



HK

Handelskammer
Hamburg

STANDPUNKTE

DAS BAHNHOFQUARTIER ALTONA

Leben und Arbeiten in zentraler Lage



DAS BAHNHOFQUARTIER ALTONA

Leben und Arbeiten in zentraler Lage

Herausgeber:

Handelskammer Hamburg | Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg
Postfach 11 14 49 | 20414 Hamburg | Telefon 040 36138-138
Fax 040 36138-401 | service@hk24.de | www.hk24.de

Bearbeitung:

Geschäftsbereich Infrastruktur
Christoph Färber, Joana Schleinitz, Laura Schulze, Jan-Oliver Siebrand

Titelbild: monokrom

Bilder: Emma7stern/Wikimedia Commons_CC BY-SA 4.0: S. 39; Christoph Färber: S. 14 l.;

Picture Alliance/Picturedesk: S. 14 r.; Picture Alliance/ZB/Euroluftbild: S. 36;

Planwerkeins Architekten/Uwe Scholz: S. 40 o., S. 40 u.

Illustrationen: BSW/ANDRÉ POITIERS Architekt Stadtplaner RIBA, arbos Freiraumplanung, S. 15;

DB-Netz AG: S. 12; Hamburg, Bezirksamt Altona/ELBBERG Stadtplanung: S. 16

Städtebauliche Entwicklungsstudien: WIRSIND Architekten und Stadtplaner

Planerische Darstellungen S. 32/33, S. 35 o., S. 37, S. 55, S. 56/57: WIRSIND Architekten und Stadtplaner

Schrägluftbilder: Matthias Friedel – Luftbildfotographie

Visualisierung: monokrom

Kartengrundlagen: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Grafiken: Michael Holfelder

Alle Abbildungen © Handelskammer Hamburg

Herstellung: Wertdruck GmbH & Co. KG, Hamburg

Februar 2017

Vorwort

Hamburg wächst, und zwar nach der 13. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung bis 2040 auf 1,9 Millionen Einwohner. Die aktuelle Bevölkerungsprognose des Europäischen Statistischen Amtes geht für Hamburg noch weit darüber hinaus und prognostiziert ein Wachstum bis 2040 auf 2,1 Millionen Einwohner. Unabhängig davon, wie dynamisch das Wachstum am Ende ist, so steht doch eines fest: Hamburg braucht neue Wohnungen für seine neuen Mitbürger. Und: Hamburg braucht attraktive Arbeitsplätze in den Hamburger Unternehmen, damit diese Menschen Einkommen erzielen und ihr Leben lebenswert gestalten können. Zudem muss Hamburg seine Verkehrsinfrastruktur weiter entwickeln, wenn es den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen seiner Unternehmen und Bürger gerecht werden will.

Große Chancen für die Entwicklung Hamburgs bieten sich in der nächsten Dekade im Bezirk Altona. Hier kann Hamburg mit der Mitte Altona konsequent attraktive Wohnungsbaupotenziale heben und im Zuge der Verlegung des Fernbahnhofs Altona rund zwei Kilometer nach Norden seine Verkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht ertüchtigen. Leider weist die aktuelle Planung Mängel auf und stellt damit eine gedeihliche Entwicklung des Quartiers infrage: So soll beispielsweise auf eine bedarfsgerechte Straßenanbindung und ein leistungsfähiges Parkhaus für die Umsteiger auf den Fernverkehr verzichtet werden. Damit steht die gewünschte Funktion des neuen Bahnhofs für die nordwestliche Metropolregion Hamburgs, auch zur Entlastung des Hauptbahnhofs, zur Disposition.

Auch ein Masterplan für das neue Bahnhofsumfeld ist nicht in Sicht – und mit dem weitgehenden Verzicht auf neue Bebauungspläne geraten die etwa 300 hier ansässigen Unternehmen unnötig in Gefahr. Denn die neue verkehrliche Zentralität zieht unweigerlich Nutzungen an, die hieraus einen Mehrwert ziehen können. Dieser Mehrwert bildet sich in einer hohen baulichen Dichte und höchsten Bodenpreisen ab. Ohne verlässliche Bebauungspläne sind hierdurch die schrittweise Aufgabe der Industrie- und Gewerbegebiete und damit die Vertreibung vitaler Unternehmen zu befürchten. Auf der anderen Seite bietet die neue verkehrliche Zentralität Nutzungsmöglichkeiten, die bislang an anderer Stelle in Hamburg nicht abgebildet werden konnten. Daher sind Vorschläge für Planungen gefragt, die die Chancen der Bahnstreckeverlegung gezielt aufnehmen und den Entwicklungsdruck so kanalisieren, dass gleichzeitig die Risiken minimiert werden.

Dieses Standpunkt Papier zeigt auf, wie die Industrie- und Gewerbegebiete im neuen „Bahnhofsquartier Altona“ – so der Vorschlag unserer Handelskammer für die Namensgebung des Quartiers – erhalten und weiterentwickelt werden könnten. Zugleich stellt es dar, wo und wie neue Bebauung mit hoher städtebaulicher Dichte entstehen kann, die von der verkehrlichen Zentralität des neuen Bahnhofs profitiert. Insgesamt könnten so in drei neu erschlossenen Stadträumen neue Wohnungen für 12 000 Menschen und Arbeitsplätze für 18 000 Menschen in hochverdichteten Stadtquartieren entstehen. Ein zentraler Vorschlag ist das „Stadtpark-Deck Altona“ – ein grüner, 40 000 Quadratmeter großer Park in 20 Meter Höhe. Die unteren Geschosse bieten Platz für eine neue Konzerthalle für 5 000 Besucher und ein neues Convention Center nebst Kongresshotel, welches die vorhandene Lücke in diesem Segment in Hamburg schließen könnte. Hamburg bekommt so einen echten Leuchtturm, der das Bahnhofsquartier Altona mit der Mitte Altona städtebaulich verknüpft und damit dem gesamten Areal zu neuer Strahlkraft verhilft.

Senat, Bürgerschaft und Bezirk Altona sollten Planungen für das Bahnhofsquartier Altona vorlegen, die im Sinne des Masterplans unserer Handelskammer die Interessen der Hamburger Wirtschaft und der Unternehmen vor Ort anforderungsgerecht berücksichtigen, ohne das wichtige Ziel der Schaffung attraktiven Wohnraums aus den Augen zu verlieren.

Handelskammer Hamburg



Fritz Horst Melsheimer
Präses



Prof. Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
2	Planungen für Altona	11
2.1	Verlagerung des Fernbahnhofs Altona	11
2.2	Quartier Mitte Altona	15
2.3	Zukunftsplan Altona	16
3	Das Bahnhofsquartier Altona	19
3.1	Geschichte	19
3.2	Lage und Anbindung	21
3.3	Nutzungsstrukturen im Bahnhofsquartier Altona	21
3.4	Baurechtliche Festsetzungen im Bahnhofsquartier Altona und Umfeld	23
4	Bewertung des Standorts durch die Handelskammer	25
4.1	Planerischer Handlungsbedarf	25
4.2	Stärken und Chancen	26
4.3	Schwächen und Risiken	26
4.4	Ziele für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers Altona	27
5	Konzept der Handelskammer	31
5.1	Entwicklung neuer zentraler Stadtbereiche	31
5.2	Weiterentwicklung und Ergänzung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete	38
5.3	Entwicklung anforderungsgerechter Verkehrsinfrastruktur	54
6	Handlungsstrategie und Entwicklungsphasen	62
7	Die Forderungen der Wirtschaft auf einen Blick	63

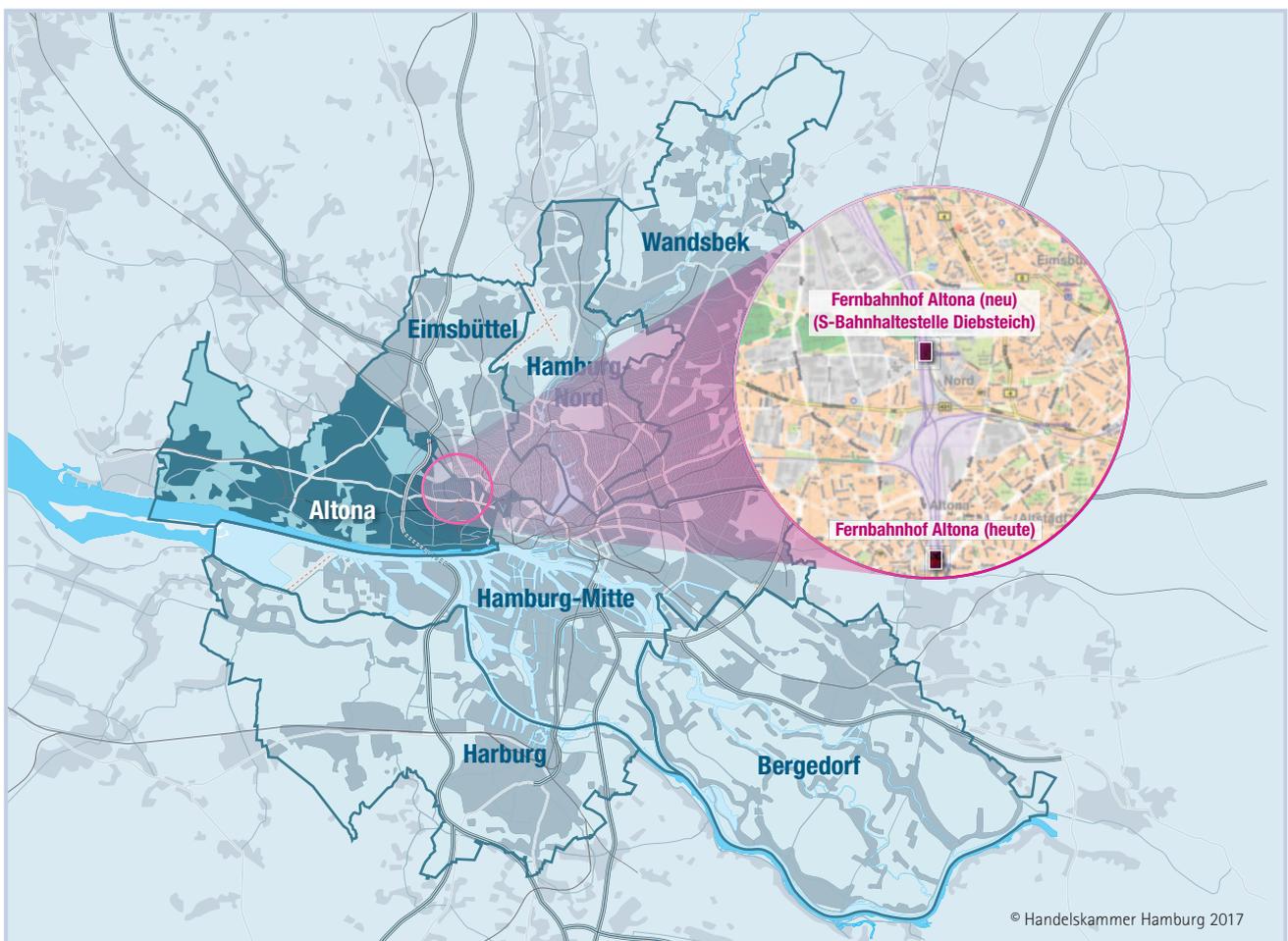
1 Einleitung

Am 19. Dezember 2014¹ hat die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) zusammen mit der Deutschen Bahn AG nach langen Verhandlungen den Kaufvertrag für das Bahnhofsgelände Hamburg-Altona unterzeichnet. Damit wurde sowohl die Verlegung des Fernbahnhofs Altona an die heutige S-Bahnhaltestelle Diebsteich beschlossen als auch die westliche Erweiterung der Mitte Altona ermöglicht. Der Zeitplan sieht vor, die Verlegung bereits bis 2023 umzusetzen und den neuen Fernbahnhof Altona in Diebsteich in Betrieb zu nehmen (siehe Abbildung 2). Durch dieses Stadtentwicklungs- und Infrastrukturprojekt bekommt Altona die

einmalige Chance, sich nachhaltig und zukunftsweisend zu verändern und so einen erblichen Beitrag für die Wachsende Stadt Hamburg zu leisten.

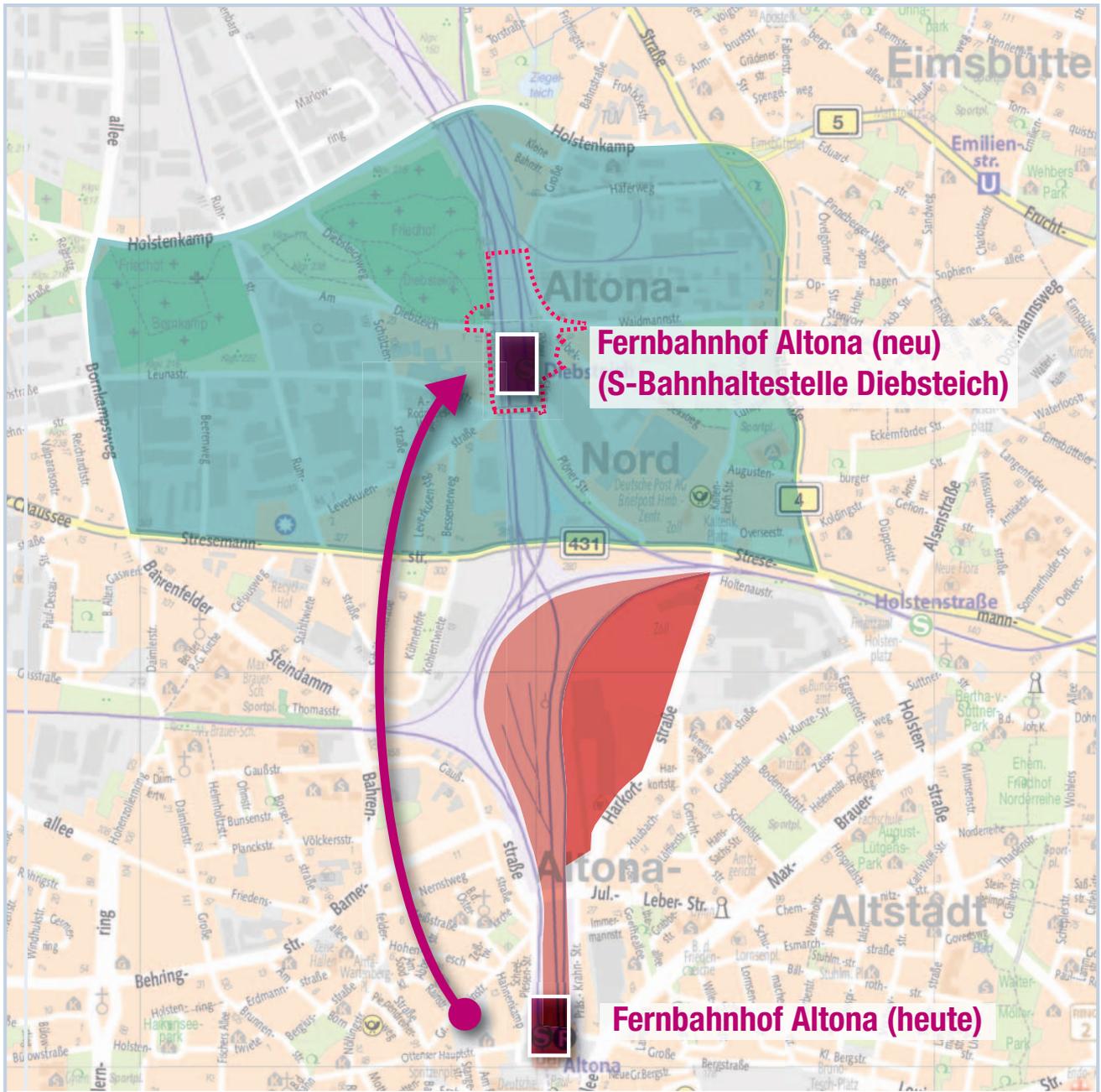
Für den Neubau des Fernbahnhofs Altona und sein neues Bahnhofsgebäude wurden im März 2016 erste konkrete Ideen veröffentlicht. Für eine Entwicklung des Bahnhofsumfelds gibt es dagegen bisher keine weiteren Planungsideen, obwohl bereits seit Jahren seitens der Deutschen Bahn AG Überlegungen zu einer Verlagerung des Altonaer Fernbahnhofs an die vom heutigen Standort etwa 1 800 Meter entfernte S-Bahnhaltestelle

Abbildung 1: Übersichtsplan Altona



¹ DB Mobility Networks Logistics, Presseinformation Regional, 468/2014 vom 19. Dezember 2014.

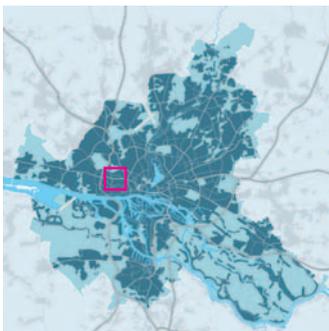
Abbildung 2: Planungen der Stadt Hamburg, der Deutschen Bahn AG und der Wirtschaft



Fernbahnhof Altona (neu)
(S-Bahnhaltestelle Diebsteich)

Fernbahnhof Altona (heute)

Legende



Stadt Hamburg

Mitte Altona (überwiegend Wohnbau)

1. Bauabschnitt (in Umsetzung)

2. Bauabschnitt (Realisierung ab 2024)

Bebauungsplan Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 für den neuen Fernbahnhof

Deutsche Bahn AG

➔ Bahnhofsverlagerung

■ Bahnhofsstandorte

Hamburger Wirtschaft

■ Bahnhofsquartier Altona (Plangebiet Handelskammer)

© Handelskammer Hamburg 2017

Diebstreich bestehen. Dabei wird es durch die Bahnstoffsverlagerung unweigerlich zu deutlichen Veränderungen der Flächennutzung und der städtebaulichen Struktur kommen, denn mit dem Bahnhof entsteht eine neue verkehrliche Zentralität, die sich unmittelbar auf den Grundstücksmarkt des Bahnstoffsquartiers Altona – so der Vorschlag unserer Handelskammer für die Namensgebung des Quartiers rund um den neuen Fernbahnhof – auswirkt. Ohne eine geordnete städtebauliche Planung werden die Industrie- und Gewerbegebiete unter erheblichen Umnutzungsdruck geraten. Die Folge könnte die Abwanderung zahlreicher Unternehmen inklusive der gebotenen Arbeitsplätze sein.

Unsere Handelskammer legt daher mit diesem Standpunktepapier einen eigenen Vorschlag für einen Masterplan vor. Dieser zeigt auf, wie der neue Fernbahnhof Altona zum Kristallisationspunkt für die Entwicklung der gesamten umliegenden Stadtbereiche hin zu einem attraktiven, vielfältig genutzten Bahnstoffsquartier werden kann. Ausgangsüberlegung ist es, den aus der neuen Standortqualität entstehenden Entwicklungsimpuls des Bahnstoffs für die umliegenden Stadtbereiche zu nutzen. Dafür muss aufgezeigt werden, wo Platz für neue bauliche Entwicklungen geschaffen werden kann. Zugleich gilt es aber, auch eine Strategie für den Erhalt und die Weiterentwicklung vitaler Unternehmen in den Industrie- und Gewerbegebieten zu entwickeln. Genau diese Balance zwischen Erhalt wichtiger Funktionen und der Entwicklung neuer Baugebiete zu finden, wird eine große Herausforderung der nächsten Jahre sein.

Wenn der Fernbahnverkehr ab 2023 nicht mehr über den Kopfbahnhof Hamburg-Altona abgewickelt wird, werden die dortigen Flächen des Bahnverkehrs für die Entwicklung des zweiten Bauabschnitts der Mitte Altona frei. Das dortige Projektgebiet wird insgesamt etwa 26 Hektar umfassen.

