

# Executive Summary

## Das Bahnquartier Altona

*Leben und Arbeiten in zentraler Lage*



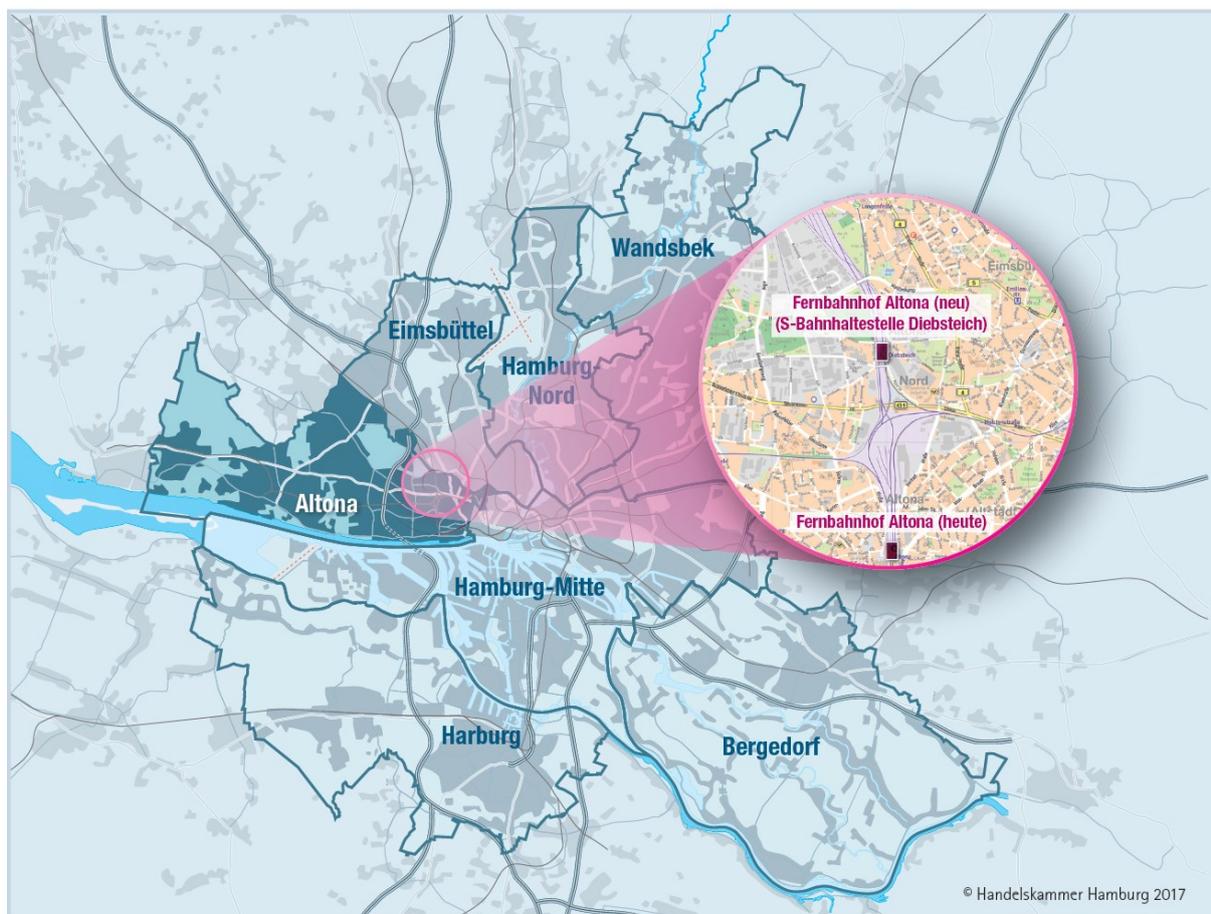
Hamburg wächst. 2040 werden voraussichtlich über zwei Millionen Einwohner in unserer Stadt leben. Für seine neuen Mitbürger braucht Hamburg neue Wohnungen und neue Arbeitsplätze. Zudem muss Hamburg seine Verkehrsinfrastruktur weiter entwickeln, wenn es den Mobilitätsbedürfnissen seiner Unternehmen und Bürger gerecht werden will. Erhebliche Chancen für die Entwicklung Hamburgs bieten sich in Altona. Hier kann Hamburg mit der Mitte Altona konsequent attraktive Wohnungsbaupotenziale heben und mit der damit einhergehenden Verlegung des Fernbahnhofs Altona rund zwei Kilometer nach Norden seine Verkehrsinfrastruktur anforderungsgerecht ertüchtigen.

