Mitte Altona
Live-Protokoll des Thementages Mobilität vom 22.09.2012

Thementag "Mitte Altona – Auf dem Weg zum Mobilitätskonzept "

Referenten
Prof. Dr. Barbara Lenz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Berlin
Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität beim Bremer Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
Dipl.-Ing. Thorsten Buch, argus Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
Dr. Michael Großmann, SBI, Hamburg

Termin
Samstag, 22. September 2012
10.00 bis 17.00 Uhr

Ort
Infozentrum Mitte Altona
Harkortstraße 121
22765 Hamburg

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

Dokumentation
Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer
Missundestraße 14
22769 Hamburg
Tel. 040-43099212
markus.birzer@web.de

Live Protokoll Thementag "Mitte Altona – Auf dem Weg zum Mobilitätskonzept "

Moderation: Markus Birzer
Protokoll: Anna Gallina

Begrüßung und Einleitung

Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Ich begrüße Sie alle, schön dass sie heute den Weg her gefunden haben. Dies ist heute einer von mehreren Thementagen. Das Thema Mobilität ist ein wichtiges Thema. Ich sehe das auch als Selbstlernprozess der Verwaltung, da es nicht alltäglich ist, ein Mobilitätskonzept für einen ganzen Stadtteil zu entwickeln. Ich selbst habe das auch noch nicht in der Form praktiziert. Spannend ist die Frage, was man tun kann, damit Menschen freiwillig auf Autonutzung verzichten. Heute geht es zum einen darum, die Rahmenbedingungen zu fassen. Die Eigentümer sind heute durch Herrn Drescher vertreten. Es geht um die Frage, was muss man an Infrastruktur vorhalten, also zum Beispiel Radstationen, Car-Sharing usw. und wie sieht die Anbindung an S-Bahn etc. aus.

Das zweite Thema wird sein, wie eigentlich so ein Stadtteil aussieht, auch im Hinblick auf den Straßenraum. Wie sieht Straßenraum aus? Was vermittelt er? Wie ist er für Fußgänger?

Ein besonderer Dank geht an die Referenten für den Input von außen, insbesondere an Frau Dr. Lenz und Herrn Glotz-Richter. Ein weiterer Dank gilt den Organisatoren der heutigen Veranstaltung und auch den MitarbeiterInnen der Behörde u.a. vom Amt für Verkehr, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer.

Die Hoffnung ist, am Ende der Veranstaltung vielleicht Eckpunkte zu haben, die man übernehmen kann.

Herr Prof. Walter übergibt das Wort an Herrn Hoyer.

Herr Michael Hoyer (Abteilungsleiter Infrastruktur in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)) begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Für ihn ist die Mitte Altona ein spannendes Thema. Er arbeitet seit über 30 Jahren als Verkehrsplaner. Eine Herausforderung sei auch die Verteilung bestimmter Zuständigkeiten auf zwei Behörden.

Für heute habe er zwei Wünsche. Zum einen soll nicht nur über Verkehr, sondern vor allem über Mobilität gesprochen werden. Man soll auch an sich selber denken, an die eigene Mobilität und deren Grenzen und an Anforderungen für Mobilität. Diese sind nicht statisch. Unterschiedliche Lebenslagen müssen berücksichtigt werden und diese unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse müssen sich abbilden.

Der zweite Wunsch richtet sich auf den öffentlichen Raum, insbesondere den öffentlicher Straßenraum. Hier geht es darum, nicht nur ans Auto denken, sondern auch an die anderen Funktionen. Neben der Aufenthaltsfunktion sind auch Funktionen wie die Leitungen unter der Erde, die Ver- und Entsorgung eines Quartiers, das Rettungswesen und eben nicht nur das Auto, zu bedenken. Das Thema ist also Mobilität und Mensch. Und der Bau eines neuen Stadtteils soll nicht nur am Auto orientiert sein.

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden.

Mobilität ist ein sehr wichtiges Thema auch im Hinblick auf Abwendungs-vereinbarung und Planung. Heute geht es um eine Fortsetzung dessen, was Sie in vielen Veranstaltungen schon gemacht haben. In den Bürgerforderungen gab es schon sehr viel zum Thema Mobilität, daran kann und soll heute angeknüpft werden. Die bisherigen Punkte sind aber auch teilweise widersprüchlich, bspw. gibt es zum Beispiel Forderungen für 50% aber auch 80% autoarmes Wohnen. Heute können die Bürgerforderungen konkretisiert und ihre Begründung vertieft werden. Der Prozess und die Diskussion soll aber heute nicht beendet werden.

Herr Birzer stellt den Ablauf des Thementages vor, siehe:
http://www.hamburg.de/contentblob/3620926/data/praesentation-birzer-thementag-mobilitaet-22-9-2012.pdf

Es wird zwei Schwerpunkte geben, zum einen die Inputreferate und zu anderen nach der Mittagspause die konkrete Auseinandersetzung zur Mitte Altona mit Referenten und einer anschließenden Gruppenarbeitsphase. Die Themen für den Nachmittag sind nicht vorgeben, die Anwesenden sollen die Themen des Tages mitbestimmen/benennen.

Herr Birzer erläutert das methodische Vorgehen für die anschließende Kleingruppenphase.
Der Arbeitsauftrag an die Gruppen: Finden Sie 5 Themen in Ihrer Gruppe und priorisieren sie diese.
Am Nachmittag wird es wieder Gruppenarbeit geben, wie diese Gruppen genau aussehen, wird von den Themen abhängen, die jetzt in der ersten Phase erarbeitet werden. Alle haben Themen, die Ihnen wichtig sind, die können Sie benennen und damit den Nachmittag inhaltlich gestalten. Am Ende wollen wir soweit sein, dass wir Argumente für und gegen eine Forderung abwägen. Gibt es Fragen, Ideen oder Anregungen?

Statement aus dem Plenum
Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass die Bürgerforderungen nicht plan nebeneinander stehen. Es gab da bereits Abstimmungs- und Abwägungsprozesse.

Herr Birzer
Was sie bisher erarbeitet haben, ist nicht verloren gegangen. (Hinweis auf LIVE-Protokolle). Die Frage ist, was speist man in einen Prozess ein. Wir wollen heute nicht wieder von vorne anfangen. Sicher kann man die eine oder andere Diskussion auch abkürzen, da viele der heute anwesenden TeilnehmerInnen schon lange in den Beteiligungsprozess eingebunden sind. Heute können Sie aber auch ExpertInnen befragen, dadurch wird eine Präzisierung und Bewertung vielleicht besser möglich. Es wurde in der Vergangenheit zwar viel erarbeitet, aber teilweise fehlen noch die Begründungen dafür, warum etwas gut oder nicht gut ist. Heute ist die Gelegenheit, diese Begründungen zu geben, so dass auch diese Ergebnisse einfließen können.

Frage aus dem Plenum
Wie verhält es sich heute mit dem ersten und zweiten Bauabschnitt?