Damit wird das Projekt nach der Hafencity das mit 3 500 Wohneinheiten aktuell zweitgrößte Stadtentwicklungsprojekt Hamburgs. Altona bekommt so seine neue Mitte, die auch städtebauliches Bindeglied der

Stadteile Bahrenfeld, Altona-Nord, Altona-Altstadt und Ottensen sein wird. Durch das große Gleisareal vom bisherigen Bahnhof und altem Güterbahnhof im Herzen des Bezirks waren die Stadteile bisher räumlich voneinander getrennt. Mit der Mitte Altona werden etwa 7 500 neue Bewohner in das Zentrum von Altona ziehen. Bereits seit Herbst 2015 werden im Bereich der Mitte Altona die ersten Wohngebäude des ersten Bauabschnitts errichtet.

Mit der Bahnstoffsverlegung wird auch erreicht, dass der erste Bauabschnitt der Mitte Altona vom Lärm der heutigen Zugbewegungen im Zulauf zum alten Bahnhof befreit wird. Dabei steht das Projekt durchaus in einer guten Tradition, handelt es sich doch bereits um die zweite Verlegung des Bahnstoffs. Schon 1896 wurde der damalige Bahnhof vom heutigen Altonaer Rathaus etwa 500 Meter nach Norden an seinen heutigen Standort verlegt, um die städtebauliche Entwicklung Altonas voranzutreiben. Bereits dieses Vorhaben war ein Impuls für ein rasantes Bevölkerungswachstum und die Entwicklung neuer Nutzungen im Umfeld des Bahnstoffs.

Mit der Errichtung des neuen Fernbahnhofs und dem daraus resultierenden Entwicklungsimpuls erfährt die Mitte Altona direkt anschließend im Norden ihre Fortsetzung. Der neue Fernbahnhof wird aber – anders als die Mitte Altona – in das direkte Umfeld eines etablierten Industrie- und Gewerbebestands verlegt. Dieser ist heute Heimat zahlreicher vitaler Unternehmen. Damit entsteht der neue Bahnhof in einer Umgebung, in der vor allem emittierende und flächenbeanspruchende Nutzungen ihre Heimat haben. In direkter Umgebung des Fernbahnhofs befinden sich also künftig Unternehmen, die auf eine Industrie- oder Gewerbegebietsausweisung angewiesen sind.

Grundsätzlich ist die Lage im unmittelbaren Umfeld eines Fernbahnhofs besonders für solche Unternehmungen attraktiv, die eine hohe Arbeitsplatz- und Besucherichte haben. Diese profitieren unmittelbar von der attraktiven Erreichbarkeit durch Fern- und Nahverkehr. Daraus resultiert eine hohe bauliche Dichte, die wiederum besonders hohe Bodenpreise nach sich

zieht. Aufgrund der weniger intensiven Flächennutzung industrieller und gewerblicher Nutzungen liegen die Bodenpreise in derartigen Gebieten sehr deutlich unter Bodennutzungen hoher Baudichte. Mit dem Bahnhofprojekt wird daher eine Bodenpreisspirale in Gang gesetzt, an deren Ende ein Verlust wichtiger produzierender Unternehmen stehen könnte. Gerade diese Unternehmen sind für eine ausgeglichene und wachstumsorientierte Wirtschaftsstruktur aber unerlässlich.

Um die mit dem Bahnhofprojekt unweigerlich angestoßene Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken, wäre die Aufstellung neuer Bebauungspläne und eines übergeordneten Entwicklungskonzepts zwingend erforderlich. Diese müssten Festsetzungen darüber treffen, wo und wie sich die bestehenden Industrie- und Gewerbebetriebe langfristig entwickeln könnten. Zugleich müssten neue Bebauungsmöglichkeiten für zentrale Nutzungen festgelegt werden, um den Impuls aus den öffentlichen Investitionen in den Bahnhof zu nutzen. Erste Grundlage für eine solche Planung wäre die Aufstellung eines städtebaulichen Masterplans, der aufzeigt, welche Bereiche des neuen Bahnhofsquartiers neu entwickelt werden können und welche Bereiche eher im Sinne einer Bestandsicherung behutsam weiterentwickelt werden müssten.

Ziel des vorliegenden Standpunktepapiers ist es daher, über den Entwurf eines Masterplans unserer Handelskammer aufzuzeigen, wo und wie eine solche Entwicklung, die die Zentralität des neuen Fernbahnhofs nutzt und gleichzeitig die Industrie- und Gewerbegebiete sichert, möglich ist. Nach dieser Einleitung erfolgt hierfür in Kapitel 2 zunächst eine Bestandsaufnahme der aktuellen Planungen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Deutschen Bahn AG. In Kapitel 3 wird das von unserer Handelskammer betrachtete Plangebiet in seinen standortbezogenen Eckdaten beschrieben. Dieses mündet in einer Stärken-Schwächen-Betrachtung. Kapitel 4 erläutert die Ziele der Hamburger Wirtschaft für eine im wirtschaftlichen Gesamtinteresse liegende Entwicklung. Schließlich zeigen der städtebauliche Masterplan sowie ein Verkehrskonzept auf, wie diese Ziele konkret zu erreichen wären. Um einen schnellen

Zugang zu den Themen des Standpunktepapiers zu ermöglichen, werden folgende Kästen mit Zusammenfassungen und zusätzlichen Informationen verwendet:

IN KÜRZE

Dieser Kasten enthält eine Kurzfassung des in dem jeweiligen Kapitel dargestellten Sachverhalts sowie der Bewertung durch unsere Handelskammer.

ERKLÄRT

Dieser Kasten erklärt verwendete Begriffe oder erwähnte Sachverhalte.

POSITION

Hier werden Forderungen unserer Handelskammer zu im Text erläuterten Sachverhalten aufgeführt.

BEST PRACTICE

Dieser Kasten dient dazu, nachahmenswerte Beispiele für eine erfolgreiche Umsetzung aufzuzeigen.

IN KÜRZE

Hamburg und die Deutsche Bahn AG investieren mit der Verlegung des Fernbahnhofs Altona in neue Verkehrsinfrastruktur, von der ein städtebaulicher Entwicklungsimpuls ausgeht. Dabei geht es auf der einen Seite darum, die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete zu schützen. Auf der anderen Seite gilt es aufzuzeigen, wo sich neue, die Zentralität nutzende Unternehmungen ansiedeln können. Unsere Handelskammer will mit dem vorliegenden Standpunktepapier einen Weg hierfür aufzeigen.

2 Planungen für Altona

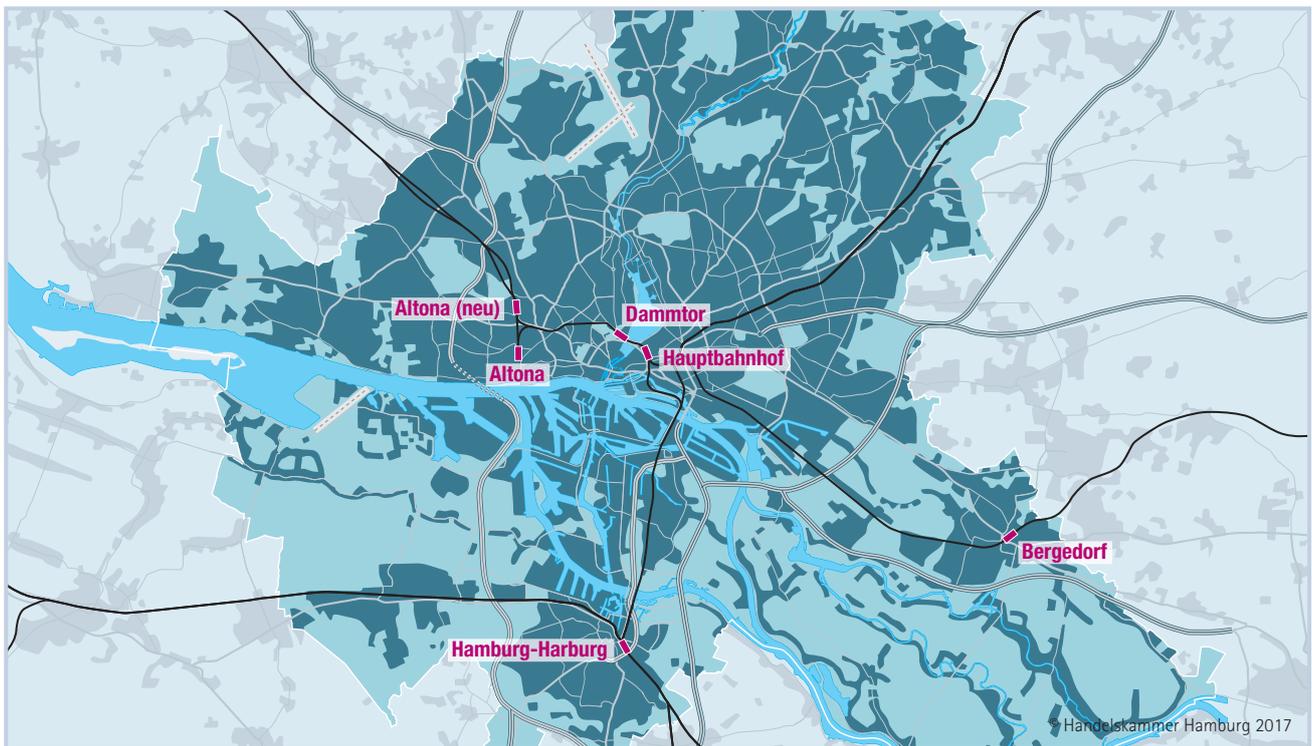
2.1 Verlagerung des Fernbahnhofs Altona

Der Kopfbahnhof Hamburg-Altona ist einer der fünf Fernbahnhöfe in Hamburg (siehe Abbildung 3). Täglich nutzen ihn etwa 70 000 S-Bahnfahrergäste und 60 000 Nutzer der Fern- und Regionalbahn.² Der vor über 100 Jahren entstandene Bahnhof entspricht heute jedoch nicht mehr dem Stand der Technik. An Brücken, Gleisanlagen und der Leit- und Sicherungstechnik sind umfangreiche Erneuerungen nötig.³ Zudem wird die Kapazität seiner Anlagen derzeit nur noch zu 60 Prozent genutzt.⁴

Die Deutsche Bahn AG hat – auch aufgrund betriebswirtschaftlicher und logistischer Erwägungen – im Juni 2014 entschieden, den Fernbahnhof Hamburg-Altona durch einen knapp zwei Kilometer weiter nördlich gelegenen Durchgangsbahnhof im Bereich der heutigen S-Bahnhaltestelle Diebsteich zu ersetzen. Am alten Standort wird lediglich der S-Bahnhof erhalten bleiben.

Am Standort Diebsteich soll ein neuer leistungsfähiger Bahnhof für den Fern-, Regional- und Nahverkehr geschaffen werden. Für die Fahrgäste sollen sich Reisewege verkürzen und zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr

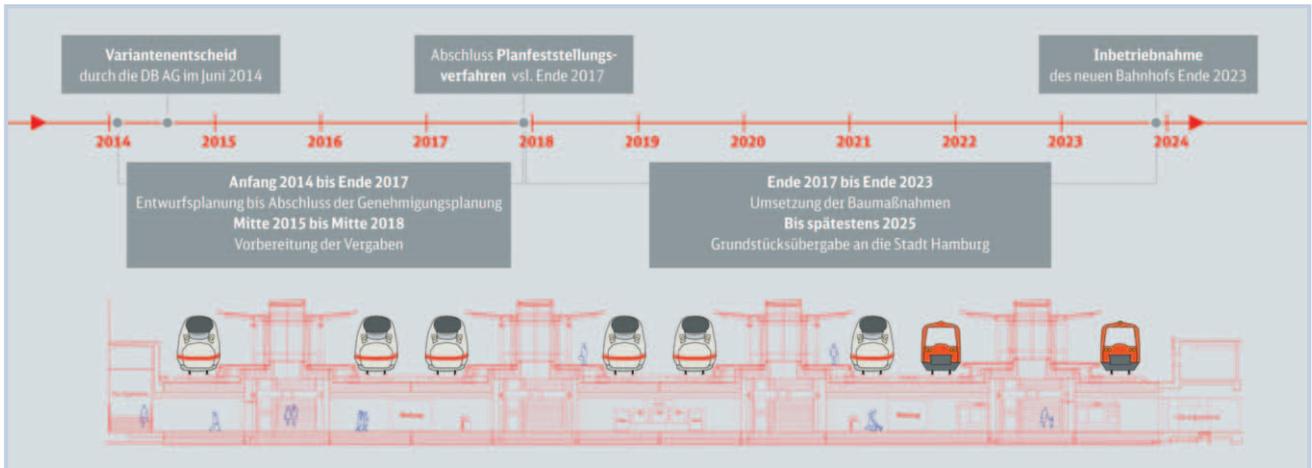
Abbildung 3: Fernbahnhöfe in Hamburg – heute und zukünftig



² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 21/4827, 2016.

³ DB Netz AG, Regionalbereich Nord: Planfeststellung (Erläuterungsbericht), Hamburg 2015.

⁴ DB Mobility Networks Logistics, Pressestelle, Flyer: Von Altona nach Altona, ein Bahnhof zieht um.

Abbildung 4: Planungsstand neuer Fernbahnhof Altona

Quelle: Deutsche Bahn AG

entstehen. Durch weniger Zugkreuzungen und Trassenkonflikte soll sich auch die Pünktlichkeit der Züge deutlich verbessern. Die Gleisanlagen im neuen Bahnhof werden – verglichen mit dem heutigen System – deutlich weniger komplex sein. Zudem wird die Zahl der Betriebs- und Leerfahrten reduziert.⁵

Am neuen Fernbahnhof Altona sollen zudem Züge halten, die den heutigen Bahnhof Altona bisher nicht ansteuern, sondern vom Hauptbahnhof direkt nach Norden fahren. Damit kann der neue Fernbahnhof dazu beitragen, den Hamburger Hauptbahnhof zu entlasten. Dieser hat mit 500 000 Nutzern pro Tag⁶ als meistfrequenter Bahnhof Deutschlands seine Kapazitätsgrenze erreicht.

Der neue Bahnhof Altona wird sechs Gleise an drei Bahnsteigen für den Fern- und Regionalverkehr und einen Bahnsteig mit zwei Gleisen für die S-Bahn erhalten. Der Baubeginn des neuen Bahnhofs ist derzeit für Ende 2017 geplant, die Inbetriebnahme für Ende 2023.⁷

Die bisherige Planung der Deutschen Bahn AG für den Fernbahnhof orientiert sich vornehmlich an rein betrieblichen Gesichtspunkten. Diese sehen nur ein kleines, dreigeschossiges Empfangsgebäude an der Großen Bahnstraße vor. Über den Bahnsteigen sollen einfache Bahnsteigdächer errichtet werden. Anforderungen an die Erreichbarkeit des Bahnhofs auch im Straßenverkehr werden durch die vorgelegten Planungen noch nicht berücksichtigt: Auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz sollen gemäß Planfeststellungsverfahren lediglich 20 Kurzzeitparkplätze für Pkw, ein Taxenposten mit sieben Plätzen sowie 50 Fahrradstellplätze entstehen. Plätze für Dauerparker oder Kurzparkmöglichkeiten auf der Westseite des Bahnhofs sind überhaupt nicht vorgesehen.

Vonseiten der Freien und Hansestadt Hamburg wurde daher eine Planung eingefordert, die der Bedeutung des neuen Fernbahnhofs gerecht wird.⁸ Insbesondere sollen am Diebsteich ein repräsentatives, architektonisch und städtebaulich ansprechendes Empfangsgebäude und ein Vorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Angestrebt werden soll zudem eine attraktive Anbindung des Bahnhofs für Fußgänger und Fahrradfahrer an die Stadtteile Bahrenfeld und Eimsbüttel.

⁵ DB Netz AG, Regionalbereich Nord: Planfeststellung (Erläuterungsbericht), Hamburg 2015.

⁶ DB Mobility Networks Logistics, Regionalbüro Hamburg, Pressestelle, Die DB in Hamburg: Zahlen, Daten und Fakten zur Deutschen Bahn AG in Hamburg, Stand März 2015.

⁷ DB Mobility Networks Logistics, Pressestelle, Flyer: Von Altona nach Altona, ein Bahnhof zieht um.

⁸ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Drucksache 21/2880, 2016.

Um ein Empfangsgebäude und das Umfeld über die rein bahnbetrieblichen Funktionen hinaus als eigenständiges Immobilienvorhaben zu entwickeln, das den Anforderungen eines großstädtischen Fernbahnhofs gerecht wird, hat die Stadt mit der DB Station & Service AG als verantwortlicher Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG im Januar 2016 einen Letter of Intent unterzeichnet.

Diese Absichtserklärung sieht vor, dass die DB Station & Service AG das eigentliche Verkehrsbauwerk – also Gleise, Bahnsteige und die Unterführung mit den Zugängen zu den Bahnsteigen – errichtet. Die Stadt Hamburg wird im Gegenzug eine eigenständige Immobilienentwicklung für ein repräsentatives Empfangsgebäude initiieren. Ein Investor soll durch eine Grundstücksausschreibung der Stadt ermittelt werden.⁹ Die Bekanntmachung für die Auftragsvergabe in Form eines Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb wurde am 9. Januar 2017 im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht.

Zudem sollen auch der Vorplatz und die angrenzenden Straßen unter gestalterischen und verkehrlichen Aspekten attraktiv gestaltet werden.

Am 29. April 2016 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 gefasst. Mit diesem Bebauungsplan soll die Entwicklung des Bahnhofgebäudes und des Vorplatzes mit den Flächen für die verkehrliche Erschließung vorbereitet werden.¹⁰ Die Grenzen des Geltungsbereichs des neuen Bebauungsplans sind allerdings sehr eng gezogen und umfassen neben den Bahn- und Straßenflächen im Umfeld des Bahnhofs nur eine kleine Teilfläche des Postgeländes (siehe Abbildung 2, Seite 8).

⁹ Letter of Intent zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DB Station & Service AG, www.hamburg.de/contentblob/5345870/data/2016-03-02-bsw-loi-bahnhof-diebsteich.pdf, abgerufen am 23. August 2016.

¹⁰ www.hamburg.de/bebauungsplaene/6012284/altona-nord-27-bahrenfeld-72, abgerufen am 23. August 2016.

¹¹ Hamburger Abendblatt vom 14. Januar 2016: „Stadt verschönert Bahnhof Diebsteich und zahlt das auch“.

Obwohl die Stadt nach eigener Aussage anstrebt, die Verlagerung des Fernbahnhofs für eine attraktive Entwicklung des Umfelds zu einem Quartier für Wohnen, Gewerbe, Bildung und Sport zu nutzen,¹¹ sind bisher keine weiteren Planverfahren im Umfeld eingeleitet worden. Die im Zuge der Planungen für das Quartier Mitte Altona (siehe Abschnitt 2.2 Quartier Mitte Altona) durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen nach § 165, Absatz 4 des Baugesetzbuchs (siehe nebenstehenden Kasten) erstrecken sich nur auf die Flächen der Post zwischen Plöner Straße und Kaltenkirchener Straße (siehe Abbildung 8, Seite 25). Eine Ausweitung auf zusätzliche Flächen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs ist bisher (Stand Januar 2017) nicht erfolgt. Der Planungsausschuss des Bezirkes Altona hat aber in seiner Sitzung am 21. Dezember 2016 über eine Ausweitung von vorbereitenden Untersuchungen beraten.

ERKLÄRT

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen sind in den §§ 165–171 des Baugesetzbuchs geregelt. Sie dienen dazu, Stadtteile oder Quartiere einer neuen städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Vor der förmlichen Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs muss die Gemeinde vorbereitende Untersuchungen zu den sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnissen im vorgesehenen Entwicklungsbereich durchführen.

