde frühzeitig mit der Bürgerbeteiligung gestartet, um z.B. die Aufgabenstellung für den Wettbewerb gemeinsam zu formulieren. Wir zeigen dabei auf, wo Spielräume vorhanden bzw. nicht vorhanden sind. Wir haben auch einen sehr langen Prozess für das Verkehrsgutachten durchgeführt. Da wurden auch die Aufgabenstellungen aus der Öffentlichkeit berücksichtigt und beantwortet, was im Gutachten erörtert wurde und nachzulesen ist. Ein Ergebnis davon z.B. war, dass die Aufteilung der Verkehrsarten sehr günstig angenommen worden sind (hoher Anteil nicht motorisierter Individualverkehr). Die Ergebnisse zeigen, dass mit oder ohne U-Bahn-Station eine Haupterschließungsstraße notwendig ist. Die wird von der Belastung her so viele Autos haben wie z.B. die Flurstraße. Sie wird u.a. auch benötigt, um die Bussverkehre pünktlich und zuverlässig abwickeln zu können. Es fließt nicht nur die Ortsentwicklung hier in die Berechnung ein, sondern auch die Ortsentwicklung in der neuen Mitte Altona und überall in Altona und Hamburg. Die Stadt Hamburg hat gerade die Zahl der Wohnungen, die jährlich gebaut werden müssen, von 6.000 auf 8.000- 12.000 erhöht. Damit gibt es eine so große, allgemeine Verkehrszunahme und neue Verkehrsbedürfnisse, dass trotz der Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs eine Mehrbelastung im Netz entsteht.

**Werden die Gremien des Bezirks (z.B. im Planungsausschuss) im Februar nach der Planungswerkstatt über die Ergebnisse informiert und beteiligt?**

Ja, der Planungsausschuss wird über den Verlauf des 30.01. informiert und den Auslobungstext zur Abstimmung erhalten.

**Ist der Rahmenplan mit allen wichtigen Informationen im Internet zu finden?**

Ja, unterfolgendem Link: <http://www.hamburg.de/fernstrassen/bahrenfeld-nord/>

**Die letzte Entscheidung, auf welches Konzept man sich einigen wird, liegt ja nicht mehr bei den Bürgern, wenn ich das richtig verstanden habe. Das Vertrauen der Bürger ist z.B. nach dem Bauvorhaben an den Zeisehallen nicht mehr so vorhanden. Könnten Sie sich vorstellen, die Bürger/innen noch mehr oder noch besser zu beteiligen?**

Es gibt verschiedene Ebenen – zum jetzigen Zeitpunkt wird die städtebauliche Ebene vorbereitet. Sie können Ihre Beiträge am 30.01.2016 bei der Planungswerkstatt erarbeiten und einbringen. Das Büro A+S wird diese dann zusammen mit der Verwaltung in die Auslobung einbringen. Dann gehen wir in die Gremien, erhalten die Beschlussvorlagen und dann wird der Wettbewerb ausgelobt. Wir werden am 30.01.2016 vorstellen und darüber sprechen, welche möglichen Formen der Beteiligung es geben wird.

## **Wettbewerbsinhalte**

### **In der Grafik der Präsentation war der Autobahndeckel grün schraffiert – beschränkt sich der Deckel nur auf diesen Bereich?**

Nein, die Grafik zeigt nur das nördliche Ende, der Lärmschutzdeckel geht aber nach Süden weiter.

### **Wie viele Gebäudeeinheiten sollen im rot und blau umrandeten Gebiet entstehen?**

Es gibt eine Zielzahl von etwa 2.000 Wohneinheiten (WE) aus dem Rahmenplan für den gesamten Bereich. Im Bereich der Trabrennbahn (rot umrandet) werden etwa 1.000 Wohnungen angenommen.