Herr Prof. Walter
Der erste Bauabschnitt spielt eine große Rolle, weil er als erstes realisiert wird und der zweite Abschnitt ist wichtig für die Verbindungen, die dann geschaffen werden sollen oder geschaffen werden müssen. Das muss man natürlich im Kopf haben. Beachtet werden muss aber auch was ist, solange diese Verbindungen noch nicht bestehen.

Frage aus dem Plenum (Baugemeinschaften)
Wie sieht es im Hinblick auf die Abwendungsvereinbarung aus, wenn die Kosten für ein Mobilitätskonzept steigen? Wie verhält es sich bei Kostensteigerung, ist dafür die Stadt oder Eigentümer verantwortlich?

Herr Prof. Walter
Das kann heute nicht abschließend beantwortet werden. Aber wir wollen versuchen, die Kosten zu fassen und gucken, wie diese in den Abwendungsvereinbarungen durch die Bodenwertsteigerung mitfinanziert werden können.

Das ÖPNV-Angebot wird die Stadt künftig natürlich belasten, deshalb ist die Auseinandersetzung mit der Politik wichtig. Diese Themen stellen sich für die Bürgerschaft, der jetzt auch der Masterplan zur Entscheidung vorliegt. Trotzdem brauchen wir ein inhaltliches Konzept, das wir richtig finden und dann muss man natürlich gucken wie es mit der Finanzierung aussieht. Die Stellplatzproblematik hat in vielerlei Hinsicht Kostenrelevanz. Es hat eine Reihe von Facetten, ist aber auch konzeptionelles Thema. Der Masterplan enthält ja schon eine Reihe von Forderungen und auch bei den Parteien der Bürgerschaft besteht Einigkeit darüber, dass es in Altona etwas besondere in Sachen Verkehrs-/Mobilitätskonzept braucht. Wir müssen jetzt die Sachen auf den Punkt bringen. Jedes andere Mobilitätsangebot muss eingebunden werden in Hamburgs bisheriges, stadtweites Angebot. Für denjenigen, der hier wohnt, kommt es ja auch auf die Verbindung und Einbindung in das Gesamtangebot der Stadt an. Die Kostenfrage wird in die Verhandlungen mit den Eigentümern eingehen.

Herr Birzer
Fangen wir mit dem ersten Teil an. Es geht um die Themen für den Nachmittag. Stellen Sie sich in ihren Gruppen knapp vor und dann finden Sie bitte Ihre 5 wichtigsten Themen! Diese Themen dann bitte auf die langen Streifen schreiben. Sie können natürlich mehr Themen aufnehmen, da wir nicht alles heute diskutieren können, ist die Priorisierung besonders wichtig.

Impulsreferat I

„Die Zukunft der städtischen Mobilität?“- Grundlagen, Rahmenbedingungen, Zusammenhänge, Entwicklungstendenzen“
Prof. Dr. Barbara Lenz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Berlin

Präsentation siehe:
http://www.hamburg.de/contentblob/3620930/data/praesentation-lenz-thementag-mobilitaet-22-9-2012.pdf

Nachfragen aus dem Plenum

Herr Birzer
Sie haben im Plenum jetzt eine Minute Zeit, sich mit ihrem Nachbarn über das Gehörte auszutauschen, in der Zeit kann Frau Prof. Lenz einen Schluck Wasser trinken und anschließend können Sie ihr Fragen stellen.
Wir haben jetzt noch 10 Minuten Zeit für Fragen.

Frage aus dem Plenum
Danke für den Vortrag. Zwei Fragen: Bei der uneingeschränkten PKW-Nutzung, wie sieht es da mit den Hochschulabsolventen aus? Beim Modalsplit: Kern- und Großstädte ist ein Punkt, in den Großstädten ist es aber doch im Zentrum auch anders als an den Rändern?

Frau Prof. Lenz
Richtig.

Frage aus dem Plenum
Um die Frage zu klären, ob das Auto eher genutzt wird, weil es da ist oder ob es da ist, weil man es nutzt, müssen stärker Ursache und Wirkung untersucht werden. Allein die Aufklärung über den ÖPNV, die im Vortrag auftauchte, reicht in ländlichen Gebieten nicht. Dort ist einfach kein entsprechendes Angebot im ÖPNV vorhanden, da hilft auch die Information den Leuten nicht und das muss man dann auch akzeptieren, dass sie das Auto nehmen.
Sind Luftfahrtstrecken ausgenommen in der Untersuchung?

Frau Prof. Lenz
Ja. Flüge und Fernfahrten sind nicht mit aufgenommen.

Frage aus dem Plenum
Gibt es eine Untersuchung von Menschen, die aus Kleinstädten in Großstädte umziehen; wie lange behalten die ihr Auto?

Frau Prof. Lenz
Ich kenne keine solche Untersuchung dazu.

Frage aus dem Plenum
Haben Sie einen Vergleich gemacht zwischen unterschiedlichen Städten? Sonst vergleicht man ja Äpfel mit Birnen.

Frau Prof. Lenz
Im innerdeutschen Vergleich sehen Sie, dass das, was in Berlin zutrifft, auch für alle großen deutschen Städte gilt.

Frage aus dem Plenum
Aber in Berlin gibt es ja auch ländliche Gebiete? Das unterscheidet sich doch wieder vom Zentrum, ist das untersucht worden?

Frau Prof. Lenz
Wir haben das in Berlin gemacht. Die große Frage ist, wie wirkt sich welcher Faktor aus. Das kann ich Ihnen aber im Moment nicht im Detail sagen. Das Alter, der Bildungsstand etc. spielen eine Rolle. Auch die Erwartungshaltung an das vorgehaltene Angebot spielt eine Rolle.

Frage aus dem Plenum (Mitarbeiterin BWVI, Amt Verkehr)
Wir haben auch für Hamburg eine Auswertung gemacht, auch für die einzelnen Bezirke. Die Zahlen unterscheiden sich nach zentralen und weniger zentralen Bezirken oder Gebieten. Die Autonutzung passt sich an, der Autobesitz aber nicht. Wir hoffen, bald den Bericht bzw. die Daten zu veröffentlichen, das hat aber momentan keine Priorität. Das Thema „nutzen statt besitzen“ ist ja noch stark auf die 20-30 jährigen beschränkt, wie ist Ihre Einschätzung dazu für die Zukunft Frau Lenz?

Frau Prof. Lenz
Der Trend ist da, auch beim Auto; da wird es aber nicht der große Trend werden. Da sind es wieder hochgebildete Menschen und diejenigen, bei denen es gerade in die Lebensphase passt, die bereit sind, auf den Besitz zu verzichten. Die bisherigen Sharing-Systeme können Familien mit Kindern häufig nicht benutzen, weil zum Beispiel Kindersitze fehlen. Man weiß auch, dass beim Thema „nutzen statt besitzen“, es umso schwieriger ist, je höher der Statuseffekt ist. Das Konzept von *Drive now* in Berlin schafft es, dass auch das gemietete Objekt den Sozialstatus reflektiert. Die haben zum Beispiel 1er BMWs und Mini oder Mini Cabrio im Angebot.