Für die Entwicklung der 26 Hektar großen Mitte Altona hat die Freie und Hansestadt Hamburg in einem insgesamt 75 Hektar großen Gebiet vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Letztlich hat die Stadt allerdings darauf verzichtet, einen städtebaulichen Entwicklungsbereich festzulegen, da die angestrebte Entwicklung des Quartiers über städtebauliche Verträge mit den Grundeigentümern und Projektentwicklern geregelt wird.

BEST PRACTICE

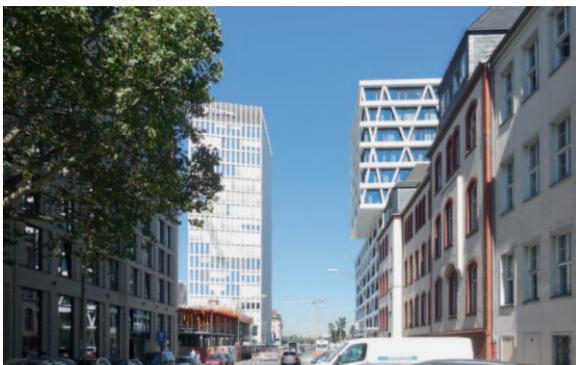
***Bahnhofsneubauten als Motoren
der Stadtentwicklung***

Verschiedene Metropolen haben in den letzten Jahren den Bau großer neuer Fernbahnhöfe genutzt, um in innenstadtnaher Lage mischgenutzte Quartiere zu schaffen. Beispielhaft stehen dafür die Hauptbahnhöfe in Berlin und Wien.

***Hauptbahnhof Berlin und Europacity/
Quartier Heidestraße***

Nach der Wiedervereinigung wurde eine Neuordnung des Schienenverkehrs in Berlin beschlossen. Kernstück dieser Planungen war der Bau eines neuen Hauptbahnhofs nahe dem Regierungsviertel und dem ehemaligen Mauerverlauf.

Seit der Eröffnung des Hauptbahnhofs im Jahr 2006 wurden unmittelbar am Hauptbahnhof Hotels und Bürogebäude errichtet. Nach dem 2009 vom Berliner Senat beschlossenen Masterplan Quartier Heidestraße entsteht nördlich des Hauptbahnhofs zwischen dem Humboldthafen und dem Nordhafen zudem die sogenannte Europacity auf ehemaligen Lager- und Containerbahnflächen. Entlang des Spandauer Schifffahrtskanals und der Heidestraße als zentralem Boulevard entstehen hier



Europacity Berlin

auf 40 Hektar sechs Quartiere mit 2 800 neuen Wohnungen und Büros, Einzelhandel und Gastronomie mit 9 000 Arbeitsplätzen. Seit 2012 hat hier der Mineralölkonzern Total seine Deutschlandzentrale. Ergänzt wird das Quartier durch Freizeit- und Kulturangebote wie das Museum für Gegenwart im historischen Hamburger Bahnhof.¹²

Hauptbahnhof Wien und Sonnwendviertel

Wie Berlin bis 2006 verfügte Wien bis 2014 nicht über einen zentralen Hauptbahnhof. Im Zuge eines umfangreichen Programms zur Modernisierung der Wiener Fernverkehrsbahnhöfe wurde auf dem Gelände des Wiener Südbahnhofs der neue Wiener Hauptbahnhof errichtet, der von sämtlichen Fernverkehrszügen bedient und täglich von 145 000 Passagieren genutzt wird.

Auf ehemaligen Güterbahnflächen im Umfeld des Hauptbahnhofs entsteht zudem ein insgesamt 109 Hektar großes, gemischt genutztes Stadtquartier. Geplant sind 550 000 Quadratmeter Büro- und Dienstleistungsflächen für rund 20 000 Arbeitsplätze, ein sogenanntes Gewerbeband entlang der Bahngleise, 5 000 neue Wohnungen für etwa 13 000 Menschen, ein acht Hektar großer Park sowie ein „Bildungscampus“ mit neuen Schulen und Kindergärten.¹³



Hauptbahnhof Wien

¹² www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/heidestrasse, abgerufen am 23. August 2016.

¹³ <http://wien-hauptbahnhof.oebb.at>, abgerufen am 23. August 2016.

2.2 Quartier Mitte Altona

Auf dem 26 Hektar großen Bahngelände nördlich des Altonaer Kopfbahnhofs zwischen den S-Bahngleisen, Präsident-Krahn-Straße und Harkortstraße entsteht in den kommenden Jahren das Quartier Mitte Altona. Grundlage ist der im städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb von 2010 mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von André Poitiers und Arbos Freiraumplanung. Er bildet die Basis für den „Masterplan Mitte Altona“ der Freien und Hansestadt Hamburg, der im September 2012 von der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossen wurde (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5: Masterplan Mitte Altona (FHH)



Entstehen sollen insgesamt 3 500 überwiegend familienfreundliche Wohnungen im sogenannten Drittelmix (jeweils ein Drittel geförderte Wohnungen, frei finanzierte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen). 20 Prozent der Wohnbauflächen sollen an Baugemeinschaften vergeben werden. Es sollen insgesamt

vier klar abgegrenzte Quartiere entstehen, die sich jeweils auf einen Stadtplatz beziehen. In den teilweise denkmalgeschützten ehemaligen Güterhallen sollen gewerbliche Nutzungen Platz finden. Zudem sollen kleine Läden und Gastronomiebetriebe im Gebiet verteilt zu finden sein. Ergänzt wird das Quartier durch acht Hektar Grün- und Freiflächen und eine neue Stadtteilschule.¹⁴

Die Mitte Altona wird in zwei Abschnitten realisiert: Der erste Bauabschnitt umfasst den gut zwölf Hektar großen 1997 stillgelegten Güterbahnhof Altona und eine ehemals zur Holsten-Brauerei gehörende Fläche westlich der Harkortstraße. Im Mai 2014 hat die Stadt mit den privaten Investoren (unter anderem ECE, Aurelis und Behrendt Wohnungsbau) einen städtebaulichen Vertrag insbesondere zur Kostenbeteiligung der Investoren an der Entwicklungsmaßnahme geschlossen.¹⁵ Im September 2014 wurde der Bebauungsplan Altona-Nord 26 für diesen Teilbereich festgestellt. Im November 2014 erfolgte der erste Spatenstich. Erste Wohnungen sollen 2017 bezugsfertig sein. Insgesamt sollen im ersten Bauabschnitt 1 600 Wohneinheiten und ein 2,7 Hektar großer Stadtteilpark entstehen.

Während der erste Bauabschnitt unabhängig von der Verlagerung des Fernbahnhofs Altona realisiert werden kann, kann der zweite Bauabschnitt mit weiteren 1 900 Wohnungen, der Erweiterung des Stadtteilparks und einem Grünzug bis zum heutigen Bahnhof erst ab 2024 nach Fertigstellung des neuen Bahnhofs und dem Rückbau der Fern- und Regionalbahngleise gebaut werden.

Der Masterplan der FHH für das Quartier Mitte Altona beschränkt sich auf die bereits in der Vergangenheit brach gefallenen oder durch die Bahnverlagerung frei werdenden Flächen des heutigen Bahnhofs Altona.

¹⁴ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Masterplan Mitte Altona – Fundamente für eine neues Stück Stadt, Hamburg 2013.

¹⁵ www.hamburg.de/staedtebaulicher-vertrag, abgerufen am 24. August 2016.

Zur möglichen Umstrukturierung des Umfelds des neuen Fernbahnhofs enthält er keine Aussagen.

Unklar bleibt in diesem Masterplan zudem die Anbindung des Quartiers Mitte Altona nach Norden an den neuen Fernbahnhof und in Richtung Bahrenfeld. Hier sind derzeit nur Anbindungen für Fußgänger und gegebenenfalls Radfahrer zur Westseite der S-Bahn-Gleise vorgesehen, die dabei allerdings die Barrieren der verbleibenden S-Bahn-Gleise auf Brücken oder in Unterführungen überwinden müssen.

2.3 Zukunftsplan Altona

In den Jahren 2009 bis 2011 hat die Bezirksversammlung Altona gemeinsam mit dem Bezirksamt unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit den sogenannten Zukunftsplan Altona erstellt. Dieser umfasst die Stadtteile Altona-Altstadt, Altona-Nord sowie Sternschanze und zeigt eine Vision auf, wie sich dieser Bereich bis zum Jahr 2030 weiterentwickeln soll. Der Zukunftsplan Altona ist nicht rechtsverbindlich und hat empfehlenden Charakter.

Abbildung 6: Zukunftsplan Altona (FHH)



Der Zukunftsplan zeigt eine Reihe von interessanten städtebaulichen Chancen für Altona auf. Allerdings ist sein Abstraktionsgrad eher hoch. Aussagen über die konkrete Ausgestaltung der durch das Bahnprojekts zu neuer Zentralität kommenden umliegenden Quartiere fehlen. In dieser Form ist der Plan lediglich ein erster Aufschlag für weiterführende planerische Überlegungen und Orientierung für verbindliche Planwerke.

IN KÜRZE

Die Deutsche Bahn AG wird den Fernbahnhof Altona bis Ende 2023 durch einen neuen Bahnhof im Bereich der heutigen S-Bahnhaltestelle Diebsteich ersetzen. Die Deutsche Bahn AG plant diesen neuen Fernbahnhof fast ausschließlich mit Blick auf betriebliche Anforderungen des Bahnverkehrs. Auch Hamburg verzichtet weitgehend auf den notwendigen Ausbau der hieraus folgenden Verkehrsinfrastruktur. Der Masterplan der FHH für das Quartier Mitte Altona beschränkt sich auf die frei werdenden Bahnflächen im Süden. Der sogenannte Zukunftsplan Altona hat einen sehr hohen Abstraktionsgrad und lässt viele Fragen offen. Mit Ausnahme des Bahnhofsgebäudes und des unmittelbaren Bahnhofsvorplatzes unterbleiben bisher die notwendigen Planungen für die umliegenden Stadtbereiche des neuen Fernbahnhofs, von unserer Handelskammer „Bahnhofsquartier Altona“ genannt.

3 Das Bahnquartier Altona

3.1 Geschichte

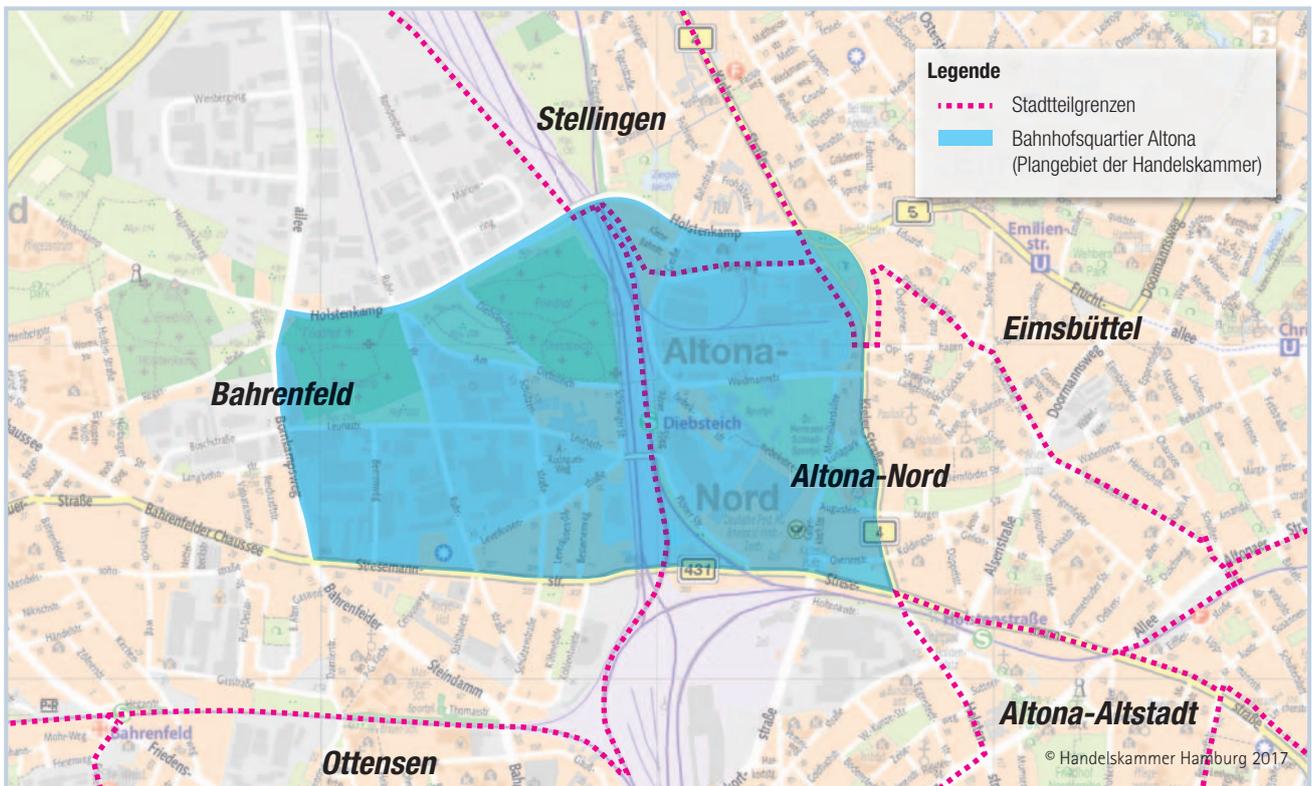
Zu Beginn der Stadtgeschichte war Altona vor allem als Einwandererstadt bekannt. Als eigenständige, bis 1864 als Teil des Herzogtums Holstein dänisch verwaltete Gemeinde existierte Altona bis zum 1. April 1938,¹⁶ als die Stadt im Zuge des Groß-Hamburg-Gesetzes Teil Hamburgs wurde. In seinen Anfängen war Altona von einer sehr ungeordneten und wenig befestigten Struktur geprägt. Aufgrund von Brandstiftung wurde Altona 1713 komplett zerstört – inklusive aller städtischen Strukturen, Wohneinheiten und Straßenläufe.

Im Zuge der Neuplanung im Wiederaufbau entstand Altona mit einer neuen Stadtstruktur, die im Grundsatz wesentlich geordneter war als zuvor.

In den Jahren 1722 bis 1724¹⁷ errichtete Altona den „Neuen Holzhafen“, der Hamburg einen starken wirtschaftlichen Aufschwung bescherte. Am Standort Altona bestanden drei Großschiffswerften, mehrere Bootswerften und zahlreiche Gewerbe der Hafenindustrie.

Der erste Bahnhof Altonas von 1844 lag an der westlichen Stadtgrenze. Das „Neue Rathaus“ am Platz der Republik ist das ehemalige Bahnhofsgebäude, welches

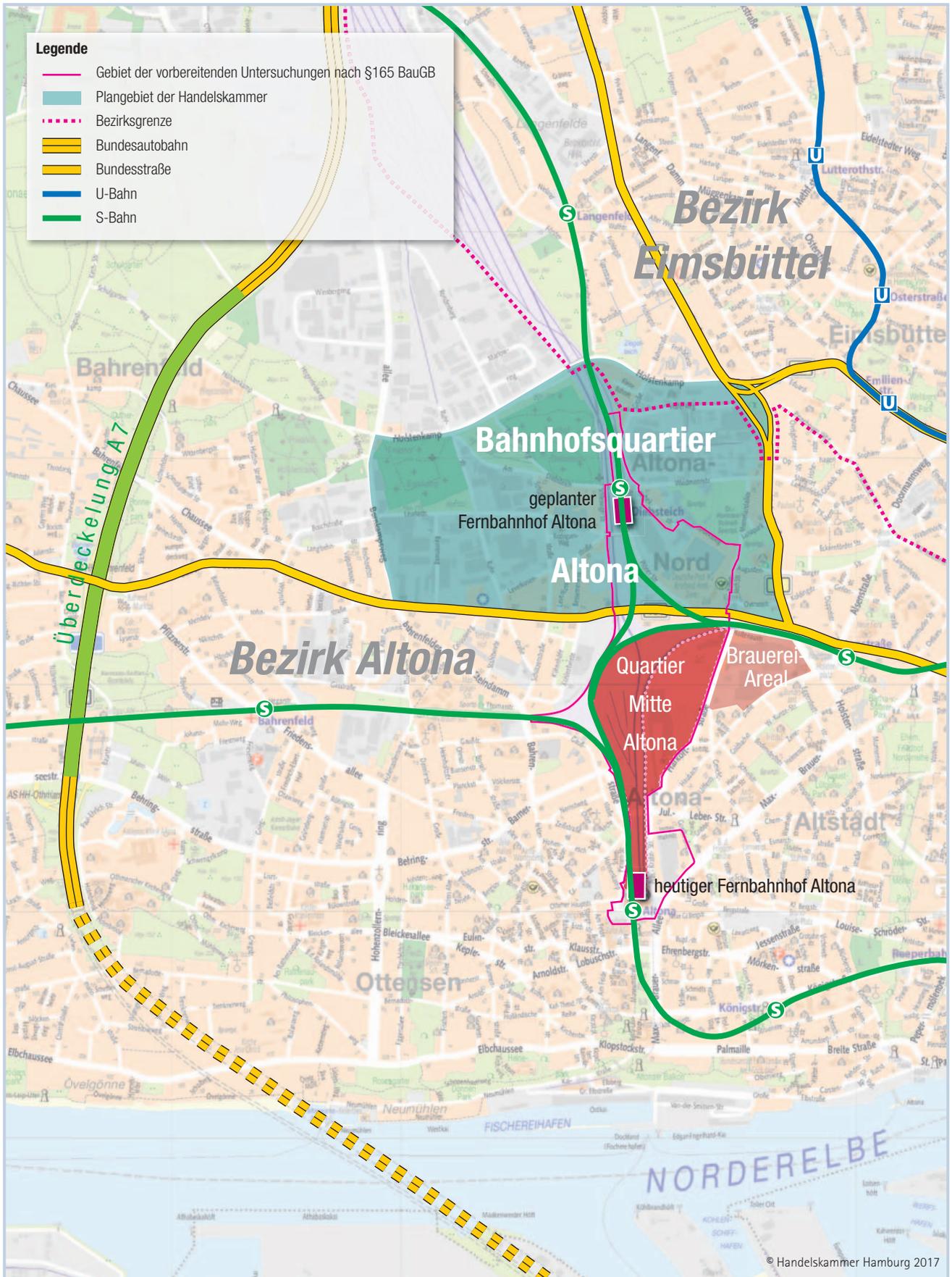
Abbildung 7: Übersicht über die Stadtteile



¹⁶ www.hamburg.de/altona/ns-zeit, abgerufen am 3. Dezember 2016.

¹⁷ www.hamburg.de/altona/altona-daenisch, abgerufen am 3. Dezember 2016.

Abbildung 8: Bahnquartier Altona



von der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft errichtet wurde.¹⁸ Strategisch endete hier die erste Eisenbahnlinie Schleswig-Holsteins, um eine neue Bevölkerungsdynamik auch außerhalb von Altonas Stadtgrenzen zu erreichen und die Stadterweiterung voranzutreiben. Symbolisch bildete der Bahnhof das „Tor nach Norden für den Warenumschatz von der Elbe zur Ostsee“.¹⁹

Durch die Eingemeindung der umliegenden Dörfer Ottensen, Bahrenfeld, Neumühlen und Oevelgönne ist Altona gegen Ende des 19. Jahrhunderts immens gewachsen. Darauf folgte im Jahr 1896 die erste Verlegung des Altonaer Bahnhofs Richtung Norden an seinen (noch) aktuellen Standort. Die Verlagerung sollte eine neue Zentralität schaffen, die Erreichbarkeit des Bahnhofs in Altona verbessern und Flächen für ein neues Zentrum mit öffentlichen Bauten wie dem Altonaer Museum, der Reichsbahndirektion und Hotels schaffen.