### **Es ist verwunderlich, warum der blau markierte Bereich an der Autobahn aufhört. Das Gebiet auf der anderen Seite der Autobahn am Holstenkamp wird gar nicht erwähnt. Hängt das mit dem kontrovers diskutierten Ausbau des Holstenkamp zusammen, denn für den Bereich gibt es doch sicher auch eine Planung – warum taucht dieser nicht auf?**

Es handelt sich um ein sehr großes und sehr langwieriges Projekt, das schrittweise umgesetzt wird. Der erste Schritt ist der Bau des Autobahndeckels, der ca. 2024 fertig wird. Erst wenn der Lärmschutz durch den Deckel gewährleistet ist und die Kleingärten rechts und links vom Deckel verlagert werden können, kann man die angrenzenden Gebiete neben der Autobahn entwickeln. Der westliche Teil ist jetzt in die erste Ideenphase mit einbezogen, damit man sich ein Bild machen kann, wie es in dem Gebiet einmal aussehen könnte. Da aber zwischen der Planung 2016/2017 und der möglichen Umsetzung ab etwa 2025 noch so viel Zeit liegt, soll das Gebiet unmittelbar westlich der Autobahn zunächst nicht weiter vertieft werden. Je weiter man von der Autobahn weg ist, desto eher können die Bereiche entwickelt werden.

### **Wer ist der Eigentümer der Flächen? An wen werden die Flächen verkauft?**

Bei den Entwicklungsflächen, die einvernehmlich mit dem Bezirk Altona bestimmt worden sind, handelt es sich um städtische Flächen. Ein Verkauf findet erst in einer späteren Phase statt: Zuerst benötigt man eine Idee, dazu wird der Wettbewerb durchgeführt. Dann startet ein Bebauungsplanverfahren, womit verbindliches Planrecht geschaffen wird. Die Investorensuche wird jetzt noch nicht stattfinden, da noch nicht klar ist, wann und was genau gebaut werden soll.

### **Wir wohnen im westlichen Teil des Gebiets mit einem Bebauungsplan von 1964, wo die Traufhöhe der Gebäude bei 10m liegt. Was sind die Parameter im Wettbewerbsgebiet, was die Geschosse und Gebäudehöhe betrifft?**

Derzeit wird von einer Geschoszahl im Mittel von vier bis sechs Geschossen ausgegangen, Richtung Ebertplatz und Luruper Chaussee sind möglicherweise auch sechs Geschosse denkbar.

### **Welches sind die harten Fakten, die nicht verrückbar sind?**

Zu den Planungsvorgaben - harten Fakten - gehört, dass Geschosswohnungsbau mit einer Dichte errichtet werden soll, die eine Anzahl von ca. 1.000 Wohneinheiten auf der Trabrennbahn und mind. 2.000 WE im Gesamtgebiet ermöglicht. Wir haben die Vorgabe, die Trasse für eine spätere mögliche Schnellbahn freizuhalten. „Weiche“ Vorgaben sind z.B. die Form des Städtebaus, die Haustypen und die genaue Straßenführung. Eine „harte“ Vorgabe ist wiederum, dass eine Haupterschließungsstraße benötigt wird, die eine Fahrbahnbreite von 6,50 m hat, sodass sich zwei Busse begegnen können. Wie die Ausgestaltung der Straße aussehen kann, ist nicht vorgegeben, aber sie muss zwingend an



den Ebertplatz angebunden sein. Eine weitere Vorgabe ist, dass eine Erschließung für das Areal der Trabrennbahn am Knoten Albert-Einstein-Ring / Luruper Chaussee liegen soll.

**Als begeisterte Nutzerin des Volksparks würde ich mir wünschen, dass der Volkspark mehr Bedeutung als öffentlicher Freiraum in dem Wettbewerb bekommen würde. Es sollte ein zwingender Bestandteil sein, dass die Teilnehmer sich mit dem Volkspark als Naherholungsfläche und seinem Wert auseinandersetzen und sich überlegen, was der Volkspark verträgt. Beispielsweise, welche Nutzungen verträglich sind und welche Abstandsflächen man einhalten sollte.**

Dem kann zugestimmt werden. Der Volkspark hat nicht nur eine große Bedeutung für den Stadtteil als Gartendenkmal, sondern auch als Freiraum. Zwar steigt die Frequentierung des Volksparks an, aber so ist es ja auch ursprünglich gedacht gewesen, dass der Volkspark als Erholungsraum für die umliegenden Wohngebiete genutzt wird. Den Teilnehmern des Wettbewerbs wird dies weitergegeben. Es soll im Wettbewerb mitgedacht werden, wie die Bebauung und die Nutzungen mit dem angrenzenden Volkspark umgehen. Der Volkspark selber ist aber nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