Frage aus dem Plenum
Mir stellt sich die Frage, was wir für Altona ableiten. Wir wollen ja etwas autoarmes machen hier und nicht warten, bis sich alle verändert hat. Was würden Sie uns raten, auf welche Trends sollte man setzen, wo können wir speziell in Altona ansetzen? Man braucht wahrscheinlich auch Druckmittel um Trends zu verstärken.

Frau Prof. Lenz
Ich würde auf Sharing-Konzepte setzten. Beim Auto ist das noch attraktiver als beim Fahrrad. Parkraumbewirtschaftung ist auch ein Schlüssel. Die Kosten sind noch ein ganz offenes Feld. Die jetzigen Car-Sharing Projekte haben zwar eine Vorstellung, wie oft ein Auto genutzt werden muss, aber man weiß es nicht wirklich genau.

Frage aus dem Plenum
In der HafenCity haben wir ja 100% Autobesitzer und nur 30% Autonutzer. Aber der Stellplatz zur Wohnung ist besonders wichtig, auch bei Leuten die kein Auto mehr haben, denn denen ist es für einen eventuellen Wiederverkauf wichtig.

Frage aus dem Plenum
Dieser große Berg der Menschen im Berufsleben, verändert der sich nicht durch flexible Arbeitsformen zum Beispiel Homeoffice und geringere Präsenzzeiten? Das sind bei großen Unternehmen ja auch entsprechende Größen.

Frau Prof. Lenz
Man hat schon vor 15 Jahren bei der Einführung der Telearbeit gedacht, dass sich ein großer Teil der Verwaltungsaufgaben ins Homeoffice verlagert, aber das ist nicht passiert. Die Arbeitnehmer gehen auch wegen der sozialen Kontakte aus dem Haus, da wo Kundenverkehr ist, funktioniert das auch nicht. Verkehrsspitzen zu bestimmten Uhrzeiten haben sich aber durch flexiblere Arbeitszeiten geglättet.

Frage aus dem Plenum
Nochmal zum Thema, Menschen auf den ÖPNV umzulenken. Das Auto stört uns doch, weil es rumsteht, laut ist, Dreck macht und Unfälle verursacht. Man kann ja schon andere Autos kaufen, die schon stark automatisiert sind.

Das bringt einen Wegfall von Abgasen und Lärm, weniger Platzverbrauche, weil die Fahrstrecke schmaler wird und wenn man das als ÖPNV denkt, könnte man deutlich gewinnen. Man stößt ja immer an Grenzen, wenn man die Menschen auf den ÖPNV umsteuern will. Diese Idee will ich hier einfach mal reintragen.

Herr Prof. Walter
Wenn man vor der Mitte Altona steht, ist es ein Problem, wenn alle ein Auto haben. Das ist unzumutbar für die Umgebung. Ich sehe die Chance für die Zukunft darin, ein Angebot zu machen, das dazu führt, sich freiwillig kein Auto anzuschaffen. Familien muss man ein Angebot machen, so dass sie –auch ohne ein Auto zu besitzen – eines nutzen können. Sie haben da ja ein paar Sachen gesagt, bspw. Autotypen genannt, die ziehen und dass man darauf achten muss, dass Kindersitze vorhanden sind. Meine Vorstellung ist immer, dass man entweder mit der Wohnungsmiete bzw. dem Mietvertrag oder vom HVV eine Karte bekommt, mit der man alles nutzen kann und das dann am Ende abgerechnet wird. Was würden Sie machen Frau Lenz? Was müsste man hier anbieten?

Frau Prof. Lenz
Ich würde machen was Sie vorgeschlagen haben. Erstens Parkraumbewirtschaftung und dann eine Fahrzeugflotte, die unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird und das als integrierte Leistung konzipieren, nicht immer alles einzeln abrechnen. Eine Chance beim Car-Sharing ist die Flottenvielfalt.

Impulsreferat II

„Wie lässt sich Mobilität auf Quartiersebene gestalten? – Best Practice-Beispiele“
Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität beim Bremer Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Präsentation siehe:
http://www.hamburg.de/contentblob/3620980/data/praesentation-glotz-richter-thementag-mobilitaet-22-9-2012.pdf

Nachfragen aus dem Plenum

Frage aus dem Plenum
Gibt es eine Studie zur Akzeptanz von Car-Sharing in Relation zur Nähe der Stationen?

Herr Glotz-Richter
Ja, es ist eindeutig, dass das ein wesentlicher Punkt ist. Am besten ist eine Entfernung von unter 500m, eher 300m, gerade bei den Alltagsautos. Bei größeren Nutzfahrzeugen, Transporter oder ähnliches gibt es eine größere Akzeptanz dafür, weitere Strecken zurückzulegen.

Frage aus dem Plenum
In Hamburg steigen die Nutzerzahlen im ÖPNV, wie ist das in Bremen?

Herr Glotz-Richter
In Bremen ist das auch so. Wir können in Bereichen, wo wir die Straßenbahn weiter ausgebaut haben, einen Anstieg um 40% feststellen.

Frage aus dem Plenum
Sie sagten, dass der Car-Sharing-Anbieter einen Nachweis führen muss. Wie ist dieser Nachweis gestaltet?

Herr Glotz-Richter
Es muss eine Vorher-Nachher-Befragung durchgeführt werden.

Frage aus dem Plenum
Wenn ich als Bauträger Ersatz durch Car-Sharing herstelle, muss ich dann tatsächlich keinen Stellplatz herstellen?

Herr Glotz-Richter
Die Vorgabe für Behinderten-Parkplätze (0,2) bleibt natürlich. Wenn sie entsprechend viel machen mit Car-Sharing, dann brauchen sie gar nichts mehr bezahlen, das wird halt verrechnet.

Frage aus dem Plenum
Wir haben jetzt gehört, dass es eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs bewirkt. Aber wie sieht es mit der Veränderung bei der Anzahl der Fahrten aus?

Herr Glotz-Richter
In Bremen haben wir das vor längerer Zeit schon mal untersucht. Der Rückgang der Fahrten von Menschen, die vorher ein eigenes Auto hatten, hat sich deutlich verringert, so dass es teilweise einen Rückgang der gefahrenen Kilometer um 1.600 km gab.

Impulsreferat III

„Ein Mobilitätskonzept für Mitte Altona - Rahmenbedingungen, Anspruch und Herausforderungen“
Dipl.-Ing. Thorsten Buch, argus Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg
Dr, Michael Großmann, SBI, Hamburg

Präsentation siehe:
http://www.hamburg.de/contentblob/3620988/data/praesentation-buch-grossmann-thementag-mobilitaet-22-9-2012.pdf

Nachfragen aus dem Plenum III

Statement aus dem Plenum
Die UN-Behindertenrechtskonvention muss auch in Hamburg umgesetzt werden. Mir fehlt hier der Oberpunkt Barrierefreiheit.