3.2 Lage und Anbindung

Der Hamburger Bezirk Altona liegt im westlichen Bereich Hamburgs und erstreckt sich über 78 Quadratkilometer (10,3 Prozent des Hamburger Stadtgebiets). Das in diesem Standpunktepapier betrachtete Plangebiet – das Bahnhofsviertel Altona – erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über 1,1 Kilometer vom Holstenkamp bis zur Stresemannstraße (siehe Abbildung 7). In Ost-West-Richtung dehnt es sich über 1,7 Kilometer vom Bornkampsweg bis zur Kieler Straße aus. Dieser Stadtraum umfasst 160 Hektar und liegt auf der Schnittstelle der Altonaer Stadtteile Altona-Altstadt, Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen sowie zu einem geringen Teil im Stadtteil Eimsbüttel. Die vier untersuchten Altonaer Stadtteile stellen zusammen das funktionale Zentrum des Bezirks dar.

¹⁸ Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona: Der Bezirk Altona 2015 – 2017.

¹⁹ Zit. nach: <http://www.hamburg.de/altona/schwere-jahre/>.

Durch seine zentrale Lage in Hamburg ist das Bahnhofsviertel Altona mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen. Der S-Bahnhof im Plangebiet ist der zukünftige Fern- und Schnellbahnhof Diebsteich, der 1,8 Kilometer nördlich des aktuellen Altonaer Bahnhofs liegt.

Das Bahnhofsviertel Altona durchlaufen große Straßenadern wie die Bundesstraße 431 (Stresemannstraße) in Ost-West-Richtung, die Altona mit der Innenstadt verbindet und einen Anschluss zur Autobahn 7 schafft. Die östliche Ausbreitung des Bahnhofsviertels Altona schneidet sich zudem mit dem Hamburger Ring 2. Weiterhin wichtig für den täglichen Durchgangsverkehr und als Verbindung zur Hamburger Innenstadt sind auch die Max-Brauer-Allee und die Kieler Straße/Holstenstraße.

3.3 Nutzungsstrukturen im Bahnhofsviertel Altona

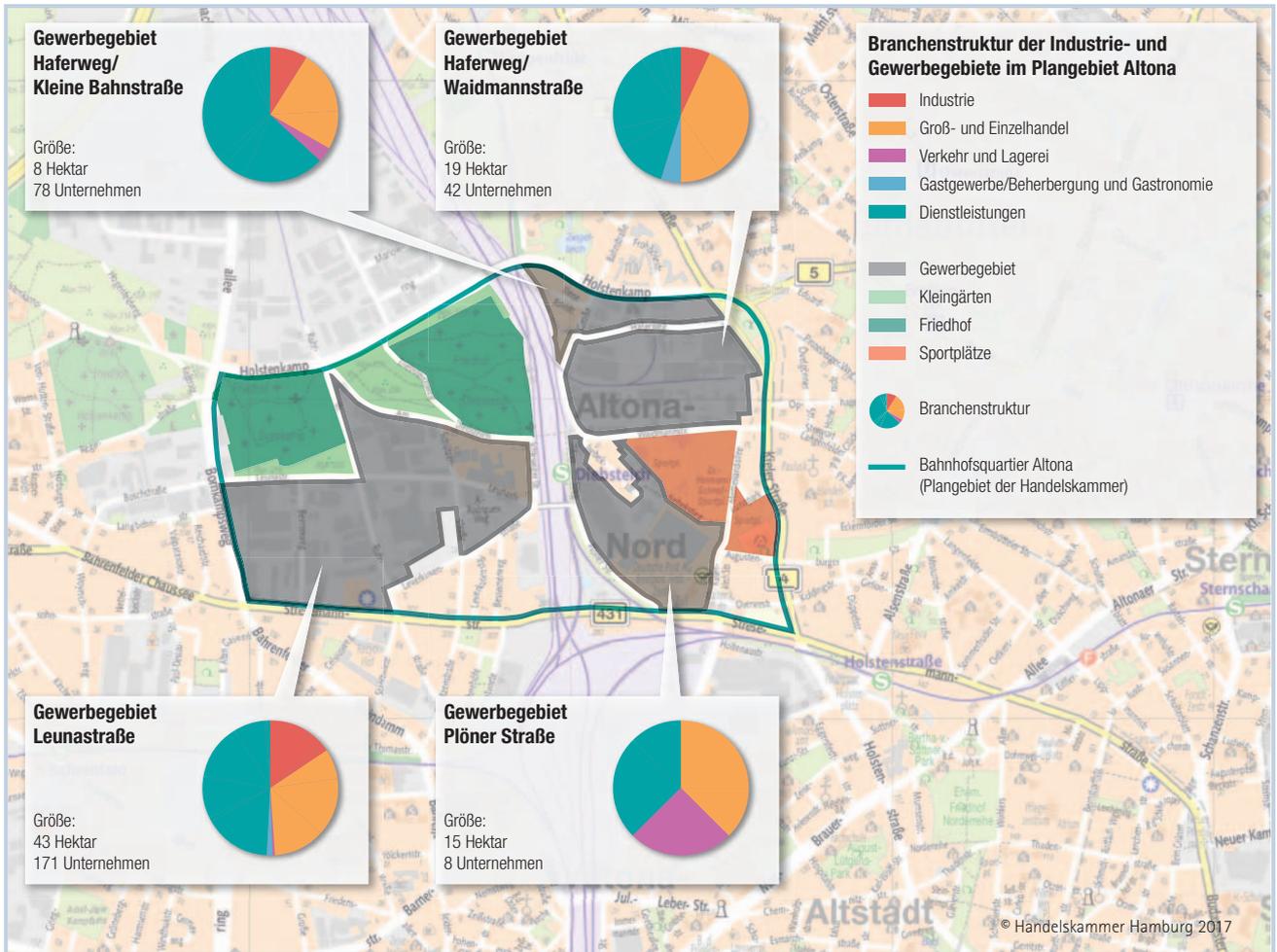
Gewerbeflächen

Das Bahnhofsviertel Altona wird durch die folgenden vier Industrie- und Gewerbegebiete geprägt:

- Gewerbegebiet Haferweg/Kleine Bahnstraße (8 Hektar/78 Unternehmen)
- Gewerbegebiet Haferweg/Waidmannstraße (19 Hektar/42 Unternehmen)
- Gewerbegebiet Plöner Straße (15 Hektar/8 Unternehmen)
- Gewerbegebiet Leunastraße (43 Hektar/171 Unternehmen)

Die Gewerbegebiete umfassen insgesamt rund 85 Hektar Fläche mit insgesamt 300 Unternehmen.

Abbildung 9: Nutzungen im Bahnhofsviertel Altona und Branchenstruktur in den Industrie- und Gewerbegebieten



Die Stadtteile Altona-Nord und Bahrenfeld weisen anteilig mehr Gewerbe-, Logistik- und Großhandelsflächen auf und sind Standorte für produzierendes und/oder emittierendes Gewerbe. Das gesamte Gebiet rund um den Bahnhof Diebsteich ist weitgehend gewerblich geprägt.

Freiflächen, Grünflächen

Auf der Westseite des geplanten neuen Fernbahnhofs befinden sich weiträumige Friedhofsflächen und Kleingartenanlagen, die in das Hamburgische Landschaftsprogramm 2. Grüner Ring eingeordnet sind.

Im Bahnhofsviertel gibt es rund 165 Kleingärten, die auf einer Fläche von 7,2 Hektar verteilt sind. Die durchschnittliche Größe eines Kleingartens beträgt 440 Quadratmeter.

Der zwölf Hektar große evangelische Friedhof Diebsteich besteht seit 1868 und befindet sich in unmittelbarer Nähe zum neuen Fernbahnhof Altona. Einige Grabstätten und Grüfte des Friedhofs sind denkmalgeschützt und können langfristig nicht verlegt oder eingeebnet werden. Der knapp zehn Hektar große Friedhof Bornkamp ist seit 2012 geschlossen. Es werden keine neuen Parzellen mehr vergeben.

Östlich der Bahngleise befinden sich die folgenden Flächen für Sport und Freizeitaktivitäten:

- Rudi-Barth-Sportplatz (Sport-Club Union von 1903 e.V.)
- Dr. Hermann-Schnell-Sportplatz
- Sportplatz am Lunapark

Die Sportplätze umfassen insgesamt eine Fläche von sechs Hektar.

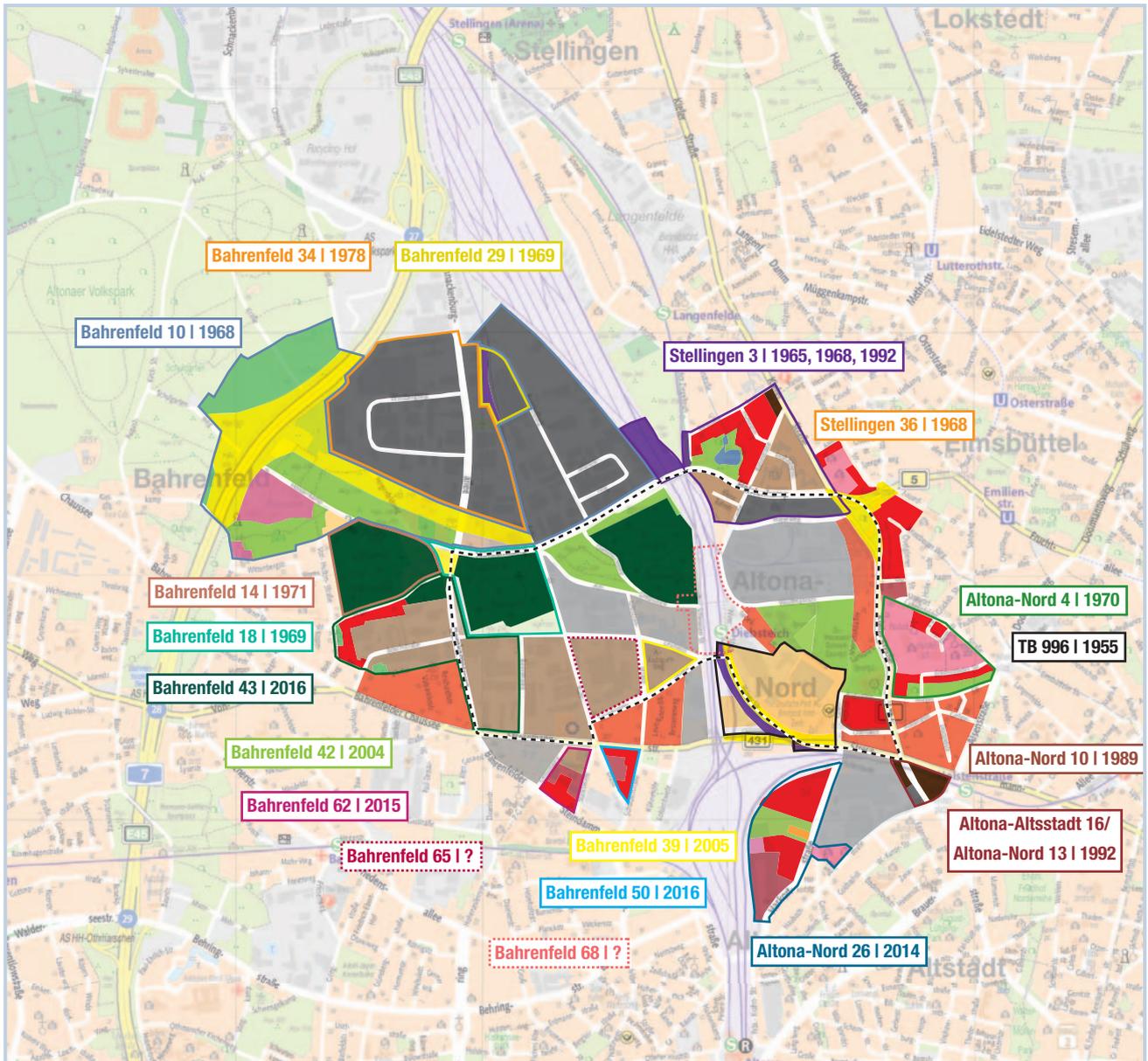
3.4 Baurechtliche Festsetzungen im Bahnhofsquartier Altona und Umfeld

Das Bahnhofsquartier und das nähere Umfeld weisen eine Vielzahl von Planrechtsausweisungen auf. Das Gros der Bebauungspläne stammt von 1965 bis heute. Für einige Flächen gilt immer noch der Baustufenplan von 1955 oder Teilbebauungspläne aus den 1950er-Jahren, deren Verkehrsplanungen wie der Ausbau der Kieler Straße und der Bau der Autobahn 7 umgesetzt sind. Für das Gelände des ehemaligen Postbahnhofs und heutigen Postgeländes Diebsteich existiert kein aktuelles Planrecht, das der heutigen baulichen Nutzung entspricht. Insgesamt weist das Bahnhofsquartier ein sehr heterogenes Planrecht auf, das keiner klaren Entwicklungsstrategie folgt. Es besteht ein großer Handlungsbedarf, das gesamte Planrecht für das Gebiet zu aktualisieren. Das veraltete Planrecht birgt insbesondere die Gefahr einer ungesteuerten Entwicklung, die sich rein an den erzielbaren Bodenpreisen orientiert. Durch die neu geschaffene Zentralität geraten insbesondere die Industrie- und Gewerbegebiete unter Umnutzungsdruck.

IN KÜRZE

Der Ausbau der verkehrlichen Zentralität war in der Geschichte Altonas stets ein Motor für Stadtentwicklung. Das gilt auch für die anstehende Verlagerung des Fernbahnhofs. Das 160 Hektar große, durch seine zentrale Lage gut erschlossene Bahnhofsquartier ist weitgehend gewerblich geprägt, ergänzt durch Friedhofs- und Sportflächen. Auf 85 Hektar Fläche sind hier in vier Industrie- und Gewerbegebieten insgesamt 300 Unternehmen ansässig. Das Planrecht stammt im Wesentlichen aus der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Es besteht ein großer Handlungsbedarf, dieses zu aktualisieren.

Abbildung 10: Planungsrecht im Bahnhofsquartier Altona und im weiteren Umfeld



Übersicht über das Planrecht im Bahnhofsquartier Altona und im weiteren Umfeld (Stand November 2016)

----- Bahnhofsquartier Altona (Plangebiet der Handelskammer)

Bebauungspläne

Festsetzung nach BauNVO

- Wohnen
- Gewerbe
- Industrie
- Mischgebiet
- Kerngebiet

Baustufenpläne

Festsetzung nach Baupolizei-Verordnung

- Wohnen (Baustufenplan 1955)
- Gewerbe (Baustufenplan 1955)
- Industrie (Baustufenplan 1955)

öffentliche Grünfläche

Friedhof

Straßenflächen

Gemeinbedarf

Bahnanlagen

Flächen für besondere Zwecke

Sondergebiet

Bahrenfeld 42 | 2004 Festgestellter Bebauungsplan | Jahr der Feststellung

Bahrenfeld 68 | ? Bebauungsplan im Verfahren

In Bereichen ohne Randsignatur gelten die Baustufenpläne Altona-Nord und Bahrenfeld von 1955

4 Bewertung des Standorts durch die Handelskammer

4.1 Planerischer Handlungsbedarf

Hamburg braucht Flächen für die Ansiedlung von Unternehmenszentralen, die Expansion von Unternehmen, den Bau von Wohnungen und die Herrichtung attraktiver öffentlicher Räume und Parks. Mit dem Projekt der Verlagerung des Fernbahnhofs ergibt sich die Chance der weitgehenden Neuordnung zentraler Lagen des Bezirks Altona. Die Stadtstruktur des Plangebiets dieses Standpunktepapiers stammt im Wesentlichen noch aus der Gründerzeit der städtischen Besiedelung durch die damalige Stadt Altona. Die Ansprüche an Funktion und Zuordnung der städtischen Flächennutzung haben sich in den vergangenen 100 Jahren jedoch erheblich gewandelt. Daher gilt es, das Projekt der Verlagerung des Fernbahnhofs, das einhergeht mit dem Projekt der Entwicklung der Mitte Altona, als Anstoß für eine Modernisierung auch der Flächennutzung im Umfeld zu nutzen. Die Bahnhofsverlagerung ist eine Jahrhundertchance, die zielgerichtet genutzt werden sollte.

Der Schlüssel für eine erfolgreiche, wachstumsorientierte Entwicklung ist es, eine Win-win-Situation zu schaffen. Ziel muss es sein, die etablierten, langfristig auf den Standort angewiesenen Nutzungen mit neuen Ansiedlungsvorhaben zu kombinieren. Keinesfalls darf es dabei aber zu einem Verdrängungsprozess kommen. Insbesondere wenn dieser ungeordnet, ohne eine strategische städtebauliche Planung vorstättengeht, werden die wirtschaftlichen Verluste hoch sein. Nur eine Planung, der es gelingt, Entwicklungsräume für das Bestehende aufzuzeigen und zugleich Bereiche für neue, zentrale Bauprojekte zu schaffen, wird die notwendige Akzeptanz von Bevölkerung und Unternehmen erzielen.

Eine solche Planung ist derzeit nicht in Sicht. Die im Planfeststellungsverfahren für den neuen Fernbahnhof getroffenen Festsetzungen sind notwendig, aber nicht hinreichend. Gleiches gilt für die bisherigen plane-

rischen Bemühungen der Stadt Hamburg. Das eingeleitete Planverfahren für den Bebauungsplan Altona-Nord 27/Bahrenfeld 72 für das neue Bahnhofsgebäude und den künftigen Bahnhofsvorplatz ist sinnvoll. Sie kann aber nur der Anfang einer grundlegenden Beschäftigung mit dem Bahnhofsquartier als Ganzes sein. Hierbei muss Hamburg Antworten vor allem auf folgende Fragestellungen geben:

- Mit welchen Maßnahmen kann der neue Bahnhof und das neue Bahnhofsquartier mit seinem städtebaulichen Umfeld verknüpft werden?
- In welchen Baublöcken des Bahnhofsquartiers kann die neue verkehrliche Zentralität durch den Bau hochverdichteter Bürobauten genutzt werden?
- Wo können zusätzliche Potenziale für den Wohnungsbau gehoben werden, um einen Beitrag für die große Nachfrage Hamburgs nach Wohnraum zu leisten?
- Wie können beiderseitig schädliche Auswirkungen durch das Heranrücken empfindlicher Wohnnutzung an emittierende Gewerbenutzung vermieden werden?
- Mit welchen Maßnahmen kann der aus der Bodenpreisentwicklung entstehende hohe Druck auf die gewachsenen Industrie- und Gewerbegebiete abgefedert werden?
- Wo lassen sich gegebenenfalls neue Flächen für die Expansion der ansässigen und die Neuansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben schaffen?
- Wie kann der neue Fernbahnhof auch verkehrlich so eingebunden werden, dass er tatsächlich auch seine potenzielle verkehrliche Wirkung entfalten kann?

4.2 Stärken und Chancen

Die Verlegung des Fernbahnhofs Altona bietet die einmalige Chance, die rund um den neuen Bahnhof gelegenen Stadträume neu zu ordnen und eine auch im Sinne des Gesamtinteresses der Hamburger Wirtschaft fördernde Entwicklung einzuleiten. So schafft der neue Fernbahnhof eine Erreichbarkeit der umliegenden Grundstücke, die von den im Umfeld ansässigen und den neu angesiedelten Unternehmen zur Deckung ihres Fachkräftebedarfs genutzt werden kann. So beträgt die Fahrzeit vom Fernbahnhof nach Neumünster lediglich 30 Minuten, auch die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt Kiel ist in nur 50 Minuten erreichbar. Damit wären Hamburger Unternehmen, die ihren Standort unmittelbar am Bahnhof haben, als Arbeitgeber für die Fachkräfte aus diesen Städten besonders interessant, auch weil zeitraubende Nahverkehrsfahrten im Hamburger Stadtgebiet entfallen.