**Mit den geplanten 1.000-2.000 Wohneinheiten kommen sehr viele neue Menschen in das Gebiet. Ich bin im Kleingartenverein 212 in dem Gebiet, wo wir einen verstärkten Nachfragebedarf an Kleingärten haben. Es wäre gut, wenn man die Kleingärten nicht nur auf den Deckel setzt, sondern vielleicht mehrere Flächen im Gebiet einplant für die vielen Menschen, die noch dazu kommen.**

Es muss in ganz Altona mitgedacht werden, wo Kleingärten möglich sind. Dazu gibt es eine laufende Studie, welche nach möglichen Standorten sucht. Das ist aber nicht im Wettbewerb das Thema. Hier geht es hauptsächlich darum, den dringend erforderlichen Wohnungsbau zu ermöglichen.

**Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist geschlossene Bebauung vorgesehen, welche den Lärm und die Emissionen für die hinteren Bereiche abschirmt. Wer soll denn in diese Wohnungen an der Hauptverkehrsstraße einziehen? Es liegt auf der Hand, dass hier die geförderten Sozialwohnungen geplant sind, die zusätzlichen Belastungen ausgesetzt sind.**

Die Alternative wäre, dass die Belastung für die Bewohner der Bahrenfelder Chaussee noch weiter steigen würde, wo man nichts für den Lärmschutz tun könnte. Der erhebliche Vorteil an dem Neubaugebiet ist, dass man die neuen Wohnungen so planen kann, dass die Belastungen minimiert werden. Zum einen kann man die Grundrisse so gestalten, dass zur Straße hin Treppenhäuser, Bäder und Nebenräume liegen. Dass in der ersten Reihe nur Sozialwohnungen sein sollen, ist nicht der Fall. Wenn man sich das Quartier Mitte Altona ansieht, dann gibt es dort auch sehr belastete Gebiete. Auch dort sind Sozialwohnungen und frei finanzierte Wohnungen durchmischt und es gibt keine Aufteilung nach sozialen Merkmalen. Das wird auch hier der Fall sein.

**Zur Eingrenzung des Wettbewerbsgebietes – Wieso sind der Schulhof und das Kettenhaus mit im Wettbewerbsgebiet. Und warum wird das HERA-Gebäude vom DESY erhalten? Gibt es da noch Tunnel unter der Trabrennbahn, welche erhalten werden müssen?**

Das HERA-Gebäude muss erhalten werden, weil auch der Tunnel perspektivisch in Nutzung bleibt. Der Tunnel verläuft genau unter dem HERA-Bauwerk. Wir stehen aus diesem Grund mit dem DESY in Kontakt. Der Schulhof wurde mit einbezogen, da ein Grundschulstandort in absehbarer Zeit benötigt wird. Der vorh. Standort könnte arrondiert und vielleicht neu organisiert werden, das ist noch offen. Für ein mögliches Gymnasiums ist noch kein Standort definiert. Bei dem Kettenhaus handelt es sich um Bestand, der im Wettbewerb berücksichtigt werden muss. Die Teilnehmer müssen sich mit dem Bestand auseinandersetzen.

**Ich bin in einer Baugemeinschaft, welche autofrei bauen möchte. Wie viele Anteile sind für Baugemeinschaften vorgesehen?**

Es sind noch keine prozentualen Anteile oder Ähnliches festgesetzt. Es wird aber einen vielfältigen Wohnungsmix im Gebiet geben, wozu Baugemeinschaften auf jeden Fall dazu gehören. Die Baugemeinschaften werden im späteren Verlauf auch in die Vorbereitungen eingebunden.

**Unser Haus taucht auf keinem der Pläne auf (Holstenkamp/Ecke Kielkamp) auf, wir würden aber gerne dort wohnen bleiben? Zum Thema Lärmschutz, wie sieht das bei uns aus, gibt es da eine Lärmschutzwand oder Ähnliches?**

Der Standort Ihres Wohnhauses ist nicht im Wettbewerbsgebiet verortet. Das wäre eher Thema eines späteren Straßenausbaus, wenn ich das richtig verstanden habe. Zum Thema Lärmschutz kann hier nichts Konkretes gesagt werden.