Herr Großmann
Das ist heutzutage ein Grundsatz bei Planungen.

Statement aus dem Plenum
Das sehe ich anders, der Punkt rutscht ja oftmals hinten runter. Insofern muss man das als Oberpunkt aufführen. Barrierefreiheit kommt ja auch Menschen ohne Behinderung zu Gute und ist daher auch für viele attraktiv.

Frage aus dem Plenum
Wir haben in unserer Baugemeinschaft auch einen Rollstuhlfahrer. Die müssen sich doch hier auch wiederfinden, oder? Bei einer Stellplatzquote von 0,2 sind das vielleicht zu wenige Parkplätze, bei 20 Personen hätten wir dann ja nur einen Stellplatz.

Herr Großmann
Das ist jetzt nicht die Forderung für Mitte Altona (0,2 Stellplätze), aber autoarmes Wohnen war hier stark im Gespräch. Von Einzelnen wurde auch komplett autofrei gefordert.

Herr Buch
Bei 20 Leuten hätten Sie mind. 4 Stellplätze, man kann aber auch mehr schaffen, lediglich die Verpflichtung würde dann bei 0,2 liegen.

Statement aus dem Plenum
Aus meiner Sicht hat man mit der Hochbahn ein Unternehmen, das in vorbildlicher Weise Barrierefreiheit umsetzt. Eventuell müsste man auch bei Car-Sharing Angeboten auf mehr Barrierefreiheit achten.

Herr Großmann
Wege im öffentlichen Raum sollen standardmäßig barrierefrei sein.

Frage aus dem Plenum
[Nachfrage zum Diagramm einer Folie] 30 % MIV (Motorisierter Individualverkehr) ist da jetzt ein Stellplatzschlüssel hinterlegt?

Herr Großmann
Nein.

Frage aus dem Plenum
Wir reden ja über den Schlüssel 0,2. Wie wäre der Balken, wenn wir diesen Schlüssel hätten?

Herr Großmann
30% MIV mag noch viel sein, aber das ist das, was wir ohne großen Aufwand schaffen können und mit der Palette an möglichen Angeboten wird sich das noch weiter senken lassen. Car-Sharing reduziert vor allem den ruhenden Verkehr. Möglicherweise kommen Sie dann auf 25% MIV. Wenn Sie eine Car-Sharing-Station ins Gebiet setzten, haben sie Autoverkehr. Ziel der Untersuchung war ja das Autoverkehrsaufkommen zu untersuchen.

Frage aus dem Plenum
Die Diskussion geht bisher nur um die Verringerung des Autoverkehrs, aber nicht um Mobilität. Haben Sie auch Konzepte entwickelt, wie Sie die Menschen im Quartier halten? Das Freizeitangebot ist ja auch ein Mobilitätsfaktor.

Herr Großmann
Bei 90% Wohnnutzung haben Sie eben auch eine entsprechende Nutzung zu dem Zweck. Aber das ist eher eine Frage an die Stadtplaner. Wir stehen ja auch noch vor dem Anfang für das Mobilitätskonzept, nur Gedanken und Bausteine sind da.

Frage aus dem Plenum
Die Ausführungen zum Fahrradparken waren ja jetzt gut, aber wie es um die Fahrradwege steht, ist mir jetzt noch nicht so klar. Hoffentlich soll das Fahrrad auf der Straße nicht auf Höhe der Fußgänger angesiedelt werden?

Herr Buch
Das ist ja klar, dass das bei der Planung berücksichtigt werden muss.

Frage aus dem Plenum
Es ist auch wichtig, dass man auch ohne Verlegung des Fernbahnhofes plant. Es wäre ein visionärer Stadtteil, wie sehen Sie Ihr Verkehrskonzept im ersten Teil?

Herr Großmann
Wir sind ja hier heute eingeladen, um das, was wir damals untersucht haben, heute nochmal hier vor dem Hintergrund der aktuellen Planung, vorzustellen. So wie es derzeit aussieht, wird es weniger Stellplatzflächen und weniger Autofahrten geben. Wir sind aber nicht diejenigen im Moment, die das Verkehrskonzept für die Mitte Altona machen.

Herr Birzer stellt kurz die Ergebnisse für die Themenfindung aus der ersten Arbeitsgruppenphase vor.

Vorschlag1: Autoarmes Quartier, Varianten (10-80%), Wege zum autoarmen Wohnen, wie kommt man zum autofreien Quartier?

Vorschlag 2: Qualität des öffentlichen Raumes. Wie sieht das Quartier ganz genau aus? Auf einer Karte von urbanista können kleine Symbole, mit denen man anzeigen kann, wo was sein soll (Fahrradstation etc.) aufgebracht werden.

Vorschlag 3: Fahrrad, Radverkehr optimieren, wie kann man noch Verbesserungen erreichen?

Statement aus dem Plenum
Ich könnte mir auch vorstellen, dass das Thema ÖPNV-Anbindung auch mit zu der Frage autoarmes Wohnen passt, das taucht ja auch häufiger auf.

Statement aus dem Plenum
Es geht auch darum: Wie soll der Straßenraum aussehen? Das Thema ruhender Verkehr gehört auch dazu.

Frage aus dem Plenum
Wo soll denn das Thema Vernetzung angesiedelt sein, das kam ja auch häufig vor?

Herr Birzer
Das können Sie vielleicht beim ersten Thema oder bei der Frage des öffentlichen Raums mitdiskutieren. Sie können jetzt in der Arbeitsgruppe ihre Unterthemen suchen. Ihre Gruppen sind selbstorganisiert, bitte finden sie eine(n) Moderator(in), Zeitnehmer(in), Schreiber(in), Vortragende(n).

Frage aus dem Plenum
Wenn wir jetzt pro-und-contra Aufstellung machen, ist das doch eher ein politisches Vorgehen. Aber mir fehlt jetzt noch der Punkt, wie wir dahin kommen.

Herr Prof. Walter
Die Anmerkung will ich unterstützen. Man muss es ja jetzt mal auf den Punkt bringen. Wir bewegen uns bei autoarmen Wohnen ja nicht mehr zwischen 10-80%. Wie viele Car-Sharing-Stationen brauchen wir, ist die Frage? Und was das Fahrrad angeht, wie kommt man an die Hauptvelorouten aus diesem Gebiet? Wie kommt man in der ersten Stufe konkret an S-Bahn-Stationen ran? Und dann muss man mal darüber reden, ob die Präsident-Krahn-Straße so bleibt. Im Quartier: wie sollen sich die Straßen im Quartier darstellen? In der Harkortstraße, das wissen

wir ja schon, soll umgebaut werden und es wird zwei Fahrradstreifen geben. Ich stelle mir das schon praktisch vor. Wieviele Stellplätze sehen wir auf der Straße und welche? Wenn ich nur Autos auf der Straße sehe, dann finde ich das nicht so gut für ein autoarmes Quartier. Wir haben auch das Thema Inklusion, wie bringen wir Fahrradstellplätze unter und wo setzt man Schwerpunkte? Wie viele Mobilitätsstationen brauchen wir und wo? Je konkreter wir heute werden können, desto besser.