Eine weitere Chance ergibt sich aus möglichen Flächenentwicklungen im Umfeld der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete. Durch den heute deutlich geringeren Flächenbedarf der vom Evangelisch-Lutherischen Kirchengemeindeverband Altona betriebenen Friedhöfe wäre hier mittel- bis langfristig eine Bebauung möglich, die insbesondere eine Arrondierung der Gewerbegebiete denkbar macht. Teilweise könnte hier auch auf heutige Kleingärten zurückgegriffen werden, die weiter an den Stadtrand, beispielsweise im Umfeld des Volksparks oder der Sülldorfer Feldmark, verlegt werden könnten.²⁰

Die Erweiterung der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete und die Schaffung neuer Grundstücke für die Ansiedlung von Unternehmen mit Büroarbeitsplätzen können die industrielle Basis und das Dienstleistungsangebot der Hamburger Wirtschaft stärken.

Eine weitere Chance ergibt sich aus der Schaffung neuer Wohnbauflächen. Durch die Wachsende Stadt ist die Nachfrage nach Wohnraum anhaltend hoch. Eine gezielte Wohnungsbaupolitik ist zudem ein Steuerungsinstrument für das Bevölkerungswachstum. Das Bahnquartier Altona bietet insbesondere in seinem östlichen Bereich rund um die heutigen Sportplatzanlagen ein erhebliches Wohnungspotenzial in Arrondierung zu den bestehenden Wohnquartieren Altonas und Eimsbüttels. Voraussetzung für eine solche Entwicklung ist, dass Ersatzstandorte für die Sportplatzanlagen im Umfeld geschaffen können.

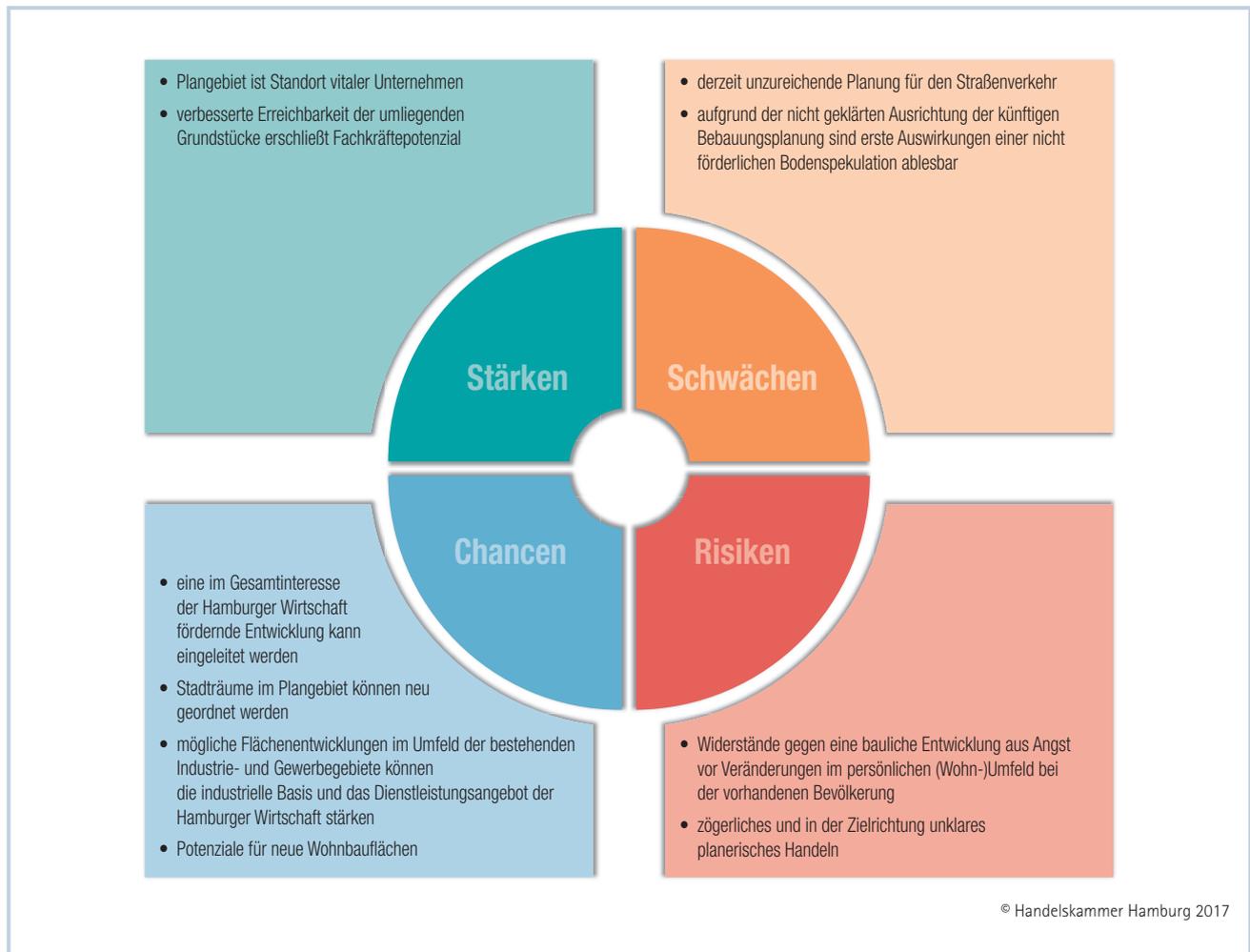
Durch den zusätzlichen Wohnungsbau kann ein attraktives Angebot an neuem Wohnraum in von Fachkräften besonders nachgefragten Lagen entstehen.

4.3 Schwächen und Risiken

Gleichwohl birgt die Entwicklung des Bahnquartiers Altona nicht zuletzt auch wegen seiner heute bereits in großen Teilen intensiv genutzten Grundstücke auch Risiken, wenngleich eine „Nullplanung“ – also der Verzicht auf jede planerische Steuerung der mit der Verlagerung einhergehenden Veränderungsprozesse – selbst das größte Risiko darstellt. Aber auch eine auf Wachstum ausgerichtete Entwicklung des Bahnquartiers birgt erhebliche Risiken, die aber grundsätzlich beherrschbar erscheinen: So könnte die Angst vor Veränderungen im persönlichen (Wohn-)Umfeld bei der vorhandenen Bevölkerung zu Widerständen gegen eine bauliche Entwicklung führen. Die oft lautstark artikulierten lokalen Widerstände gegen gesamtstädtisch betrachtet positive und notwendige Entwicklungen könnten die Realisierung von Projekten schnell gefährden. Der Schlüssel für eine erfolgreiche Entwicklung ist daher die frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung. Wichtig ist, dass die Schaffung neuer Wohnungen und Arbeitsstätten gleichzeitig zu mehr Lebensqualität führt. Auch für die betroffenen Unternehmen ist ein konstruktiver Umgang der planenden Politik und Verwaltung unerlässlich. Gerade für das Bahnquartier Altona ergibt

²⁰ Die Handelskammer Hamburg hat in ihrem Standpunktepapier „Leben und Arbeiten entlang der Bille-Achse“ 2015 aufgezeigt, wie die Kleingartengelände sukzessive, unter Vermeidung sozialer Härten verlagert und entwickelt werden könnten.

Abbildung 11: SWOT-Analyse



sich ein besonderes Risiko aus einem zögerlichen und in der Zielrichtung unklaren planerischen Handeln. Aufgrund der nicht geklärten Ausrichtung der künftigen Bebauungsplanung sind bereits erste Auswirkungen einer für den Wirtschaftsstandort insgesamt nicht förderlichen Bodenspekulation ablesbar. Ein weiteres großes Entwicklungsrisiko besteht in den derzeit unzureichenden Planungen für den Straßenverkehr.

4.4 Ziele für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers Altona

Die zentrale Lage innerhalb Hamburgs, die Lage im Zwischenraum heute bereits hochattraktiver Quartiere der inneren Stadt und die hervorragende Erreichbarkeit überregionaler Verkehrsachsen bieten eine Lagequa-

lität des Bahnhofsquartiers, die selbst innerhalb Hamburgs ihresgleichen sucht. Mit der Verlagerung des Fernbahnhofs wird für das neue Bahnhofsquartier ein Stadtentwicklungsimpuls gesetzt, der auf langfristige strategische Ziele einzahlen muss. Aus Sicht der Hamburger Wirtschaft sind hierfür folgende Ziele maßgeblich:

Das Bahnhofsquartier zu einem vielfältig nutzbaren Standort für Arbeiten und Wohnen machen.

Das Bahnhofsquartier liegt im Spannungsfeld intensiv genutzter und weniger intensiv genutzter Stadträume. Die daraus resultierenden vielfältigen Nutzungsansprüche von Wertschöpfung, Bevölkerung und Lebens-

qualität müssen möglichst im Einklang miteinander entwickelt werden, um eine Win-win-Situation zu erreichen.

Die Chancen aus der neu gewonnenen Zentralität nutzen.

Mit dem Fernbahnhof wird eine neue Zentralität und Lagequalität geschaffen. Ziel städtebaulicher Planungen muss es sein, hieraus einen größtmöglichen Nutzen zu ziehen, der aber gleichwohl den Entwicklungsbedürfnissen der ansässigen Unternehmen Rechnung trägt.

Bestehende Industrie- und Gewerbegebiete sichern und ausbauen.

Die Sicherung der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete trägt zum Erhalt der industriellen Basis Hamburgs bei und stärkt somit die Hamburger Wirtschaft. Diese Sicherung bedingt auch, den Entwicklungsbedürfnissen der ansässigen Unternehmen Rechnung zu tragen und möglichst neue Flächen im unmittelbaren Umfeld auszuweisen.

Den Entwicklungsschub der neuen Zentralität kanalisieren.

Die Verlagerung des Fernbahnhofs hat bei anhaltendem Verzicht auf grundlegende Bauleitplanung schädliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort vor Ort. Gefragt sind Planungskonzepte, die den Entwicklungsschub in Stadtbereiche kanalisieren, die ohnehin einer städtebaulichen Entwicklung bedürfen.

Die Erreichbarkeit des neuen Fernbahnhofs anforderungsgerecht gestalten.

Nur ein mit allen Verkehrsträgern gleichermaßen gut erreichbarer Fernbahnhof wird die ihm zugeordnete Funktion erfüllen können. Gefragt sind daher Verkehrskonzepte, die die Stärken aller Verkehrsträger berücksichtigen und für diese anforderungsgerechte Bedingungen schaffen.

Das Bahnhofsquartier mit den umliegenden Standorten verknüpfen.

Der Stadtraum des Bahnhofsquartiers stellt sich heute eher als eine nachhaltige räumliche Barriere zu den umliegenden Stadtquartieren dar. Mit dem Projekt müssen daher städtebauliche Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer räumlichen Verknüpfung des Bahnhofsquartiers mit den umliegenden Stadtquartieren führen.

IN KÜRZE

Hamburg braucht Flächen für das Wachstum von Wertschöpfung, Bevölkerung und Lebensqualität. Ziel muss es sein, eine Win-win-Situation zu schaffen und die etablierten, langfristig auf den Standort angewiesenen Nutzungen mit neuen Ansiedlungsvorhaben zu kombinieren.

Die Entwicklung des Bahnhofsquartiers bietet hierfür zahlreiche Chancen, gleichzeitig gilt es, den mit der aktuellen Entwicklung verbundenen Risiken zu begegnen. Um dies zu erreichen, hat die Hamburger Wirtschaft sechs grundlegende Ziele für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers Altona formuliert.

Abbildung 12: Ziele für das Bahnhofsviertel Altona



5 Konzept der Handelskammer

Zur Umsetzung der strategischen Zielsetzungen erhebt unsere Handelskammer Forderungen, die in einem eigenen Masterplan räumlich verortet und visualisiert werden. Dieser Masterplan der Wirtschaft stellt die Grundzüge der künftig notwendigen Entwicklung dar. Er zeigt auf, wo die Entwicklung neuer, zentraler Stadtbereiche erfolgen soll, wie die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete gesichert und in welcher Weise eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden kann.

Mit dem Masterplan für das Bahnhofquartier Altona legt die Handelskammer Hamburg einen ausführlichen planerischen Entwurf als Blaupause vor und zeigt, wie sich dieser Bereich Hamburgs innerhalb der nächsten 30 Jahre entwickeln kann. Die langfristige Ausrichtung bietet ausreichend Spielraum, um die Interessen der ansässigen Unternehmen und Bewohner des Quartiers aufzunehmen und flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen zu reagieren.

Das städtebauliche Konzept folgt den Zielen für das Quartier, die die Handelskammer Hamburg im Rahmen ihres Auftrags zu Ermittlung des dem Gemeinwohl verpflichteten gesamtwirtschaftlichen Interesses festgelegt hat. In diesem Sinne sollten diese Vorschläge bei der Aufstellung eines Masterplans der Freien und Hansestadt Hamburg und dessen Umsetzung in verbindliche Bebauungspläne angemessen berücksichtigt werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei, in der städtischen Entwicklungsstrategie anstehende Veränderungen heutiger und künftiger Nutzer zu berücksichtigen. Grundgedanke der möglichen Umsetzung der Vorschläge des Masterplans unserer Handelskammer ist es, die räumliche Gestaltung der einzelnen Flächen flexibel an die Bedarfe der anzusiedelnden Unternehmen anzupassen. Daher sind die Vorschläge für einzelne Parzellen als beispielhafte Planung anzusehen, um das Bild eines intensiv genutzten und attraktiven Bahnhofsquartiers als konstruktiven Beitrag für die weitere politische Diskussion zu liefern. Die

konkrete Umsetzung einer eigenen Planung durch die FHH muss selbstverständlich auch in Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen erfolgen.

POSITION

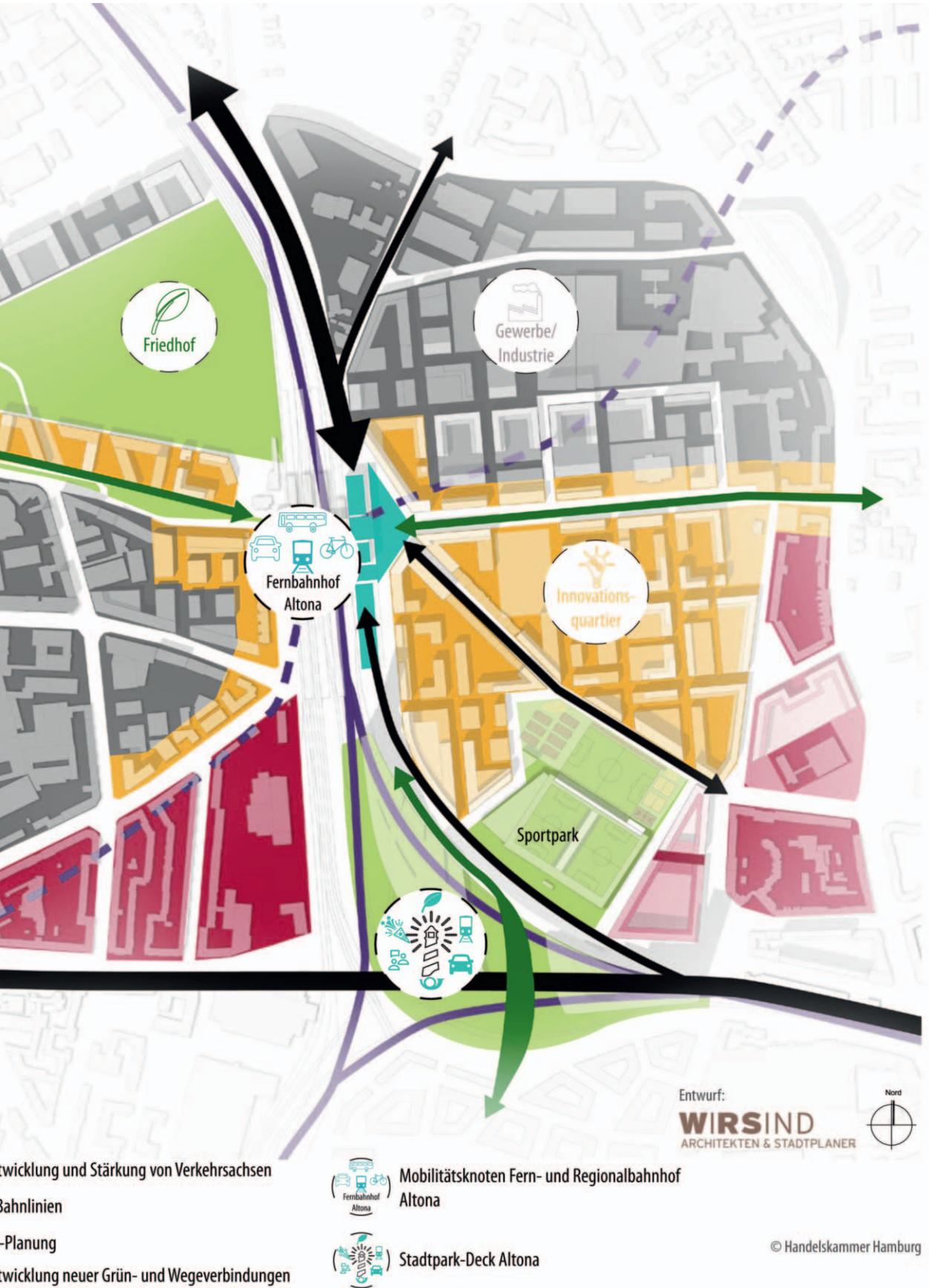
Hamburg muss einen Masterplan aufstellen, der die Entwicklung neuer, zentraler Stadtbereiche, die Sicherung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete sowie die Herstellung einer anforderungsgerechten Verkehrsinfrastruktur ermöglicht.

5.1 Entwicklung neuer zentraler Stadtbereiche

Die neue verkehrliche Zentralität rund um den Bahnhof muss zur Entwicklung neuer, verdichteter Baugebiete genutzt werden. Der Vorschlag der Handelskammer zeigt auf, wie hier 18 000 neue Arbeitsplätze und 6 000 neue Wohnungen entstehen können.

Abbildung 13: Masterplan





Das Konzept der Handelskammer sieht dazu vor, neue Nutzungsgemischte Bereiche zu schaffen. Der Masterplan geht hier von einer hohen Nutzungsdichte aus, wobei ein (kleinerer) Anteil durchaus auch Wohnen sein kann. Vornehmliche Nutzung soll die Bebauung mit Bürobauten sein. Diese sollten ergänzt werden von Hotels, Gastronomie und – im Bereich des von der Handelskammer Hamburg vorgeschlagenen „Stadt-park-Deck Altona“ (siehe unten) – auch Kulturnutzungen. In neuen Bebauungsplänen sollten die Nutzungsanforderungen so festgesetzt werden, dass innerhalb dieser Nutzungskategorie auch die notwendigen Abstände der Wohnnutzung zu den emittierenden Nutzungen realisiert werden.

Ebenso sieht der Masterplan eine erhebliche Arrondierung der bestehenden Wohnquartiere vor.

Im Einzelnen schlägt der Masterplan zur Schaffung neuer, zentraler Stadtbereiche folgende Maßnahmen vor:

Innovationsquartier am Fernbahnhof

Das Quartier am Fernbahnhof wird durch die sehr gute verkehrliche Anbindung sowohl am S- als auch am Fernbahnhof zu einem urbanen wirtschaftlichen Treffpunkt werden.

Abbildung 14: Innovationsquartier am Fernbahnhof



Um diese Lagegunst auszunutzen, sollte auf der süd-östlichen Seite des neuen Bahnhofs der Bau von neuen Bürohäusern ermöglicht werden. Diese Grundstücke sind besonders für Unternehmen interessant, die auf Fachkräfte der Metropolregion Hamburg und darüber hinaus angewiesen sind. Der direkte Fernbahnan-schluss ermöglicht kurze Fahrzeiten für Pendler.