Leider weist die aktuelle Planung noch gewisse Mängel auf und stellt damit eine gedeihliche Entwicklung des Quartiers im direkten Umfeld des neuen Fernbahnhofs in Frage: Mit dem Verzicht auf eine ausreichende Straßenanbindung und ein leistungsfähiges Parkhaus für die Umsteiger auf den Fernverkehr steht die gewünschte Funktion als neuer Fernbahnhof für die nordwestliche Metropolregion Hamburgs, der den Hauptbahnhof entlastet, zur Disposition. Auch ein Masterplan für das neue Bahnhofsumfeld ist bisher nicht in Sicht – und mit dem weitgehenden Verzicht auf neue Bebauungspläne im Umfeld des neuen Bahnhofs geraten 300 Unternehmen in den Industrie- und Gewerbegebieten im Umfeld des neuen Bahnhofs aufgrund der absehbaren Entwicklung der Bodenpreise unnötig in Gefahr. Auf der anderen Seite bietet die neue verkehrliche Zentralität Nutzungsmöglichkeiten, die bislang an anderer Stelle in Hamburg nicht abgebildet werden konnten.

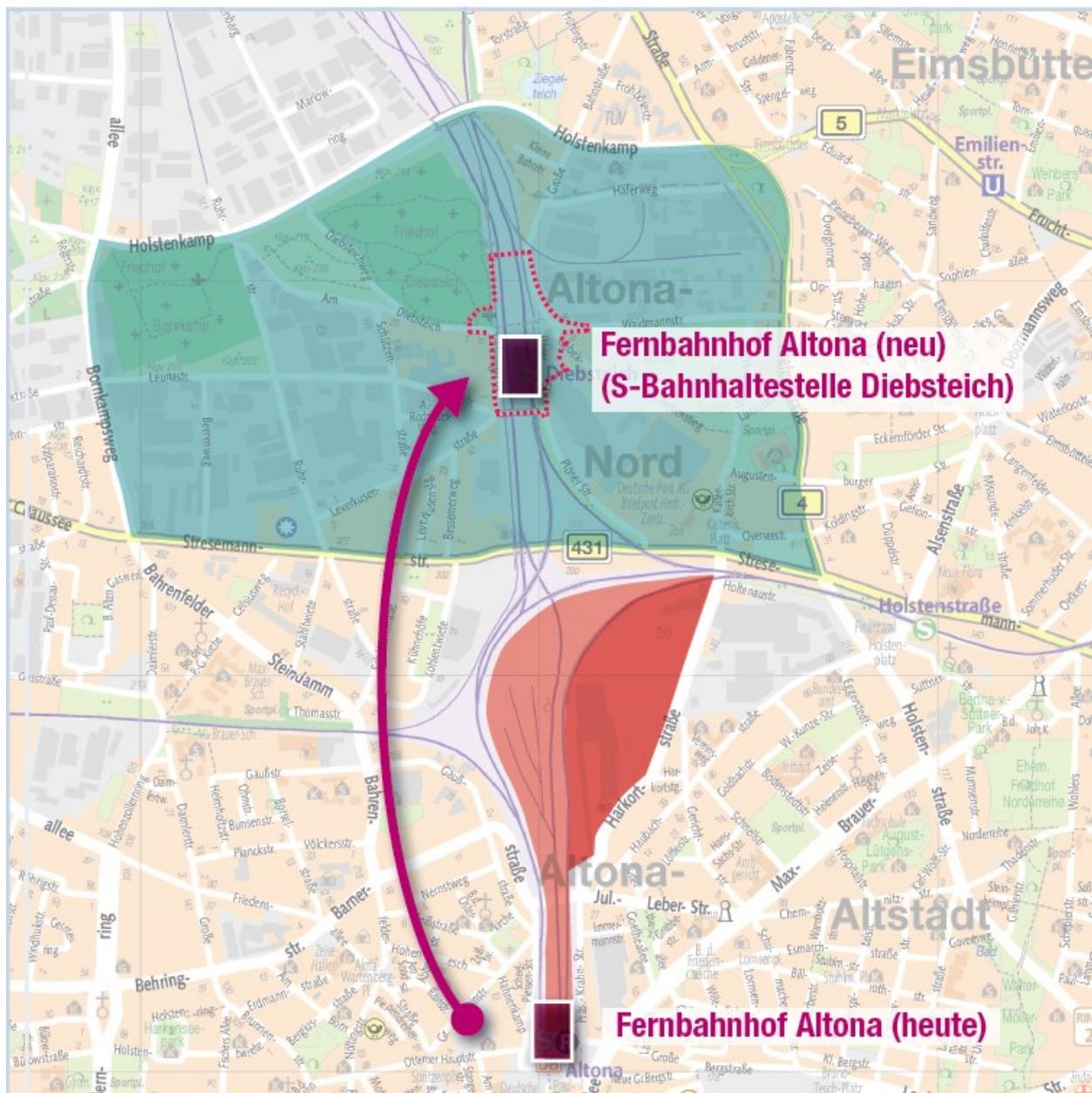
Daher ist ein Masterplan für das neue „Bahnquartier Altona“ – so der Vorschlag unserer Handelskammer für die Namensgebung – gefragt, der die Chancen der Bahnquartiersverlegung gezielt aufnimmt und den Entwicklungsdruck so kanalisiert, dass gleichzeitig die Risiken für die Unternehmen vor Ort minimiert werden.