**Mobilität / Verkehr**

**Zum Thema Busbeschleunigung / Ebertplatz. Die letzte Planung (2012) sah 11 Spuren vor. Da war wenig städtebauliche Qualität zu erkennen. In wie weit ist diese Planung jetzt einsehbar und wie wirkt sich das auf den Wettbewerb aus?**

Die Planung ist nicht abgeschlossen und ruht momentan, da es andere Prioritäten gibt. Diese wird in 2016 wieder aufgenommen. Der Ebertplatz ist natürlich auch sehr stark von Umsteigebeziehungen geprägt. Die Buslinien haben dort einen Knotenpunkt und dementsprechend ist die Verkehrsfläche groß. Sie benötigen mit den Haltestellen viel Platz. Die 11 Fahrstreifen sind nicht für den normalen Verkehr gedacht, sondern für die Zufahrt der Busse an die Haltestellen, was sehr flächig wirkt. Im Zuge der weiteren Planung wird man noch über die Ausgestaltung diskutieren, aber da gibt es momentan keinen festen Planungsstand.

**Wie kann man so ein großes Gebiet ohne eine S- und U-Bahn planen, wenn die Planung „in den Sternen“ steht?**

Wie vorhin erwähnt, gibt es mehrere Varianten für die Planung der Schnellbahntrasse und da führen nicht alle Alternativen an Bahrenfeld vorbei. Auf Grund der langen Vorlaufzeit ist es derzeit nicht möglich abzusehen, wie die konkrete Variante aussehen wird.

**Was bedeutet die Verkehrsanbindung an den Albert-Einstein-Ring? Soll es dort eine Verbindung zur Notkestraße geben?**

Das ist ein Missverständnis. Wenn das Trabrennbahngelände erschlossen wird, braucht es neben der Anbindung am Ebertplatz eine zweite Anbindung an die Luruper Chaussee. Und das soll am Albert-Einstein-Ring sein, weil dort bereits eine Kreuzung vorhanden ist. Es ist keine Verlängerung durch das Gewerbegebiet geplant. Die Wettbewerbsteilnehmer müssen beachten, dass es keine dritte oder vierte Anbindung an die Luruper Chaussee gibt, weil der Verkehr dann nicht mehr funktioniert.

**Warum dauert der Bau der U – Bahn so lange? Die Busse der Linie M2 und M3 sind vollkommen ausgelastet und nicht schneller und bequemer als mit dem Auto zu fahren.**

Der Bau der U-Bahn ist ein sehr langer Prozess. Die U-Bahn wird nicht nur unterirdisch, sondern an mehreren Stellen auch in offener Bauweise gebaut werden (vor allem in Bereich der Haltestellen). Es muss viel Geld akquiriert werden, unter anderem auch vom Bund, um das Projekt finanzieren zu können. Wenn die neuen Gebiete entwickelt sind, wird der HVV den Bustakt dem Bedarf anpassen.

**Wie kommt es, dass die Bahrenfelder Chaussee einspurig zurückgebaut wird, wenn die Verkehrsbelastung steigt?**

Es gibt am 21.12.2015 um 18 Uhr im Technischen Rathaus Altona den Verkehrsausschuss, wo über alle Verkehrsmaßnahmen zwischen der Stadionstraße / Luruper Chaussee bis nach Altona berichtet wird. Dort stellt der Landesbetrieb alle Maßnahmen vor.

Die Ergebnisse aus dem Verkehrsausschuss werden in die Planungswerkstatt miteingebracht.

**Das Verkehrskonzept aus 2012 sollte noch einmal überdacht und evtl. um ein alternatives Mobilitätskonzept erweitert werden. Die Behörde hat ohne Ausschreibung das Gutachten an ein Straßenplanungsbüro gegeben. Der Großteil des Gutachtens befasst sich mit der detaillierten Straßenplanung, nur wenige Seiten thematisieren den ÖPNV und Radverkehr. Wir haben das Verkehrsgutachten Prof. Mohnheim zur Prüfung gegeben, welcher sagt, dass das Gutachten sehr autodominiert sei, was heutzutage nicht zukunftsfruchtig sei. Wir fordern, dass das Gutachten neu erarbeitet wird.**