Einzelhandel auf Quartiersversorgung begrenzen

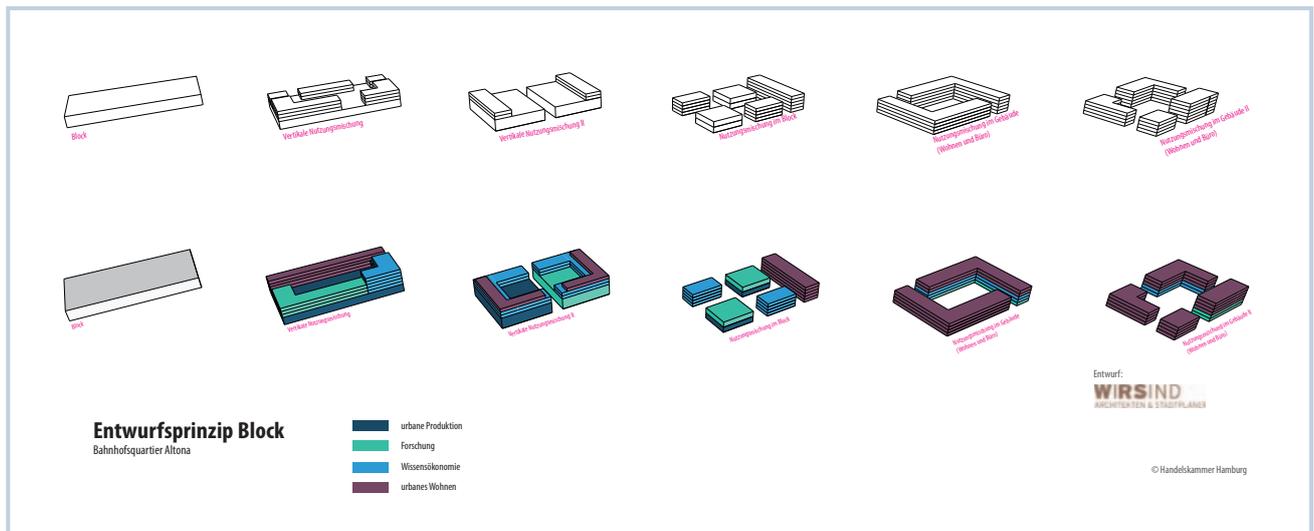
Am neuen Fernbahnhof werden täglich über 60 000 Fahrgäste der Fernbahn zusätzlich zu den Nutzern der S-Bahn erwartet. Zusammen mit den Beschäftigten und neuen Bewohnern stellen diese ein attraktives Kundenpotenzial für Einzelhandelsunternehmen dar.

Die Funktion als zentraler Einzelhandelsstandort im Bezirk Altona erfüllt derzeit jedoch das Zentrum um die Große Bergstraße/Neue Große Bergstraße und die Ottenser Hauptstraße am heutigen Fernbahnhof. Diese Funktion sollte dieses Zentrum auch künftig erfüllen. Am neuen Fernbahnhof sollten der Einzelhandel auf das für die Quartiersversorgung notwendige Maß beziehungsweise Reisebedarf begrenzt werden, um das bestehende Bezirkszentrum Altona in seiner Funktion zu erhalten. Im Gebäude des neuen Fernbahnhofs oder in dessen unmittelbarer Nähe wären ein Lebensmittelmarkt (ca. 1 500 Quadratmeter Verkaufsfläche) und mehrere kleinteilige Geschäfte vorstellbar.

Vertikale Nutzungsmischung

Die Handelskammer empfiehlt für die Bebauung der Flächen die Realisierung von vertikaler Nutzungsmischung. Die in Abbildung 15 dargestellten Entwurfsprinzipien verdeutlichen, wie flexibel die Module aufeinandergestapelt werden können. Während im ersten beziehungsweise den ersten zwei Geschossen die urbane Produktion sowie Büronutzung angesiedelt werden können, kann in den oberen Etagen der Gebäudeblöcke Wohnnutzung samt Grünstrukturen entstehen.

Abbildung 15: Entwurfsprinzip eines Baublocks der vertikalen Nutzungsmischung



Sportplätze verlagern und Wohnnutzungen ermöglichen

Neue Flächen für den Wohnungsbau sollten über die Nutzung des Daches der Großhandelsfläche der Metro durch Sportplätze aktiviert werden. Zwei der drei bestehenden Sportplätze sollten dazu auf das Dach des Metro-Großmarkts verlagert werden. (Siehe hierzu Best Practice: Fußballplätze als Dachnutzung großflächiger Fach-/Cash-and-Carry-Märkte). Die Flächen, die dadurch frei gemacht werden, sollten einer Wohnbebauung zugeführt werden.

Abbildung 16: Wohnquartier und neuer Sportpark



BEST PRACTICE

Fußballplätze als Dachnutzung großflächiger Fach-/Cash-and-Carry-Märkte

In verdichteten innerstädtischen Quartieren bietet die Nutzung der Dächer großflächiger Bauten insbesondere von Handelsimmobilien große Potenziale, um durch Freizeitnutzungen die Lebensqualität zu stärken.

Metro Cash-and-Carry-Markt am Berliner Ostbahnhof

Auf einem ehemaligen Bahngelände nahe des zentral gelegenen Berliner Ostbahnhofs hat die Metro Group ihren weltweit ersten Cash-and-Carry-Markt mit einem Fußballplatz auf dem Dach errichtet. Das Spielfeld des im September 2006 eröffneten „Metro-Fußballhimmels“ hat mit 68 mal 105 Meter FIFA-Regelmaße. Der Kunstrasenplatz auf dem 18 000 Quadratmeter großen Dach bietet Platz für bis zu 600 Zuschauer und verfügt über eine Flutlichtanlage, eine transportable Tribüne mit Schalen-sitzen, Umkleiden mit Sanitäranlagen, Schiedsrichter-räume und Gastronomie. Der private Sportplatz wird vom Verein Blau-Weiß Friedrichshain 1968 und Schulen aus der Umgebung unentgeltlich genutzt. Die Kosten für Bau



„Metro-Fußballhimmel“

und Unterhalt (einschließlich des Platzwarts) trägt die Metro Group.

Hellweg Bau- und Gartenmarkt, Yorckstraße 38–39

Ebenfalls in Berlin wurde im September 2013 der Hellweg-Baumarkt an der Yorckstraße 38–39 errichtet. Auf dem Dach des Baumarkts wurde ein 3 000 Quadratmeter großes Fußball-Kleinspielfeld errichtet. Es wird für Punktspiele von Kleinfeldmannschaften insbesondere aus dem Kinder- und Jugendbereich sowie als Trainingsplatz genutzt.

Leuchtturmprojekt „Stadtpark-Deck Altona“

Die Handelskammer schlägt vor, im Gleisdreieck südwestlich des Metro-Markts an der Plöner Straße ein Leuchtturmprojekt zu realisieren.

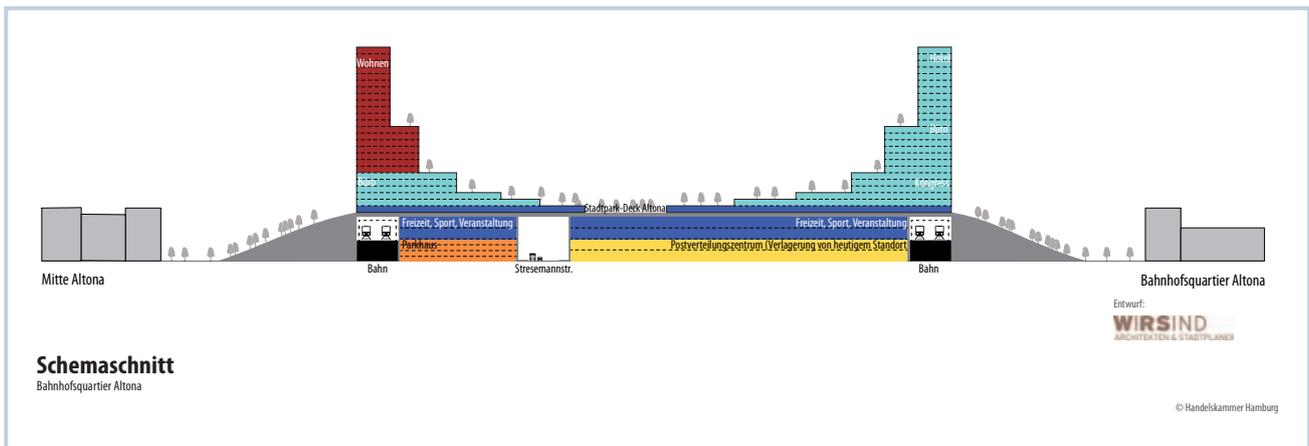
Im Rahmen dieses Projekts – wir schlagen den Namen „Stadtpark-Deck Altona“ vor – könnten die Bahngleise des Gleisdreiecks und die Stresemannstraße überbaut werden. Oberhalb der Gleise kann damit ein grünes Dach geschaffen werden, das die bisher fehlende Verbindung zwischen der Mitte Altona und dem neuen Fernbahnhof sowie dem weiter westlich gelegenen Volkspark Altona herstellt. Es ist somit ein wesentlicher Baustein für die Stadtreparatur in Altona, um die trennende Wirkung bestehender Verkehrsachsen auf-

zuheben. Die Überbauung schützt zudem die angrenzenden Quartiere effektiv vor den verkehrsbedingten Emissionen.

Oberhalb dieser Plattform sollen zwei gestaffelte Hochhäuser mit 25 Geschossen und einer Gesamthöhe von jeweils 100 Metern entstehen. Im Rahmen eines internationalen Wettbewerbs sollte ein Entwurf für ein spektakuläres Gebäudeensemble gefunden werden, das zum Wahrzeichen für das neue Bahnhofsquartier wird und Bahnreisenden einen außergewöhnlichen Empfang in Hamburg bereitet.

Der Gebäudekomplex könnte ein Convention Center mit einem Kongresshotel aufnehmen. Im Bereich Tagungshotels hat Hamburg noch deutliche, nicht aus-

Abbildung 17: Systemschnitt Stadtpark-Deck Altona



genutzte Potenziale. Insbesondere in der Größenordnung von 400 bis 1 200 Veranstaltungsteilnehmern besteht ein Bedarf an Hotels mit entsprechend großen Zimmer- und Kongresskapazitäten. Der Meeting-, Incentive-, Congress- und Event-(MICE-)Markt stellt nicht nur für Deutschland, sondern auch speziell für Hamburg einen nachhaltigen Motor für die wirtschaftliche Entwicklung des Standorts dar und soll laut strategischer Zielsetzung der Stadt weiter ausgebaut werden. Aus den prognostizierten Übernachtungen bis 2025 errechnet der aktuelle Hotelbedarfsplan einen Bedarf von etwa 18 000 zusätzlichen Hotelzimmern in Hamburg. Auf Kongresshotels/Tagungshotels, vorzugsweise im 4-Sterne-Segment, entfallen etwa 3 500 Zimmer. Mit der Ansiedlung von zusätzlichen Kongress-/Tagungshotels wird in Hamburg ein Potenzial von über 2 000 zusätzlichen Vollzeit-Arbeitsplätzen prognostiziert.

Der Masterplan für das Bahnhofquartier Altona sieht daher vor, ein Convention Center für bis zu 800 Kongressteilnehmer und ein entsprechendes Tagungshotel mit 400 bis 500 Zimmern in die Bebauung des Gleisdreiecks zu integrieren. Während die Hotelzimmer in den Hochhaustrakten des Stadtpark-Decks Altona untergebracht werden sollten, könnten die Säle des Convention Center im Gebäudesockel Platz finden (siehe Systemschnitt in Abbildung 17). Innerhalb des großen Gebäudesockels können auch Ausstellungsflächen Platz finden. Diese spielen für Kongressveranstalter eine immer wichtigere Rolle.

Zudem sollte der Gebäudesockel eine Konzerthalle für 5 000 Besucher aufnehmen. Ein Konzertsaal dieser Größenordnung fehlt in Hamburg bisher. Daher gelingt es bisher nicht in ausreichendem Maße, Veranstaltungen in dieser Größenordnung für Hamburg zu gewinnen.

Im Sockel des neuen Gebäudekomplexes sollte zudem das Briefverteilzentrum der Deutschen Post einen neuen Standort erhalten, um den Weg für eine neue Nutzung der heutigen Postflächen östlich der Plöner Straße frei zu machen. Eine Prüfung unserer Handelskammer hat ergeben, dass das Briefverteilzentrum grundsätzlich innerhalb des Sockelbauwerks untergebracht werden kann. Das Briefverteilzentrum müsste zwar im Gegensatz zum heute eingeschossigen Bauwerk auf zwei Ebenen organisiert werden, dies erscheint jedoch grundsätzlich ebenso machbar wie die Herstellung der notwendigen Rampen für Lkw und andere Auslieferungsfahrzeuge der Post (Intralogistik).

Darüber hinaus könnten im Gebäudesockel auch die beiden Autovermietungen, die derzeit nördlich der Stresemannstraße im Gleisdreieck ansässig sind, untergebracht werden.

Bei der Gleisüberbauung und den geplanten Hochhäusern handelt es sich um aufwendige Bauwerke mit entsprechend hohen Baukosten. Dem stehen auf der anderen Seite große Flächen gegenüber, die für die Freizeitnutzungen, Hotels, Büros und Wohnungen in

POSITION

Die neue verkehrliche Zentralität rund um den Bahnhof muss zur Entwicklung neuer, verdichteter Baugebiete genutzt werden. Der Vorschlag der Handelskammer zeigt auf, wie hier 18 000 neue Arbeitsplätze und 6 000 neue Wohnungen entstehen können. Hierzu müssen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

Auf der südöstlichen Seite des neuen Bahnhofs sollte der Bau von neuen Bürohäusern ermöglicht werden. Diese Grundstücke sind besonders für Unternehmen interessant, die auf Fachkräfte der Metropolregion Hamburg und darüber hinaus angewiesen sind. Der direkte Fernbahnananschluss ermöglicht kurze Fahrzeiten für Pendler.

Der Einzelhandel sollte auf das für die Quartiersversorgung notwendige Maß begrenzt werden, um das Bezirkszentrum Altona in seiner Funktion zu erhalten.

Neue Flächen für den Wohnungsbau sollten über die Nutzung des Daches der Großhandelsfläche der Metro durch Sportplätze aktiviert werden. Die Flächen, die von den verlagerten Sportplätzen frei gemacht werden, sollten einer Wohnbebauung zugeführt werden.

Mit dem Leuchtturmprojekt „Stadtpark-Deck Altona“ sollte Platz für ein neues Convention Center, ein Hotel, eine neue Konzerthalle für 5 000 Besucher und ein neues Briefzentrum geschaffen werden. Es ermöglicht einen 4,8 Hektar großen Stadtpark in einer ungewöhnlichen Höhenlage und damit die städtebauliche Verknüpfung der Mitte Altona mit dem Bahnhofsquartier Altona. Hamburg hätte die Chance, durch ein großes Architekturprojekt international Aufmerksamkeit zu erhalten.

hervorragender Lage zu entsprechenden Mieten vermarktet werden können. Zudem sind die derzeitigen Grundstückspreise im Gleisdreieck sehr niedrig. Ein Großteil der Grundstücke für das Stadtpark-Deck Altona wird sogar erst durch das Bauprojekt selbst geschaffen. Die Grundstückskosten des Projekts sind daher vergleichsweise niedrig, sodass grundsätzlich von einer wirtschaftlichen Realisierbarkeit des Projekts auszugehen ist.

Alternativplanung

Sollte eine notwendige Machbarkeitsstudie der Freien und Hansestadt Hamburg für das „Stadtpark-Deck Altona“ zu einem nicht tragfähigen Ergebnis kommen, so könnte die folgende Alternativplanung (siehe Seiten 52/53) gewählt werden: Bei diesem Entwurf könnten das Altonaer Gleisdreieck neu bebaut werden, ohne dass die Gleise durch die gestaltliche Anpassung von Grünflächen überwunden werden.

5.2 Weiterentwicklung und Ergänzung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete

Die heute von zahlreichen Hamburger Unternehmen für Produktion, Großhandel, Logistik und den Autohandel genutzten Gebiete stellen aufgrund ihrer verkehrlichen Lage schon heute hochattraktive Wirtschaftsstandorte dar. Dennoch bedürfen die öffentlichen Räume und die Verkehrsinfrastruktur einer Ertüchtigung. Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen über die Aufstellung neuer Bebauungspläne langfristig gesichert werden. Neue Bebauungspläne müssen den ansässigen Unternehmen eine intensivere und funktionalere Flächennutzung und künftige Erweiterungen ermöglichen.

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen nach Möglichkeit arrondiert werden, um den ansässigen Unternehmen Expansionsmöglichkeiten einzuräumen und gegebenenfalls für die Ansiedlung neuer Unternehmen zur Verfügung zu stehen.

Für die Arrondierung der Industrie- und Gewerbegebiete des Bahnhofsquartiers Altona bieten sich insbesondere folgende Standorte an:

Innovationsquartier und Gewerbequartier am Diebsteich

Im nördlichen Bereich sollte dort, wo die heutigen Kleingärten liegen, ein Gewerberiegel in sechs- bis achtgeschossiger Bauweise entstehen. Hierdurch wird nicht nur der dringend benötigte Raum für Gewerbe im Bezirk Altona geschaffen, sondern auch ein attraktiver Eingangsbereich in das Quartier um den neuen Fernbahnhof Altona geschaffen. Dieser wird zudem

Abbildung 18: Innovations- und Gewerbequartier am Diebsteich



BEST PRACTICE

Ehemaliger Friedhof Norderreihe/Wohlers Park in Altona

Ein gelungenes Beispiel für die Umwidmung eines Friedhofs in eine erlebbare Grünfläche ist der ehemalige Friedhof Norderreihe, bekannt als Wohlers Park in Altona. Der Wohlers Park Altona wurde von 1831 bis 1979 als Friedhof genutzt und anschließend in eine öffentliche Grünfläche umgewidmet. Er wurde so umgestaltet, dass die Grabmale bedeutender Personen erhalten geblieben sind. Der Wohlers Park ist auch als „Meditationspark“ bekannt.



Wohlers Park

eine abschirmende Wirkung gegenüber den Geräuschemissionen des Holstenkamps bilden. Die Interessen der Kleingärtner müssen über ein möglichst sozial verträgliches, langfristig angelegtes Verlagerungskonzept berücksichtigt werden.²¹

Der Friedhof am Diebsteich sollte als eine erlebbare Grünstruktur erhalten bleiben, und schafft gemeinsam mit dem Quartier am Bornkamp eine Grünverbindung in Richtung Volkspark im Westen.

In der Schützenstraße bietet sich grundsätzlich die Möglichkeit für die Ansiedlung von gestapeltem Gewerbe. Denkbar wäre die Ansiedlung von kleinteiligem produzierendem Gewerbe in den Erdgeschossen und von Büronutzungen in den darüber liegenden Etagen.

Quartier am Bornkamp

Die Vorschläge für eine mögliche langfristige Entwicklung des Quartiers auf dem für eine Neubelegung bereits geschlossenen Friedhof am Bornkamp sehen eine gewerblich eher kleinteiligere Nutzung vor. Es

²¹ Siehe hierzu: Leben und Arbeiten entlang der Bille Achse, Seite 73, Handelskammer Hamburg 2015.

Abbildung 19: Quartier am Bornkamp

können hier in vier- bis fünfgeschossiger Bauweise modulare Baukörper nach den Anforderungen der anzusiedelnden Unternehmen entstehen, die eine flexible Nutzung zulassen. Den nördlichen Bereich des Friedhofs gilt langfristig es als erlebbare Grünfläche nutzbar zu machen.