Das vorliegende Standpunktepapier analysiert daher zunächst das Umfeld des neuen Fernbahnhofs und zeigt den planerischen Handlungsbedarf auf. Zusammenfassend erfolgt zudem eine Betrachtung von Stärken und Schwächen des Bahnquartiers Altona sowie von Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung (SWOT-Analyse). Darauf aufbauend formuliert dieses Standpunktepapier sechs Ziele für die Entwicklung des Bahnquartiers. Zur Umsetzung dieser strategischen Ziele wird ein umfassender Handlungskatalog präsentiert, für dessen räumliche Verortung und Visualisierung ein Masterplan erstellt wurde. Dieser

zeigt auf, wie die Entwicklung neuer, zentraler Stadtbereiche, die Sicherung bestehender Industrie- und Gewerbegebiete sowie eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur gleichermaßen sichergestellt werden können. Der Masterplan stellt als Blaupause für die Akteure in Politik und Verwaltung die Grundzüge der künftig notwendigen Entwicklung dar. Senat, Bürgerschaft und Bezirk Altona sind nun aufgefordert, Planungen für das Bahnquartier Altona vorzulegen, die im Sinne des Masterplans unserer Handelskammer die Interessen Hamburger Wirtschaft und der Unternehmen vor Ort anforderungsgerecht würdigen.



Übersichtsplan Altona



**Legende**



**Stadt Hamburg**

Mitte Altona (Überwiegend Wohnungsbau)

1. Bauabschnitt (In Umsetzung)

2. Bauabschnitt (Realisierung ab 2024)

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

**Deutsche Bahn AG**

Bahnverlagerung

Bahnstandorte

**Hamburger Wirtschaft**

Bahnhofsquartier Altona (Plangebiet Handelskammer)

## 1. Stadträumliche Analyse

- Durch seine zentrale Lage in Hamburg ist das Plangebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen. Die Bundesstraße 431 (Stresemannstraße) läuft zentral in Ost-West-Richtung durch das Plangebiet.
- Das Umfeld des geplanten neuen Fernbahnhofs Altona ist von Industrie- und Gewerbeflächen geprägt. Diese umfassen etwa 78 Hektar. In ihnen sind gut 300 Unternehmen ansässig.
- Das aktuell gültige Planungsrecht stammt im Wesentlichen aus der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg und führt dazu, dass die in den Industrie- und Gewerbegebieten ansässigen Unternehmen unter Druck geraten.
- Auf der Westseite des geplanten neuen Fernbahnhofs befinden sich weiträumige Friedhofsflächen und Kleingartenanlagen mit rund 160 Parzellen. Östlich der Bahnleihe befinden sich mehrere Sportplätze mit einer Gesamtfläche von sechs Hektar.

## 2. Zielsetzungen

Mit der Verlagerung des Fernbahnhofs wird für das neue Bahnhofsviertel Altona ein Stadtentwicklungsimpuls gesetzt, der auf langfristige strategische Ziele einzahlen muss. Die Hamburger Wirtschaft formuliert folgende Zielsetzungen für die Entwicklung des Bahnhofsviertels Altona:

- **Das Bahnhofsviertel zu einem vielfältig nutzbaren Standort für Arbeiten und Wohnen entwickeln.**
- **Die Chancen aus der neu gewonnenen Zentralität nutzen.**
- **Bestehende Industrie- und Gewerbegebiete sichern und ausbauen.**
- **Den Entwicklungsschub der neuen Zentralität kanalisieren.**
- **Die Erreichbarkeit des neuen Fernbahnhofs anforderungsgerecht gestalten.**
- **Das Bahnhofsviertel mit den umliegenden Standorten verknüpfen.**

## 3. Zentrale Forderungen der Wirtschaft

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



Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahnhofsviertel Altona mit Stadtpark-Deck Altona



Städtebauliches Entwicklungskonzept Bahnhofsquartier Altona mit Skywalk

**I. 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 die 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 Dachs der Großhandelsfläche der Metro durch Sportplätze aktiviert werden. Die Flächen, die so von den Sportplätzen frei gemacht werden, sollten einer Wohnbebauung zugeführt werden.
- Mit dem Leuchtturmprojekt „Stadtpark-Deck Altona“ sollte Platz für ein Convention Center für bis zu 800 Kongressteilnehmer und ein entsprechendes Tagungshotel mit 400 bis 500 Zimmern, eine neue Konzerthalle für 5 000 Besucher und ein neues Briefzentrum geschaffen werden. Es ermöglicht einen fünf 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. Sollte eine notwendige Machbarkeitsstudie der Freien und Hansestadt Hamburg für das „Stadtpark-Deck Altona“ zu einem nicht tragfähigen Ergebnis kommen, so könnte eine weniger komplexe Alternativplanung umgesetzt werden, die an Stelle eines großzügigen Stadtparks lediglich eine Fußgängerbrücke in Form eines „Skywalks“ vorsieht.

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

**III. 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. Folgende Maßnahmen sind zu ergreifen:

- Es sollte eine direkte Anbindung des Bahnhofs zur Anschlussstelle Volkspark auf der Autobahn 7 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 öffentlichen Personennahverkehr (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 leistungsfähige Anbindung für Fußgänger und Radfahrer in Richtung des Quartiers Mitte Altona gewährleistet sein.