Dazu ist zu sagen, dass das Verkehrsproblem auch auf der Straße liegt. Wenn viele neue Bürger dazu kommen, haben auch diese Mobilitätsbedürfnisse. Normalerweise ist es nicht das Problem, dass der Gehweg nicht breit genug ist, sondern dass der Straßenraum nicht für den zusätzlichen Verkehr reicht. Dafür brauchen wir ein adäquates Verkehrskonzept und das haben wir auch bekommen. Es gibt den langfristigen Ansatz, den Hamburgern den ÖPNV näher zu bringen – das liegt auch in unserem eigenen Interesse. Wir werden keinen Verkehrsumbruch innerhalb von wenigen Jahren schaffen können, das wird ein langfristiger Prozess sein.

**Wenn Sie heute mit dem M3 gefahren sind, sieht man, dass das Problem nicht nur bei den Autos liegt, sondern auch im öffentlichen Nahverkehr. Die Buslinien M2 und M3 sind jetzt schon überlastet. Den Prognosen nach steigt der Anteil des ÖPNV Verkehr weiter an. Wie soll das mit dem ÖPNV überhaupt ohne eine Schienenanbindung funktionieren?**

Grundsätzlich steigt der Kraftfahrzeugverkehr nur an den Stellen, wo wir zusätzliche Nutzungen haben. Natürlich versuchen wir auch Lösungen für den ÖPNV zu bekommen, deswegen planen wir ja auch die U5. Leider dauern solche Maßnahmen einfach länger.

**Wie soll der Straßenausbau am südlichen Teil des Volksparks aussehen, wo jetzt viele Kinder, Kitagruppen und Menschen mit Hunden die Straße queren?**

Das sind gerade die weichen Punkte. Fakt ist, man muss die Straßen queren. Aber für die Ausgestaltung der Straßenkreuzungen gibt es verschiedene Möglichkeiten und Beispiele. Dafür wird der Ideenwettbewerb durchgeführt, dass z.B. die Erreichbarkeit des Volksparks verbessert wird. Dies soll auch Thema am 30.01. sein, dass Sie uns aufzeigen, wo wichtige Orte und Freiräume im Gebiet sind, und welche Funktion sie erfüllen sollten.

**Planungswerkstatt am 30.01.2016**

**Welchen Spielraum gibt es in der Bürgerbeteiligung bei der Planungswerkstatt?**

Mehr Parameter, als heute vorgestellt wurden, stehen auch im Rahmenplan nicht. Dort steht nur eine grobe Abschätzung des Volumens für die Wohnbebauung drin, nicht, um welche Wohnungstypen o.Ä. es sich handelt. Das soll in der Werkstatt diskutiert werden. Es wird erst dann ausgelobt, wenn die Beiträge der Öffentlichkeit gesammelt wurden. Anschließend gibt es eine förmliche Abstimmung in der Politik (öffentliche Sitzung des Planungsausschusses in Altona).

**Der Zeitraum zwischen der Planungswerkstatt und der Auslobung ist sehr kurz und man hat nur einen Samstag Zeit, an dem man arbeiten kann.**

Die Planungswerkstatt ist so gedacht, dass Sie Ihre Wünsche und Anliegen an den Wettbewerb formulieren können, die in die Auslobung mit einfließen sollen. Die Ergebnisse werden protokolliert und dann hat die Behörde ca. vier Wochen Zeit, diese in einen Textbeitrag zu formulieren.

**Dann verstehe ich das aber weniger als Planungswerkstatt, sondern eher als eine Aufnahme der Anregungen von Bürgern.**

Ja.

## **6. Ausblick auf die Planungswerkstatt**

**Bettina Bachmeier, konsalt GmbH**

Die Planungswerkstatt findet am 30. Januar 2016 von 11 – 16 Uhr in der Stadteilschule Bahrenfeld statt. Der Ablauf steht noch nicht fest, da es die Möglichkeit geben sollte, die heute genannten Themen mit einfließen zu lassen. Zu Beginn wird es einen kurzen Input geben, bevor die Arbeitsgruppen beginnen. Dann sollen die heute angesprochenen Themen innerhalb einer Kleingruppe diskutiert werden. Es werden jeweils Fachleute mit im Team sein, die inhaltliche Dinge klären können, z.B. was möglich ist und was nicht funktioniert. Die Themen für die Arbeitsgruppen sind Bebauung / Nutzung, Freiraum und Mobilität und Verkehr.