Parallel sollten in den bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten über neue Bebauungspläne die heutigen Nutzungsmöglichkeiten und künftige Erweiterungsbedarfe abgesichert werden. Dies betrifft insbesondere die folgenden Standorte:

Industriegebiet Leunastraße

Im Industriegebiet Leunastraße sind neben Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes auch Groß- und Einzelhandelsbetriebe ansässig, die derzeit großflächige, aber überwiegend eingeschossige Gebäude nutzen. Durch entsprechendes Planrecht sollte den Grundeigentümern beziehungsweise den ansässigen Unternehmen hier eine höhere Ausnutzung ermöglicht werden. Oberhalb einer Handelsnutzung im Erdgeschoss könnten Büroflächen errichtet werden (siehe Best Practice). Aufgrund der Nähe zu produzierenden Unternehmen kommt dieser Standort für Wohnnutzungen jedoch vermutlich nicht infrage.

BEST PRACTICE

Stapelung von Einzelhandel und Wohnnutzung an der Barmbeker Straße

Referenz für gestapelte Nutzungen oberhalb einer Einzelhandelsnutzung sind der Aldi- und Sky-Markt in Winterhude an der Barmbeker Straße. Hier wurden oberhalb eines Discounters und eines Supermarkts drei Riegel mit Wohngebäuden errichtet.



Ansicht Straßenseite



Ansicht der Wohnungen auf dem Einzelhandelskomplex

Quartier am Haferweg

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen über die Aufstellung neuer Bebauungspläne langfristig gesichert werden und Expansionsmöglichkeiten der Unternehmen berücksichtigen. Das 19 Hektar große Gebiet südlich des Haferwegs wird eine Neustrukturierung des Gewerbes zulassen. In drei- bis fünfgeschossiger modularer Bauweise können die Anforderungen der Unternehmen erfüllt werden.

Abbildung 20: Quartier am Haferweg



Begleitend sollte die Erreichbarkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten über eine sukzessive Sanierung der Straßen und die Schaffung ausreichender Parkplätze verbessert werden.

Darüber hinaus ist eine Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur insbesondere im Hinblick auf die überregionale Erreichbarkeit von Bedeutung.

POSITION

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen über die Aufstellung neuer Bebauungspläne langfristig gesichert werden. Hierbei müssen folgende Maßnahmen berücksichtigt werden:

Neue Bebauungspläne müssen den ansässigen Unternehmen eine intensivere und funktionalere Flächennutzung ermöglichen.

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen nach Möglichkeit arrondiert werden, um den ansässigen Unternehmen Expansionsmöglichkeiten einzuräumen und gegebenenfalls für die Ansiedlung neuer Unternehmen zur Verfügung zu stehen.

Für die Entwicklung neuer Bauflächen könnten nicht mehr genutzte und künftig nicht mehr benötigte ehemalige Friedhofsflächen in Anspruch genommen werden. Auch Kleingartenanlagen, für die entsprechender Ersatz an anderer Stelle geschaffen werden müsste, kommen hierfür infrage.

Die Erreichbarkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten sollten über eine sukzessive Sanierung der Straßen und die Schaffung ausreichender Parkplätze verbessert werden.

Abbildung 21: Städtebauliches Entwicklungskonzept



Städtebauliches Entwicklungskonzept

Bahnhofsviertel Altona



Entwurf:
WIRSIND
ARCHITEKTEN & STADTPLANER



M: 1:5 000



© Handelskammer Hamburg

Abbildung 22: Vertiefung städtebaulicher Entwurf



Städtebauliches Entwicklungskonzept - Vertiefung Fernbahnhof Altona
Bahnhofsquartier Altona

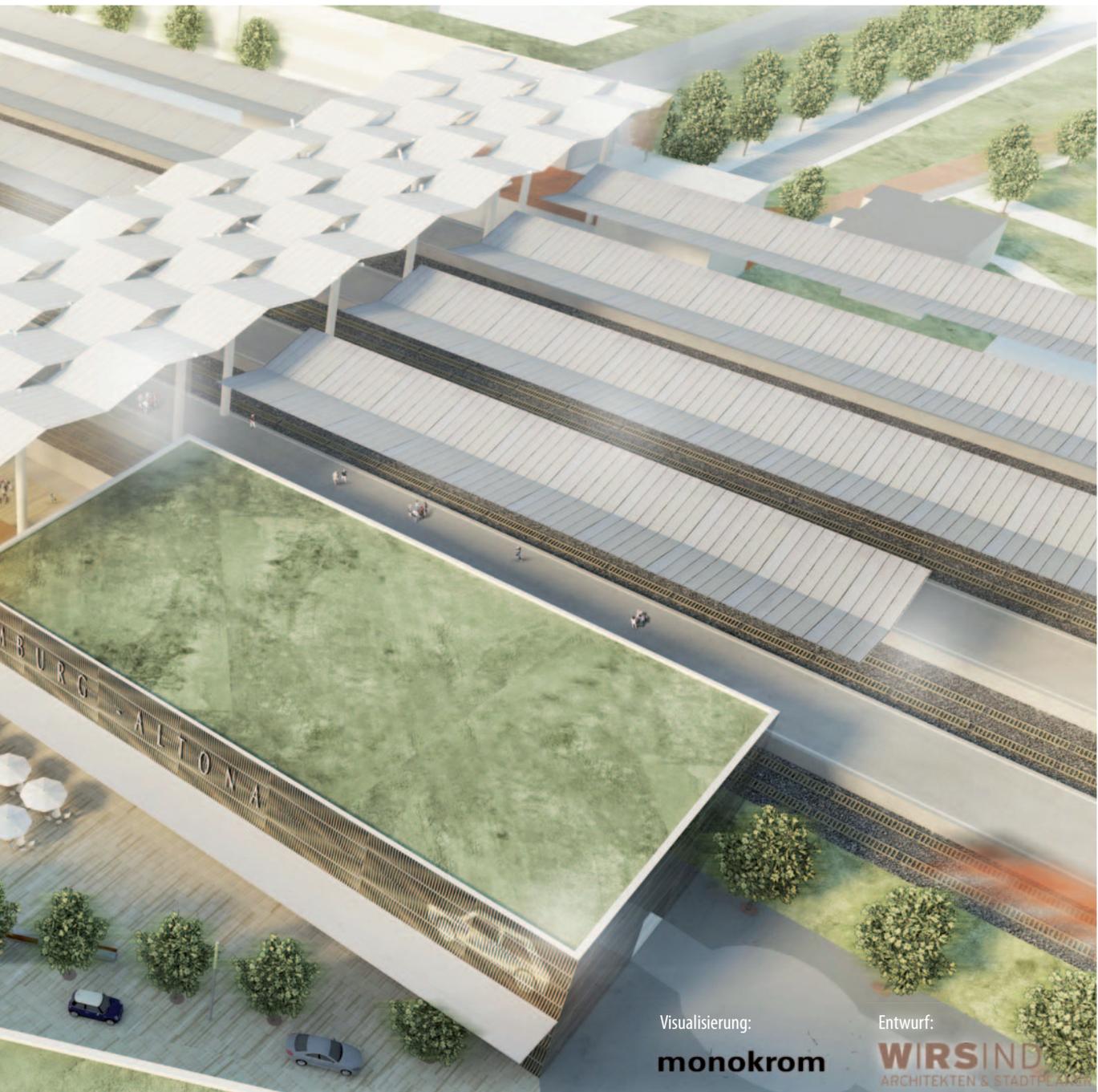


Abbildung 23: Visualisierung: Mögliche Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes Diebsteich



Perspektive Fernbahnhof Altona

Bahnhofsquartier Altona



Visualisierung:
monokrom

Entwurf:
WIRSIND
ARCHITEKTEN & STADTPLÄNER

© Handelskammer Hamburg

Abbildung 24: Visualisierung aus Blickrichtung Innenstadt auf das neue Bahnhofsviertel Altona



Perspektive
Bahnhofsviertel Altona



Visualisierung:
monokrom

Entwurf:
WIR SIND
ARCHITEKTEN, STADTPLÄNER

© Handelskammer Hamburg

Abbildung 25: Städtebaulicher Entwurf, Alternativplanung



Städtebauliches Entwicklungskonzept

Bahnhofsviertel Altona



Entwurf:
WIRSIND
ARCHITEKTEN & STADTPLANER

Nord
M: 1:5 000

0 50 250 500m

© Handelskammer Hamburg

Abbildung 26: Visualisierung aus Blickrichtung Innenstadt auf das neue Bahnhofsviertel Altona, Alternativplanung



Perspektive
Bahnhofsviertel Altona



Visualisierung:
monokrom

Entwurf:
WIR SIND
ARCHITEKTEN, STADTPLÄNER

© Handelskammer Hamburg

5.3 Entwicklung anforderungsgerechter Verkehrsinfrastruktur

Durch die Verlagerung des Fernbahnhofs Altona an den Standort Diebsteich wird das Fahrgastaufkommen gegenüber der Zahl der heutigen S-Bahn-Fahrgäste an der Haltestelle Diebsteich sprunghaft ansteigen. Allein die Verlagerung des Fernverkehrs an den neuen Standort wird täglich 60 000 zusätzliche Fahrgäste mit sich bringen.²²

In den Planfeststellungsunterlagen für den neuen Fernbahnhof hat die Deutsche Bahn AG allerdings nur Angaben zum vorgesehenen Betriebsprogramm mit den vorgesehenen Zugverbindungen im Fern- und Nahverkehr gemacht. Zahlen zum künftigen Fahrgastaufkommen am neuen Fernbahnhof fehlen dagegen in den vorgelegten Unterlagen. Keinerlei Angaben wurden ferner zum erwarteten Modal Split im Zu- und Abreiseverkehr gemacht, also zur Zahl der Nutzer, die den Bahnhof auf der Schiene, im Straßenverkehr, per Rad oder zu Fuß erreichen. Welche zusätzlichen Verkehre daraus im Straßennetz um den neuen Bahnhof resultieren, ist daher unklar.

Belastbare Prognosen zur Zahl der täglichen Nutzer des neuen Bahnhofs und deren Verteilung im Modal Split bei der An- und Abreise und auf die wesentlichen Fahrtbeziehungen müssen die Grundlage jedes Verkehrskonzepts bilden. Die Deutsche Bahn AG (und – sofern die eigenständige Immobilienentwicklung des Empfangsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt beziehungsweise einen privaten Projektentwickler berührt ist – der entsprechende Vorhabenträger (vgl. Abschnitt 2.1, Verlagerung des Fernbahnhofs Altona)) ist daher aufgefordert, umgehend eine vertiefte Analyse der Verkehrsmengen und deren Verteilung auf die Verkehrsträger vorzulegen.

Unabhängig davon müssen bereits heute bei der weiteren Planung die folgenden Eckpunkte berücksichtigt werden.

Der neue Bahnhof Altona wird nicht nur für den Hamburger Westen und Nordwesten, sondern für die gesamte nordwestliche Metropolregion die Rolle des wichtigsten Fernbahnhofs übernehmen. Umgekehrt erschließt er für das neue Quartier ein großes Potenzial an Fachkräften aus der Region, die für die Ansiedlung neuer Unternehmen genutzt werden können. Um diese Potenziale weitgehend auszuschöpfen, muss die gute Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs mit allen Verkehrsträgern gesichert sein. Dabei ist sowohl die Anbindung an die Region als auch die Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren zu berücksichtigen.

Insbesondere bei der Erreichbarkeit im Individualverkehr bestehen aber derzeit erhebliche Defizite, die durch die bisherigen Planungen nicht behoben werden.

Für die Erreichbarkeit des neuen Fernbahnhofs hat insbesondere die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und die Autobahn große Bedeutung. Unsere Handelskammer schlägt daher vor, für eine neue Straße zur Autobahn 7 den ungenutzten Trog der früheren Gleise zum Postbahnhof zu nutzen. Dieser ermöglicht eine kreuzungsfreie Anbindung an die Schnackenburgallee. Diese Idee knüpft an einen früheren Vorschlag des Bezirksamts Altona an, mit dem Ziel, die Stresemannstraße zu entlasten und die Erreichbarkeit des Altonaer Zentrums zu verbessern. Der Postgleis-Trog beginnt auf der Ostseite des Bahndamms auf Höhe der Waidmannstraße und führt nach Norden unterhalb der anderen Bahngleise hindurch fast bis zur Ostseite der gewerblich genutzten Grundstücke am Rondenbarg. Die Anschlussstelle Volkspark auf der Autobahn 7 liegt in unmittelbarer Nähe. Mit dieser neuen Verbindung könnte daher eine leistungsfähige Anbindung des Bahnhofs an die Autobahn geschaffen werden, ohne das vorhandene Straßennetz wesentlich zu belasten und aufwendige neue Tunnelbauwerke erstellen zu müssen. Um diese Anbindung zu realisieren, müssen die Planungen der Deutschen Bahn AG für die Gleisanlagen des neuen Bahnhofs entsprechend angepasst werden. Diese Herausforderungen sind jedoch ebenso beherrschbar wie die notwendige Entwässerung des teilweise unterhalb des Grundwasserspiegels gelegenen Trogbauwerks.

²² Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 21/4827, 2016.

Abbildung 28: Verkehrsnetz des neuen Fernbahnhofs Altona

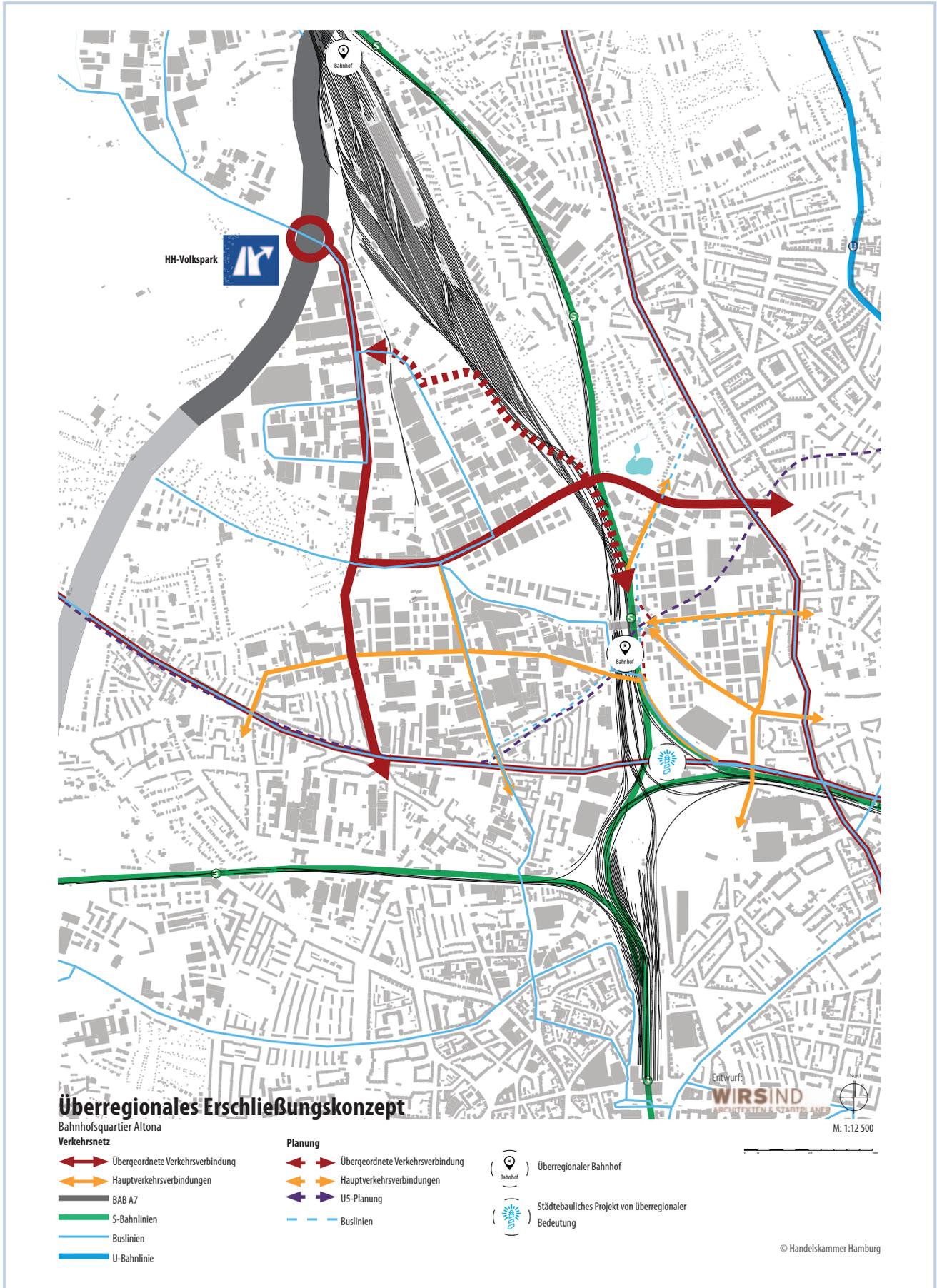


Abbildung 27: Lokales Erschließungskonzept





Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sollte diese Straße unterirdisch geführt werden, um den Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz zu reduzieren. Der Bahnhofsvorplatz kann so weitgehend verkehrsberuhigt angelegt werden.

Die heutige Straßenanbindung des Bahnhofes Diebsteich ist nicht geeignet, um der künftigen Nutzung als Fernbahnhof gerecht zu werden. Ohne einen Straßen- und Kreuzungsausba wäre die Erreichbarkeit eingeschränkt. Für eine Reihe von Verkehrsbeziehungen, etwa zwischen der Stresemannstraße und dem geplanten Bahnhofsvorplatz, wären erhebliche Umwegfahrten notwendig, die die umliegenden Gewerbe- und Wohngebiete unnötig belasten würden. Die vorgeschlagene Straßenanbindung in Richtung der Autobahn A 7 sollte daher in Tieflage über den Bahnhofsvorplatz bis zur Stresemannstraße weitergeführt werden. Durch diese Straße werden auch die Stellplätze für die Nutzungen im Gleisdreieck erschlossen. Nach dem Hamburger Baurecht müssen hier rund 4 300 Stellplätze entstehen. Sie sollen auf möglichst kurzen Wegen von den umliegenden leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen erreichbar sein. Daher sollen sowohl aus Richtung Norden von der Autobahn 7 als auch von Süden von der Stresemannstraße direkte Zufahrten entstehen. Entsprechend des zusätzlichen Verkehrs, der insbesondere durch die Konzerthalle und das Kongresshotel entsteht, müssen die Zufahrt und die umliegenden Kreuzungen angepasst werden und beispielsweise verlängerte Abbiegespuren erhalten.

Zudem sind die Große Bahnstraße und die Waidmannstraße als Erschließungsstraßen für den neuen Fernbahnhof aus Richtung Holstenkamp und Kieler Straße nicht leistungsfähig genug, um zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Bereits heute bestehen zumindest in der Hauptverkehrszeit Einschränkungen für den Liefer- und Kundenverkehr der im Bahnhofsumfeld ansässigen Unternehmen. Diese würden sich künftig weiter verschärfen. Für den motorisierten Individualverkehr muss daher eine leistungsfähige Anbindung vom Bahnhofsvorplatz an den Holstenkamp und die Kieler Straße geschaffen werden. Hierfür muss die Große

Abbildung 29: Bahnhofsallee Waidmannstraße



Bahnstraße anforderungsgerecht ausgebaut werden. Begleitend dazu muss die Leistungsfähigkeit aller Kreuzungen im Umfeld überprüft und gegebenenfalls durch den Bau zusätzlicher Abbiegespuren und eine Anpassung der Ampelschaltungen erhöht werden.