Herr Birzer
Ich lasse Ihnen da relativ viel Freiheit, wie Sie in Ihrer Arbeitsgruppe arbeiten wollen. Ich glaube, es ist jetzt nochmal deutlich geworden, wo es hingehen kann.

Präsentation und Reflexion der AG-Ergebnisse

Die einzelnen Arbeitsgruppen stellen ihre Ergebnisse vor.

AG 1: Autoarmes Wohnen
AG 2: Qualität des öffentlichen (Straßen)raum
AG 3: Fahrradverkehr

Vorstellung AG I: Autoarmes Wohnen

Wir haben festgestellt, dass autoarmes Wohnen ein hochemotionales Thema ist. Wir haben versucht alles zu ordnen, aber die Sammlung von Punkten ist sehr umfangreich und die Sortierung war schwierig. Dennoch haben wir es ein wenig strukturiert. Eine Frage war die der Angebote, ein weiterer Bereich der des Stellplatzschlüssels und dann die Frage nach Restriktionen.

Zu den Angeboten: Wie macht man autoarmes Wohnen möglich? Z.B. durch kürzere Wege, S-Bahn und ÖPNV. Die Taktung für die Bushaltestelle Harkortstraße müsste erhöht werden, eine 20min.Taktung reicht nicht aus. Uneinigkeit besteht über die Frage der Quartiers- oder Tiefgaragen.

Beim Stellplatzschlüssel: Wir sehen die bisherige Verpflichtung als eine wichtige Restriktion. Den Schlüssel könnte man ähnlich wie in Bremen ansetzten, wenn es eine Kopplung mit Car-Sharing-Angeboten gibt. Bei dem konkreten Schlüssel gab es verschiedene Vorschläge, aber nicht über 0,6.

Zu den Restriktionen: Da gab es verschiedene Ideen. Ein Punkt war die Belastungssituation im Umfeld. Verkehrsberuhigung war ein Thema. Die Harkortstraße könnte zur Fahrradstraße werden, auch Shared Space war ein Thema. Wir haben aber auch die Diskussion geführt, ob zu viele Restriktionen abschreckend wirken. Eine Frage war noch: Wie zukunftsfähig ist Car-Sharing-Planung und Stellplatzplanung auch in 15 Jahren?

Mitte Altona

Hamburg

Frage aus dem Plenum
Diese 0,6 für die Stellplatzabgabe: war das Konsens das festzulegen? Oder soll das nur ein allgemeiner Richtwert sein?

Antwort
Die Diskussion war eher, wie weit kann man unter 0,6 noch runter gehen, da gab es verschiedene Zielmarken. Aber 0,6 war als Obergrenze akzeptiert.

AG 2: Öffentlicher Raum

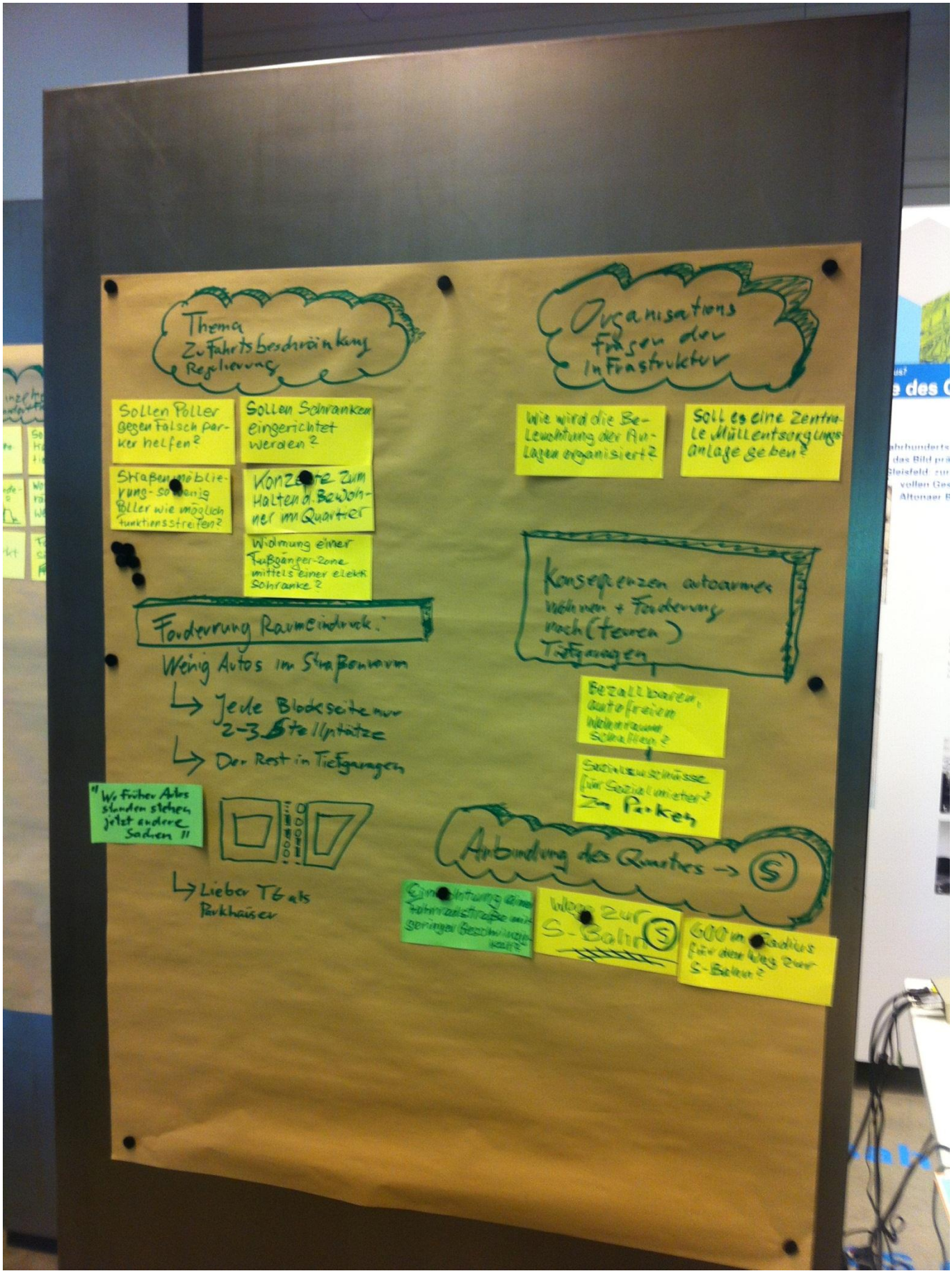
Wir hatten ein großes Thema, haben aber keinen Querschnitt mit Zeichnungen oder so gemacht.
Bestimmte Abstände sind ja bereits festgelegt. Wie sieht denn der öffentliche Raum aus? Wir sind immer wieder auf Parken gekommen. Selbst wenn wir sagen, wir machen es ganz autoarm und Tiefgaragen etc. Selbst der Besucherverkehr allein würde es aussehen lassen, wie ein normales Quartier. Wenn man in das Quartier kommt, muss aber zu sehen sein, dass es ein anderes Quartier ist. Wie erreicht man das Ziel? Der Trend ging in Richtung Tiefgaragen. Die Fragen in dem Zusammenhang sind dann, wer betreibt die? Was kostet das? Soll es Zuschüsse zum Parken geben?
Einzelne Standortfragen haben wir nicht besprochen, ebenso wenig die Frage nach Kita, Wochenmarkt, Müllentsorgung etc.
Wie kriegt man das hin, dass nicht überall Autos rumfahren? Kostet der Parkraum Geld? Fußgängerzonen? Poller? Anbindung an die S-Bahn? Außerdem kam der Vorschlag eine Fahrradstraße einzurichten.