Aus organisatorischen Gründen wird um eine Anmeldung gebeten. Bis zum **22.01.2016** gibt es die Möglichkeit sich anzumelden – entweder per mail an [info@konsalt.de](mailto:info@konsalt.de) oder per Telefon unter 040 / 357 527 0.

Bei Fragen können Sie sich auch immer gerne an das konsalt Team wenden. Kinder können mitgebracht werden, allerdings sollten diese vorher mit angemeldet werden.

## **7. Vorstellung der gesammelten Themenschwerpunkte**

**Annika Schönfeld, konsalt GmbH**

Frau Schönfeld stellt die während der Diskussion gesammelten Themenschwerpunkte vor. Der Fokus lag vor allem auf Mobilität und Verkehr sowie allgemeinen Fragen zum Wettbewerbsverfahren. Über die Bebauung / Nutzung und den Freiraum wurde weniger intensiv gesprochen. Nach der Veranstaltung gibt es noch die Möglichkeit, an der Stellwand weitere Punkte zu ergänzen.

### **Bebauung und Nutzung**

- > *Schulhof Kielkamp: Grundschulerweiterung nötig, zeitnah, daher im 1. WBW-Abschnitt*
- > *HERA-Haus muss erhalten werden, Tunnel bleibt erhalten, Lage direkt darunter*
- > *Segregation durch Verkehrsbelastung? → im Neubau nicht zwangsläufig*
- > *Ebert-Platz: auch die (wenigen) direkten Anwohner berücksichtigen (Lärm)*
- > *Wie viele Flächen für Baugemeinschaften? → zu klären im Detail, jedenfalls vorgesehen*
- > *Klären: RH-Zeilen hinter Bebauung Kielkamp*
- > *Kleingärten: Hoher Bedarf! Auch im WBW-gebiet Flächen möglich? → eher im Umfeld*
- > *Höhe der Bebauung: Trabrennbahn: 4-6 OG, keine EFH*
- > *1. Abschnitt: 900-1.000 Wohneinheiten, circa 2.000 WE gesamt*