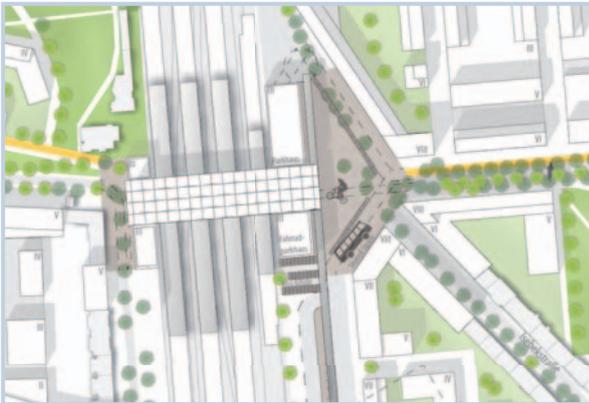
Der Masterplan für das Bahnhofsquartier sieht zudem vor, die Waidmannstraße zu einer attraktiven „Bahnhofsallee“ zu gestalten, die aus Osten zum Bahnhof führt. Dabei sollten die vorhandenen Bäume möglichst erhalten werden.

Zusätzlich sieht der Masterplan vor, die Isebekstraße über das heutige Postgelände bis zur Kaltenkirchener Straße zu verlängern und so eine direkte Anbindung an die Augustenburger Straße zu schaffen.

Deutlich erhöht werden muss auch das Stellplatzangebot am neuen Fernbahnhof. Blicke es bei der derzeit geplanten Zahl von 20 Kurzzeitparkplätzen, wären chaotische Verkehrsverhältnisse die Folge, da viele Fahrzeuge angesichts fehlender Parkmöglichkeiten zum Absetzen und Aufnehmen von Bahnfahrern auf der Fahrbahn im Bereich des Bahnhofs halten müssten. Es wäre damit zu rechnen, dass sowohl Busse als auch Taxis durch verbotenerweise haltende Fahrzeuge beeinträchtigt würden. In der Planung sollten daher ausreichende Parkmöglichkeiten für Kurz- und Dauerparker berücksichtigt werden.

Orientiert an dem heutigen Bahnparkhaus in Altona sieht der Masterplan der Handelskammer vor, 500

Abbildung 30: Kombiniertes Parkhaus für Autos und Fahrräder



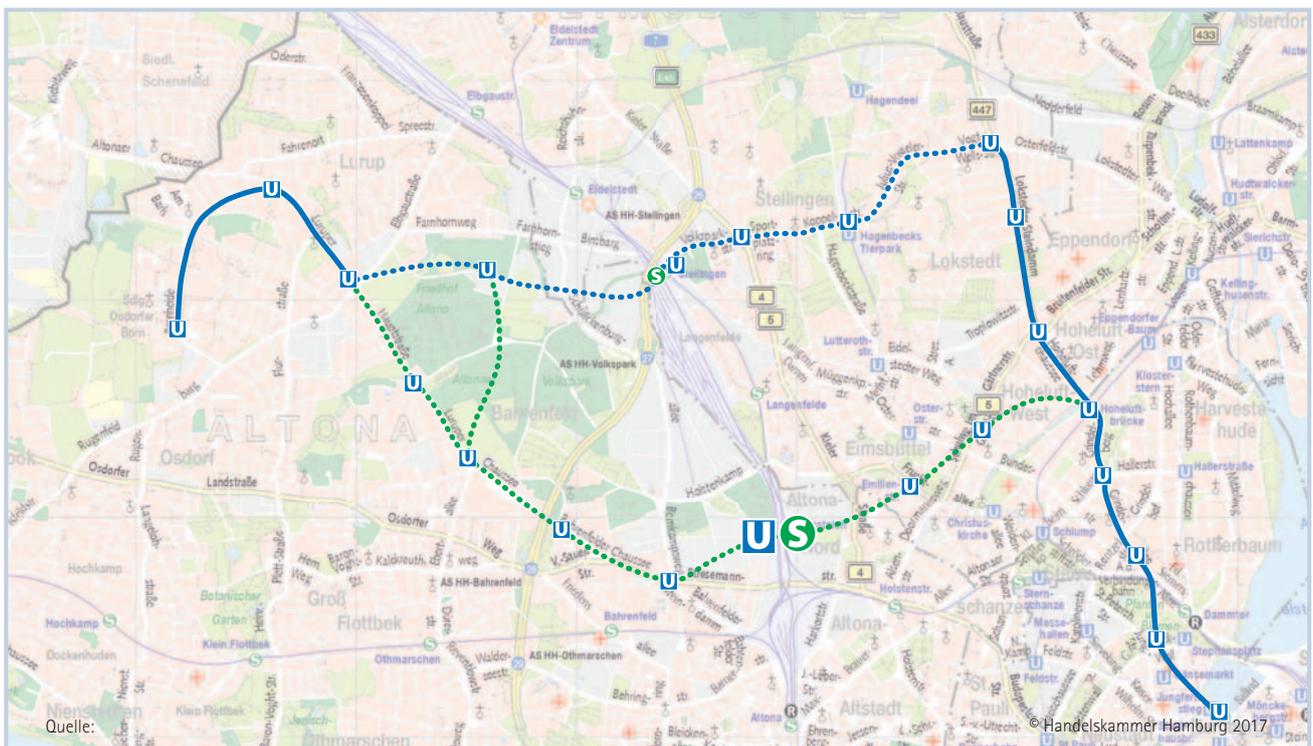
Stellplätze zu schaffen. Davon sollten etwa 30 Plätze als Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen, der Rest als Parkplätze für Pendler und Reisende, die hier auf die Bahn umsteigen. Der Masterplan sieht vor, das dreigeschossige Parkhaus direkt von der Zubringerstraße in Richtung Rondenburg/Schnackenburgallee unterirdisch zu erschließen. Zusätzlich muss eine Absetzzone („Kiss + Ride“) für das Halten bis zu drei Minuten vorgesehen werden. Auch auf der Westseite

des Bahnhofs müssen mindestens eine Absetzzone sowie 20 Kurzzeitparkplätze entstehen. Darüber hinaus sollte ein Ersatzangebot für die an alter Stelle aufgegebenen Verladestation der Autoreisezüge neu in Hamburg geschaffen werden.

Neben einer leistungsfähigen Anbindung für den motorisierten Individualverkehr muss auch eine anforderungsgerechte Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewährleistet sein. Der neue Fernbahnhof wird durch die S-Bahnlinien 3 und 21 bedient werden. Zusätzlich soll auch die geplante S4 nach Bad Oldesloe am neuen Bahnhof halten.

Über eine mögliche, zusätzliche Anbindung des neuen Bahnhofs durch die geplante U-Bahnlinie 5 ist bisher keine Entscheidung gefallen. Die vom Senat und der Hamburger Hochbahn geplante neue U-Bahnlinie 5 soll von Bramfeld über Winterhude und die Innenstadt nach Lokstedt und zum Osdorfer Born führen. Eine Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzerweiterung hat für den Streckenverlauf im Hamburger Westen zwei mögliche Varianten ermittelt, ohne bisher eine Vor-

Abbildung 31: Varianten für die Streckenführung der U5



zugsvariante festzulegen.²³ Die nördliche Variante sieht eine unterirdische Strecke vom Siemersplatz über den Sportplatzring und Stellingen nach Lurup vor. Die südliche Variante würde dagegen an der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke aus der Strecke zum Siemersplatz ausfädeln und über Eimsbüttel und Bahrenfeld und die Luruper Chaussee führen. In dieser südlichen Variante ist auch eine Haltestelle am neuen Fernbahnhof Altona vorgesehen (siehe Abbildung 31).

Unter dem Gesichtspunkt der Verknüpfung des neuen Fernbahnhofs mit dem ÖPNV hat diese südliche Trassenführung der U-Bahnlinie 5 Vorteile. Sie trägt auch mehr als die Nordvariante zu einer Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs bei. Die Südtrasse der U5 würde die dicht besiedelten Stadtteile Hoheluft-West und Eimsbüttel direkt mit dem neuen Fernbahnhof Altona verbinden und würde diesen künftig für zahlreiche Fahrgäste aus den genannten Stadtteilen attraktiv machen, die bisher im Regional- und Fernverkehr den Hauptbahnhof nutzen.

Der Masterplan sieht zur optimalen Verknüpfung mit dem ÖPNV zudem unmittelbar südlich des Bahnhofs-

Abbildung 32: Busbahnhof



vorplatzes auf der Ostseite des Bahnhofs einen Busbahnhof vor, der ein komfortables Umsteigen auf den Busverkehr ermöglicht. Durch ein gemeinsames Vordach ist dieser Busbahnhof von den Bahnreisenden regengeschützt zu erreichen.

Bei der Erreichbarkeit des Bahnhofs dürfen auch Radfahrer und ausreichend dimensionierte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht vergessen werden. Die derzeitige Planung sieht 50 Fahrradstellplätze vor dem Bahnhofsgebäude vor. Diese Zahl ist zu niedrig für das hohe Fahrgastaufkommen, sodass zumindest im Sommerhalbjahr mit einer großen Zahl von wild abgestellten Rädern an Laternenmasten, Geländern und Zäunen zu rechnen ist, die Fußgänger und Fahrzeuge behindern. Im Masterplan der Handelskammer ist daher ein Fahrradparkhaus mit 350 Plätzen vorgesehen, das in einem Gebäudekomplex mit dem Bahnhof integriert ist.

Abbildung 33: Visualisierung für die mögliche Gestaltung des Bahnhofs mit integriertem Parkhaus und angrenzendem Busbahnhof (links im Bild)



Der Masterplan sieht zudem eine Fahrradverbindung zwischen Altona-Nord und Bahrenfeld vor, die den Straßen Waidmannstraße und Am Diebsteich folgt, aber möglichst weitgehend durch Grünanlagen oder auf separaten Radwegen abseits der Fahrbahnen geführt wird, um die Attraktivität und Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen.

²³ Hamburger Hochbahn AG im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzerweiterung – Ergebnisbericht Dezember 2014, Hamburg 2014.

Abbildung 34: Fahrradroute zwischen Altona-Nord und Bahrenfeld



Der Bahnhof muss zudem eng mit den umliegenden Quartieren verknüpft werden, um für die Einwohner dieser Stadtteile bequem erreichbar zu sein. Dazu tragen neue Straßen (zum Beispiel die Verlängerung der Isebekstraße) und das dichte Netz neuer Fuß-

wegeverbindungen bei, das der Masterplan im neuen Bahnhofsquartier innerhalb der derzeit noch sehr großen Baublöcke vorsieht. Neben den Verknüpfungen mit den westlich, nördlich und östlich angrenzenden Quartieren muss auch eine komfortable Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung des Quartiers Mitte Altona gewährleistet sein. Von den auch weiterhin bestehenden Bahngleisen und der stark befahrenen Stresemannstraße geht dabei eine erhebliche Barriere Wirkung aus. Der Masterplan sieht daher für die Anbindung des Bahnhofsquartiers an die Mitte Altona eine Überbauung dieser Gleisanlagen und der Stresemannstraße vor, die eine attraktive, grüne Verbindung zwischen diesen Quartieren ermöglicht (siehe Abschnitt 6).

POSITION

Die gute Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs mit allen Verkehrsträgern muss gesichert sein. Dabei ist sowohl die Anbindung an die Region als auch die Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren zu berücksichtigen.

Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Hamburg müssen eine vertiefte Analyse der Verkehrsmengen und deren Verteilung auf die Verkehrsträger vorlegen.

Darüber ist Folgendes erforderlich:

- *Eine direkte Anbindung des Bahnhofs zur Anschlussstelle Volkspark auf der Autobahn 7 muss geschaffen werden. Hierfür sollte der vorhandene Trog der Postgleise genutzt werden. Südlich vom Bahnhofsvorplatz sollte diese Anbindung bis zur Stresemannstraße verlängert werden.*
- *Die Große Bahnstraße und die umliegenden Kreuzungen müssen anforderungsgerecht ausgebaut werden.*

- *Die Waidmannstraße sollte zu einer Bahnhofsallee umgestaltet werden.*
- *Am Bahnhof sollte ein Parkhaus mit 500 Stellplätzen für Pkw und 350 Stellplätzen für Fahrräder eingerichtet werden. Ausreichende Kurzzeitparkplätze sind zu berücksichtigen. Zusätzlich muss eine Absetzzone vorgesehen werden.*
- *Eine anforderungsgerechte Verknüpfung mit dem ÖPNV muss gewährleistet sein. Für die Erreichbarkeit des Fernbahnhofs ist die südliche Trassenführung der geplanten U5 vorteilhaft. Zudem sollte am neuen Fernbahnhof ein Busbahnhof eingerichtet werden.*
- *Neben den Verknüpfungen mit den westlich, nördlich und östlich angrenzenden Quartieren muss auch eine komfortable Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung des Quartiers Mitte Altona gewährleistet sein.*

6 Handlungsstrategie und Entwicklungsphasen

Eine langfristig erfolgreiche Entwicklung des Bahnhofsquartiers Altona bedarf einer Handlungsstrategie, die auf möglichst im Konsens mit den zahlreichen Stakeholdern erarbeitete Ziele aufbaut. Diese müssen die Grundlage für einen abgestimmten und von der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossenen Masterplan der Freien und Hansestadt Hamburg bilden. Die Blaupause für einen solchen Plan liefert das Konzept unserer Handelskammer in diesem Standpunktepapier.

Aufbauend auf einen Masterplan der Freien und Hansestadt Hamburg, der in einem konzentrierten Prozess noch innerhalb des Jahres 2017 aufgestellt werden könnte, sollten Bebauungspläne für die jeweiligen Stadtbereiche des Bahnhofsquartiers Altona aufgestellt werden. Die Planverfahren sollten zügig, nach Möglichkeit innerhalb von zwei Jahren durchgeführt werden. Ziel muss es sein, deutlich vor Fertigstellung des Bahnhofs auf der Grundlage des neuen Planrechts erste Bauanträge zu genehmigen, sodass insbesondere in den von unserer Handelskammer aufgezeigten Entwicklungsbereichen die bauliche Umsetzung zeitnah zur Eröffnung des Bahnhofs erfolgen kann.

Parallel zu den Verfahren zur Ausarbeitung des Masterplans und der Bebauungspläne sollte die Freie und Hansestadt Hamburg auf Investorensuche insbesondere für das neue Stadtpark-Deck Altona gehen. Dieses ist ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung des neuen Quartiers, das Leuchtturmfunktion für ganz Hamburg hat. Zudem könnten hierhin das heutige Briefzentrum verlagert werden, sodass die Entwicklung auch für das unmittelbare Bahnhofsumfeld entscheidend ist. Zweites Schlüsselprojekt ist die Entwicklung des neuen Sportparks in Zusammenarbeit mit der Metro, da dieses Voraussetzung für die Entwicklung des neuen Wohnviertels auf den heutigen Sportflächen ist.

Deutlich mehr Zeit hat Hamburg mit der Umsetzung der Vorschläge auf den heutigen Friedhofsflächen der evangelischen Kirche. Die Entwicklung dieser Flächen

muss einhergehen mit einer Aufgabe der Flächen durch die Friedhofsverwaltung, von der auch der Impuls hierfür ausgehen und das Vorgehen bei der Freimachung von Flächen bestimmt werden muss. Gleiches gilt auch für die Erschließung heutiger Kleingartenflächen. Keinen Aufschub duldet dagegen die Ausarbeitung und Umsetzung eines Verkehrskonzepts, das auch die Anforderungen des motorisierten Verkehrs ausreichend berücksichtigt.

7 Die Forderungen der Wirtschaft auf einen Blick

Hamburg muss einen Masterplan aufstellen, der die Entwicklung neuer, zentraler Stadtbereiche, die Sicherung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete sowie die Herstellung einer anforderungsgerechten Verkehrsinfrastruktur ermöglicht.

Entwicklung neuer zentraler Stadtbereiche

Die neue verkehrliche Zentralität rund um den Bahnhof muss zur Entwicklung neuer, verdichteter Baugebiete genutzt werden. Der Vorschlag der Handelskammer zeigt auf, wie hier 18 000 neue Arbeitsplätze und 6 000 neue Wohnungen entstehen können. Hierzu müssen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

Auf der südöstlichen Seite des neuen Bahnhofs sollte der Bau von neuen Bürohäusern ermöglicht werden. Diese Grundstücke sind besonders für Unternehmen interessant, die auf Fachkräfte der Metropolregion Hamburg und darüber hinaus angewiesen sind. Der direkte Fernbahnanschluss ermöglicht kurze Fahrzeiten für Pendler.

Der Einzelhandel sollte auf das für die Quartiersversorgung notwendige Maß begrenzt werden, um das Bezirkszentrum Altona in seiner Funktion zu erhalten.

Neue Flächen für den Wohnungsbau sollten über die Nutzung des Daches der Großhandelsfläche der Metro durch Sportplätze aktiviert werden. Die Flächen, die von den verlagerten Sportplätzen frei gemacht werden, sollten einer Wohnbebauung zugeführt werden.

Mit dem Leuchtturmprojekt „Stadtpark-Deck Altona“ sollte Platz für ein neues Convention Center, ein Hotel, eine neue Konzerthalle für 5 000 Besucher und ein neues Briefzentrum geschaffen werden. Es ermöglicht einen 4,8 Hektar großen Stadtpark in einer ungewöhnlichen Höhenlage und damit die städtebauliche Ver-

knüpfung der Mitte Altona mit dem Bahnhofsquartier Altona. Hamburg hätte die Chance, durch ein großes Architekturprojekt international Aufmerksamkeit zu erhalten.

Weiterentwicklung und Ergänzung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen über die Aufstellung neuer Bebauungspläne langfristig gesichert werden. Hierbei müssen folgende Maßnahmen berücksichtigt werden:

Neue Bebauungspläne müssen den ansässigen Unternehmen eine intensivere und funktionalere Flächennutzung ermöglichen.

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete müssen nach Möglichkeit arrondiert werden, um den ansässigen Unternehmen Expansionsmöglichkeiten einzuräumen und gegebenenfalls für die Ansiedlung neuer Unternehmen zur Verfügung zu stehen.

Für die Entwicklung neuer Bauflächen könnten nicht mehr genutzte und künftig nicht mehr benötigte ehemalige Friedhofsflächen in Anspruch genommen werden. Auch Kleingartenanlagen, für die entsprechender Ersatz an anderer Stelle geschaffen werden müsste, kommen hierfür infrage.

Die Erreichbarkeit in den Industrie- und Gewerbegebieten sollten über eine sukzessive Sanierung der Straßen und die Schaffung ausreichender Parkplätze verbessert werden.

Entwicklung anforderungsgerechter Verkehrsinfrastruktur

Die gute Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs mit allen Verkehrsträgern muss gesichert sein. Dabei ist sowohl die Anbindung an die Region als auch die Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren zu berücksichtigen.

Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Hamburg müssen eine vertiefte Analyse der Verkehrsmengen und deren Verteilung auf die Verkehrsträger vorlegen.

Darüber ist Folgendes erforderlich:

- Eine direkte Anbindung des Bahnhofs zur Anschlussstelle Volkspark auf der Autobahn 7 muss geschaffen werden. Hierfür sollte der vorhandene Trog der Postgleise genutzt werden. Südlich vom Bahnhofsvorplatz sollte diese Anbindung bis zur Stresemannstraße verlängert werden.
- Die Große Bahnstraße und die umliegenden Kreuzungen müssen anforderungsgerecht ausgebaut werden.
- Die Waidmannstraße sollte zu einer Bahnhofsallee umgestaltet werden.
- Am Bahnhof sollte ein Parkhaus mit 500 Stellplätzen für Pkw und 350 Stellplätzen für Fahrräder eingerichtet werden. Ausreichende Kurzzeitparkplätze sind zu berücksichtigen. Zusätzlich muss eine Absetzzone vorgesehen werden.
- Eine anforderungsgerechte Verknüpfung mit dem ÖPNV muss gewährleistet sein. Für die Erreichbarkeit des Fernbahnhofs ist die südliche Trassenführung der geplanten U5 vorteilhaft. Zudem sollte am neuen Fernbahnhof ein Busbahnhof eingerichtet werden.

Neben den Verknüpfungen mit den westlich, nördlich und östlich angrenzenden Quartieren muss auch eine komfortable Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung des Quartiers Mitte Altona gewährleistet sein.

Weitere Informationen und die Broschüre zum Download finden Sie im Internet.