Mitte Altona

Hamburg

Mitte Altona

Hamburg



AG 3: Fahrradverkehr

Wir haben mehrere Blöcke identifiziert. Erstens den Punkt Infrastruktur, also wo kann man hinfahren (City, Ottensen, Eimsbüttel)? Wir haben uns die bereits bestehenden Velorouten eingezeichnet und uns Gedanken gemacht, was man mit der Julius-Leber-Straße macht, da gab es noch keine Einigkeit. Es besteht in Teilen der Wunsch nach einer separaten Radverkehrsanlage. Möglichst wenig Ampeln und Sicherheit der Verkehrsknoten waren weitere Punkte. Was die interne Infrastruktur anbelangt, soll es eine West-Ost-Trasse geben, als eigene Radverkehrsanlage unabhängig von der Autoführung. Radfahren auf Gehwegen wurde als Problem gesehen.

Als zweites gab es das Thema Radparken. Für das private Radparken soll es in den Häusern zugängliche Abstellmöglichkeiten geben und für Besucher Abstellbügel draußen.
Für das öffentliche Radparken sollte es an den Bahnhöfen am liebsten Fahrradparkhäuser geben, aber mindestens eine Überdachung der Stellplätze. Das Problem bei dem bestehenden Fahrradparkhaus in Altona ist, dass keiner weiß wie man rein kommt und es gibt sehr viele Fahrradleichen; da muss mehr Ordnung rein.
Außerdem brauchen wir eine Möglichkeit, Pedelecs abzustellen und auch Parkmöglichkeiten für Lastenfahrräder, diese werden ja auch zunehmend von Familien als PKW-Ersatz genutzt.
Zudem haben wir in der Gruppe weitere Radstationen auf der Karte eingezeichnet. Die Stationen sollen auch für Anwohner benachbarter Quartiere sein. Es gab das Anliegen, dass die Stationen besser ausgeschildert sein sollen und insbesondere soll es eine Verbesserung des Angebotes direkt an der Holstenstraße geben.

Wir haben auch das Thema Kommunikation bearbeitet. Aus unserer Sicht könnte es verknüpft mit dem Miet-/Kaufvertrag einer Wohnung ein Kommunikationspaket geben, inklusive bspw. einer Mitgliedschaft bei Stadtrad/Car-Sharing etc.
Ein weiteres Thema war, wie so häufig, auch Aufklärung über Verkehrsregeln und Überwachung der Einhaltung dieser. Und wir brauchen auch Luftpumpen und eine Ladestation für Pedelecs, das ist ein Service, der künftig vorgehalten werden muss.

Radverkehr
Infrastruktur zum Fahren außerhalb
Infrastruktur Intern
Infrastruktur zum Abstellen
StadtRAD
Kommunikation
Quellen + Ziele
Radfahrer sollen sich sicher fühlen
Privat: Ebenerdiger Fahrradraum auf Grundstück / im Haus
direkt Holstenstraße S-Bhf.
Neubürger-Info + Begrüßungspaket
Velovoute 1
Verkehrssicherheit Konflikte planerisch ausschließen
Besucher: sicher Abstellen
Radfahrstreifen - Harkortstraße
Radverkehr vom Fußverkehr trennen
am S-Bahnhof (Bike + Ride)
Diebstahlsichere Witterungsschutz
Max-Brauer-Allee → Bus-/Radspur
Radverkehr braucht ausreichend Platz — Fußverkehr auch
Fahrradparkhaus Bhf. Altona Zugänglichkeit verbessern
Julius-Leber-Str.: Parkspur → Radspur? aber: gefühlte Sicherheit vorhanden (?)
Fahrradleichen entfernen
Sonstiges
Knotenpunkte - sicher, aber wenig/keine Ampeln
Pedelecs berücksichtigen
Fahrradstraßen
- Chemnitzstr.
„Fahrrad-Trassen" West-Ost und Nord-Süd durchs Quartier
Anhänger, Cargo-Bikes, Lastenräder
Fahrradservicepoints (Luftpumpen, Ladestation)
durchgehende Radverbindung Nord-Süd im Grün bis Bhf. Altona

Mitte Altona

Hamburg

Frage aus dem Plenum
Am Holstenbahnhof ist evt. kein Platz für ein Fahrradparkhaus. Haben Sie dennoch darüber gesprochen?

Antwort
Nein. Aber ich denke, im Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Quartiers muss man eventuell auch an bestehende Strukturen heran gehen.

Frage aus dem Plenum
Haben Sie denn auch über den Lessingtunnel geredet?

Antwort
Ich muss Ihnen ehrlich gestehen, weil er so schwer lösbar ist, haben wir darüber nicht diskutiert.

Frage aus dem Plenum
Ich habe eine Frage zur Ost-West-Verbindung (zeigt auf eine Karte des Gebiets), da war früher mal eine Brücke und im Norden auch. Dann steht das was von Einkaufzentrum, was plant ECE denn da?

Antwort
Die Bezeichnung EKZ bezeichnet in diesem Plan alle größeren Einkaufmöglichkeiten, also kein EKZ im engeren Sinne. Wir haben darüber aber nicht gesprochen, da ist keiner drauf gekommen.
Wir haben in der Arbeitsgruppe instinktiv gehandelt und wir wollten eigentlich impulshaft darüber sprechen.

Frage aus dem Plenum
Bei uns in der AG sollte die Harkortstraße eine Fahrradstraße werden, haben Sie das auch diskutiert?