## **Mobilität und Verkehr**

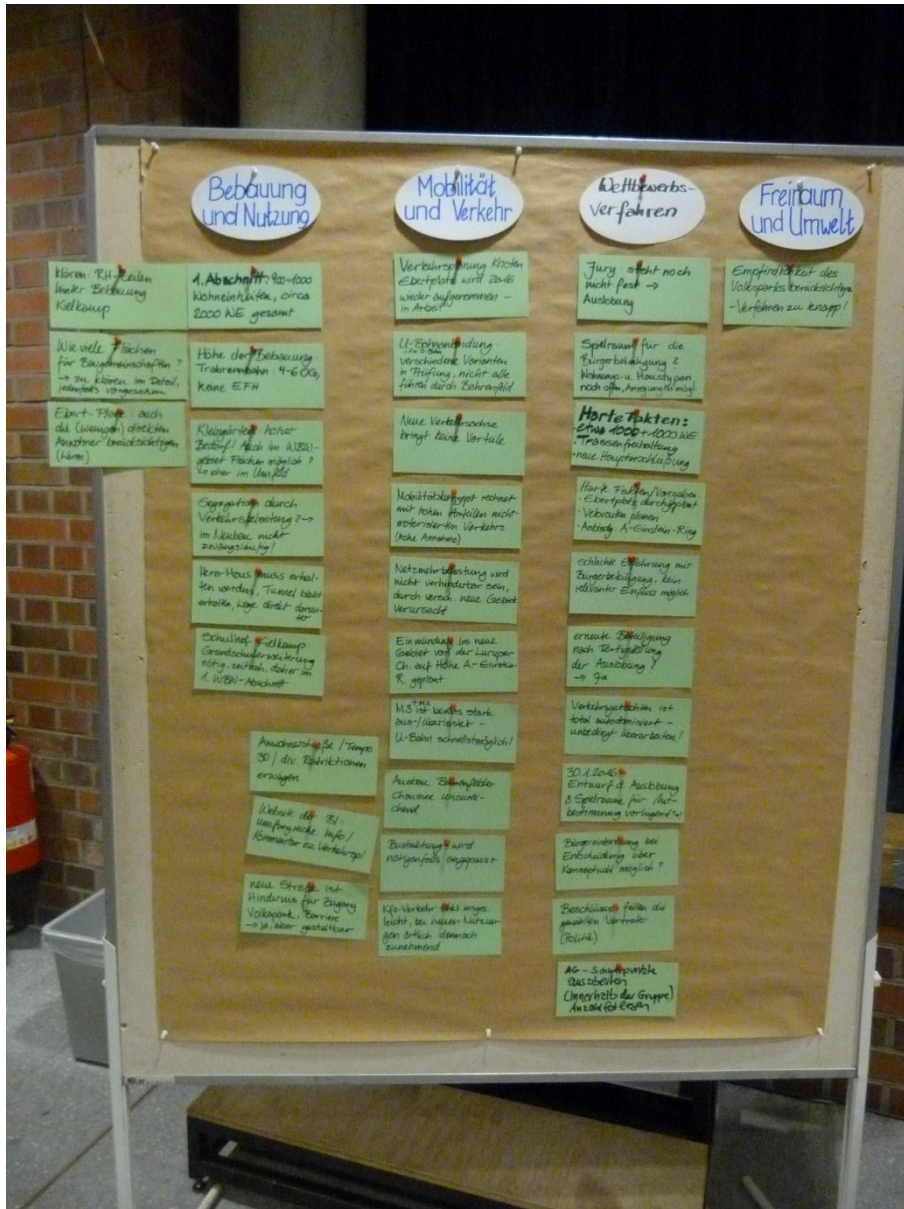
- > Neue Straße ist Hindernis für Zugang Volkspark, Barriere → ja, aber gestaltbar
- > Webseite der BI: Umfangreiche Info / Kommentar zu Verkehrsplanung
- > Anwohnerstraße / Tempo 30 / div. Restriktionen erwägen
- > Ableitung Holstenkamp / August-Kirch-Straße mit Stadionstraße als Alternative (Entlastung Arenen)
- > Kfz-Verkehr sinkt insgesamt leicht, bei neuen Nutzungen örtlich dennoch zunehmend
- > Bustaktung wird nötigenfalls angepasst
- > Ausbau Bahrenfelder Chaussee unzureichend
- > M3 und M2 ist bereits stark aus/ überlastet → U-Bahn schnellstmöglich
- > Einmündung ins neue Gebiet von der Luruper Chaussee auf Höhe Albert-Einstein-Ring geplant
- > Netzmehrbelastung wird nicht zu verhindern sein, durch verschiedene neue Gebiete verursacht
- > Mobilitätskonzept rechnet mit hohen Anteilen nicht-motorisierten Verkehrs (hohe Annahme)
- > Neue Verkehrsachse bringt keine Vorteile
- > U-Bahnanbindung (oder S-Bahn): Verschiedene Varianten in Prüfung, nicht alle führen durch Bahrenfeld
- > Verkehrsplanung „Knoten Ebertplatz wird 2016 wieder aufgenommen“ – in Arbeit

## **Wettbewerbsverfahren**

- > AG-Schwerpunkte ausarbeiten (innerhalb der Gruppe) Anzahl festlegen
- > Beschlüsse fällen die gewählten Vertreter (Politik)
- > Bürgereinbindung bei Entscheidung über Konzeptwahl möglich?
- > 30.1.2016: Entwurf der Auslobung & Spielräume für Mitbestimmung vorliegend? → !
- > Verkehrsgutachten ist total autodominiert → Unbedingt überarbeiten
- > Schlechte Erfahrung mit Bürgerbeteiligung, kein relevanter Einfluss möglich
- > Spielraum für die Bürgerbeteiligung? Wohnungs- und Haustypen noch offen, Anregungen möglich
- > Jury: Steht noch nicht fest → Auslobung

## **Freiraum und Umwelt**

- > Empfindlichkeit des Volksparks berücksichtigen → Verfahren zu knapp



### 8. Fazit und Dank

Herr Schier bedankt sich bei den Anwesenden für die zahlreichen Beiträge und Hinweise und lädt zur Planungswerkstatt am Sonnabend, 30.01.2016 ein.

Frau Bonacker beendet die Veranstaltung um 20.40 Uhr.