Antwort
Zur Zeit soll diese leider eine Straße sein, in der Busverkehr stattfindet und keine Fahrradstraße werden. Aber an mir soll es nicht liegen.

Statement aus dem Plenum
Wir wollten ja in der Harkortstraße eine Verbindung aus Fahrrad und Bus.

Statement aus dem Plenum
Ich bin von der BWVI und wollte zum Lessingtunnel sagen, dass bzgl. der S-Bahngleise die Bahn schon signalisiert hat, diese auch zu erneuern.

Antwort
Ich halte es für dringlich geboten, dass im zweiten Abschnitt dann keine große Barriere entsteht. Eine Ost-West-Verbindung ist wahnsinnig wichtig.

Frage aus dem Plenum
Die vorgestellte Werbekampagne aus Bremen hat mich sehr begeistert. Sollte man nicht auch mal eine Kampagne für autoarmes Wohnen machen? Vielleicht in Anlehnung an die Aids-Kampagne „Mach‘s mit“, dann vielleicht „Macht‘s ohne“.

Statement aus dem Plenum
Mit einer gezielten Kampagne kann man sicher intelligente Verkehrsnutzung noch verbessern.

Frage aus dem Plenum
Ist das, was bei unserer Planung rauskommt, dann wirklich noch ein autoarmer Stadtteil? Der Vortrag aus Bremen war gut, um zu sehen, wo wir eigentlich hin wollen. Das ist die Frage nach der Kuh und der Milch[1]. Man muss auch den Mut haben, Neuland zu beschreiten. Heute können wir im Bereich Autoverzicht viele neue Qualitäten bekommen.

Herr Birzer
Vielleicht können wir die Frage nach einer Kampagne an Herrn Hoyer weitergeben, ist so was angedacht?

Herr Hoyer
Wir haben den HVV, der ja häufiger solche Kuhplakate in seinen Fahrzeugen hat.
Bei dem Thema „besitzen oder nutzen“ gibt es noch andere Wege, die da in der Kommunikation zu beschreiten sind.

Frage aus dem Plenum
Wir sprechen hier immer von „wir“. Andy Grote sagte ja, als wir ihn eingeladen hatten, dass der normale Bürger auch mit wenig Geld ein Auto besitzen will und die SPD könne das verstehen und wolle mit der Stadtplanung nicht pädagogisch auf die Menschen einwirken. Wenn man das nicht will, wie soll sich dann was ändern?

Herr Prof. Walter
Ich möchte nochmal mit Blick auf diejenigen, die da mal Wohnungen bauen, sagen, dass wir alle das Ziel haben, dass es ein mobilitätsarmes Quartier wird. Dafür muss mehr passieren, als wir es ursprünglich vorhatten. Ich möchte dazu kommen, dass wir gemeinsam möglichst im Einvernehmen mit der Bürgerschaft ein Konzept vorlegen können, wie das funktionieren kann. Mir wäre bei der Stellplatzabgabe daran gelegen, dass wir deutlich unter einem Schlüssel von 0,6 bleiben.

Wenn man ein gutes Car-Sharing-System macht, können 10% des ruhenden Verkehrs verschwinden. Das ist auch ein Indikator, der einfließen kann bei der Frage, wie man Stellplätze berechnen muss.

Das Fahrradthema ist auch ein großes Thema, da kann man viel machen. Zu der Frage, wo wir am Ende mit Altona hinkommen, muss man auch fragen, wie gehen wir damit um und wie sichern wir das? Eigentlich müsste man für jeden Bürger der dort hinzieht eine Absicherung geben, dass das Angebot auch in vielen Jahren noch vorhanden ist.
In einer bestimmten Altersgruppe ist das Auto sehr stabil. Wie kann man das durchbrechen? Darüber muss man nochmal nachdenken, bis hin auch zur Frage der Kommunikation. Da haben wir auch Verschiedenes vor. Wir haben ja schon gehört, dass es beim Umzug leichter ist, sich umzustellen. Also welche Anreize auch ökonomische Anreize, kann man da auch über die Jahre machen?

Zum Schluss noch eine Bemerkung zum öffentlichen Raum. Wir haben noch Zeit, bis wir bauen, um das auszudiskutieren. Ich glaube, so ein Quartier darf nicht mit Autos vollgeparkt sein, das wäre die falsche Botschaft. Wir müssen dann auch neue Wege finden, wie wir mit Besucherverkehren umgehen. Das überlagert sich auch mit den Car-Sharing-Fragen. Diese Komponenten müssen dann nachher in einem Kreislauf gedacht werden. Für den Funktionsplan ist es wichtig, die Eckpunkte für ein autoarmes Mobilitätskonzept zu haben, wir brauchen das auch um die Kostenfrage in den Verträgen entsprechend einzubinden.

[1] In dem Vortrag aus Bremen wurde eine Werbekampagne zum Thema Car-Sharing vorgestellt, auf deren Plakaten stand geschrieben „Kaufen Sie auch immer eine ganze Kuh, wenn sie ein Glas Milch möchten?“

Für mich hat auch das Fahrradthema einen wichtigen Bezug. Beim Mobilitätskonzept handelt es sich um den finanziell sensibelsten Punkt. Und wir müssen für das Thema, wie kommen wir aus dem Quartier gut und schnell zu Fuß und mit dem Fahrrad hin und her und wo können wir in die S-Bahn einsteigen, auch mit der Politik diskutieren. Kann die Präsident-Krahn-Straße so bleiben? So wie das heute ist, würde ich das auch unattraktiv finden. Was muss man tun, damit es deutlich attraktiver wird und auch tatsächlich ein Angebot machen und das nicht nur behaupten. Insgesamt war das heute ein spannender und interessanter Tag.

Statement aus dem Plenum
Heute gab es viele neue gute Infos. Aber ich bin enttäuscht darüber, dass hier keine Rede vom sozialem Wohnungsbau war und keine Vertreter der Genossenschaften hier waren. Hier sind heute 50-60% der Anwesenden von der Verwaltung und Politik und ungefähr 40% vielleicht von Baugemeinschaften. Bei den nächsten Terminen muss dafür gesorgt werden, dass die anderen Gruppen auch vertreten sind.

Herr Prof. Walter
Das ist ja auch unterschiedlich, was die vertreten. Bei dem nächsten Thementag zum Wohnen wollen wir auch nochmal ein paar Leute mehr hinzuholen, die bisher noch nicht so dabei waren.

Statement aus dem Plenum
Ich bin von einer Genossenschaft und kann nur sagen, dass die Genossenschaften gerne kommen würden, aber sie wissen auch noch nicht, ob sie die Grundstücke kostengünstig genug kaufen können. Ein Signal in diese Richtung wäre schön.

Statement aus dem Plenum
Ich wollte mal was zu dem Begriff autoarmes Wohnen sagen, der klingt nicht gut. Das klingt so negativ, ich würde auch nie in ein Passivhaus ziehen. Zum Verkauf des Konzepts braucht man was Besseres.

Statement aus dem Plenum
Die Mischung heute war sehr fachorientiert und es war dadurch kein Basisworkshop. Deshalb kann man nicht davon sprechen, dass die Bürger hier heute Entscheidungen getroffen hätten. Hier war viel Verwaltung vertreten. Ich möchte nochmal darauf hinweisen, dass das Koordinierungsgremium einen viel stärkeren Willen hat. Wir wollen einen billigen Stadtteil, wir wollen einen anderen Stadtteil. Viele sind nicht gekommen, weil sie die Befürchtung haben, dass es eben diese Dominanz heute hier gibt.

Statement aus dem Plenum
Ich war auch überrascht, wie wenig Menschen heute aus dem Umfeld hier waren. Es mag auch daran liegen, dass noch nicht allen klar ist, was auf sie zukommt.
Man kann aber nicht sagen, dass Leute nicht kommen, weil sie Angst haben, dass es ein Fachgespräch wird. Wir fangen hier auch nicht von Neuem an. Es sind ja Überlegungen aufgegriffen worden und heute hier konkretisiert worden.

Statement aus dem Plenum
Ich bin schockiert darüber und es ist mir unverständlich, dass das Koordinierungsgremium nicht teilnehmen will. Die Bürgerinteressen geraten ins Hintertreffen, weil das Koordinierungsgremium nicht konstruktiv mitarbeitet. Wir haben die Möglichkeit, hier unsere Meinung offen und ehrlich zu sagen, die sollten wir auch nutzen. Das Koordinierungsgremium sollte seine Konflikte mit der Verwaltung an die Seite legen und die Bürgerinteressen auf solchen Veranstaltungen auch vertreten.

Statement aus dem Plenum
Ich finde, dass dieser Workshop sehr konstruktiv und zielführend ist. Stadtplanung ist halt ein komplexes Thema und die Zeit muss man sich dann auch mal nehmen, um in die Tiefe zu gehen. Für Arbeitnehmer ist auch ein Angebot am Wochenende wichtig. Es wurde diesmal auch ausreichend plakatiert, das muss ich mal lobend erwähnen.

Herr Birzer
Die Veranstaltung wurde auch in der Zeitung beworben und es gab noch Flugblätter. Wir hätten uns heute auch ein anderes Verhältnis gewünscht. Wir hatten auch deutlich mehr Anmeldung von Bürgerseite; das gibt es öfter. Der nächste Workshop wird am 20.10. zum Thema Wohnen stattfinden und wird hoffentlich stärker angenommen. Machen Sie bitte alle kräftig Werbung dafür.

Statement aus dem Plenum
Das Koordinierungsgremium hat keinesfalls Konflikte. Das Gremium hat eine gute Arbeit gemacht und im Stadtentwicklungsausschuss vorgetragen, dass sie den Masterplan nicht für annahmefähig hält. Das Gremium hat ein umfangreiches Bürgergutachten vorgelegt. Einige aus dem Gremium haben das Gefühl, dass es hat keinen Zweck mehr hat, sich an dieser Planung zu beteiligen.

Herr Birzer
Ich bedanke mich für Ihre Teilnahme und hoffe, dass Sie auch beim nächsten Thementag am 20.10. dabei sind.

Anlage:
Protokoll der Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum

- kurze Vorstellung
- Themensammlung -> Oberbegriffe
  - Öffentlicher Raum im Quartier
  - Bewohner im Quartier halten durch was?

<u>Konzepte</u>

- Wege zur S-Bahn
- Welcher Raum für was? Und wie viel? Stellplätze, etc. im öffentlichen Raum
- Wochenmarkt
- Straßenräume wie sehen sie aus?
- Fahrradabstellmöglichkeiten, wo? Wie?
- Präsenz von Autos im öffentlichen Raum
- Aufenthaltsqualität
- Soll es eine gemeinschaftliche Tiefgarage/Parkmöglichkeit geben
- Sichtbarkeit und Erlebbarkeit autoarmes Wohnen
- Abstände zwischen den Häusern, wie viel öffentlicher Raum? Wie aufgeteilt?
- Kosten Tiefgaragen?
- Wie viel Behindertenplätze müssen eingerichtet werden (Stellplätze wie viele? 0,6 Parkplätze auf 10 Wohnungen, schwierig 15% Stellplätze für Besucher im öffentlichen Raum)
- Stellplätze an den Rand?
- Problem der Falschparker
- Platz für Rettungswagen, Feuerwehr, Müllabfuhr
- Platz für Kinderspielplätze
- Soll der Parkraum bewirtschaftet werden?
- Wer betreibt die Quartiersgaragen?
- Sicherheit in Quartiersgaragen?
- Zentrale Müllentsorgung?
- Integrierte Konzepte für Integration von Parkflächen/Tiefgaragen/Parkhäusern
- Hafencity kann parkende Autos im öffentlichen Raum-> Tiefgarage

- Schwierig Parkplatzanforderungen zu integrieren
- Mischverkehrsfläche? Reine Fußgängerbereiche?
- A-Lage/ B-Lage
- Fahrgassen für Feuerwehr müssen sowieso freigehalten werden
- Reduzierte Geschwindigkeit, niedrigere Bordsteine
- Sitzgelegenheiten in Parkbuchten, Bsp. New York Begrünung
- Bezahlbarer Wohnraum, bezahlbare Stellplätze
- „Wo früher Autos standen, stehen jetzt andere Sachen“

<u>Wege zu S-Bahn Stationen</u>

- Wie kommt man am attraktivsten zu den Stationen
- Fahrradstraße zur S-Bahn Altona, Holstenstraße, Problem mit Buslinie?
- 600m Radius zu einer S-Bahn Station
- Bustaktung höher als angedacht: bedeutet das der Verkehr in der Harkortstraße dann realisierbar?

- Wohnortnahe Nahversorgung im kleinen Rahmen

Car-Sharing

- Sichtbare Stationen, Stationen in der Größenordnung um 10-15 Autos schwierig unterzubringen in dichteren Gebieten-> Platzproblem und Außenwirkung
- Car-Sharing als Angebot im Wohnblock in der Tiefgarage von den Wohnungsgenossenschaften
- Wenig Straßenraum um alles unterzubringen

Protokoll der Arbeitsgruppe „Autoarmes Wohnen“

ca. 15 Teilnehmer und Teilnehmerinnen
Protokoll: Holger Sülberg

Die Gruppe greift das Thema des autoarmen Wohnens für die Mitte Altona, auf, das in mehreren Teilnehmergruppen zu Beginn der Veranstaltung als wichtiges Oberthema gewünscht wurde.

Es wird festgehalten, dass autoarmes oder autofreies Wohnen schon seit Beginn des Beteiligungsprozesses zur Mitte Altona immer wieder als zentrales Anliegen genannt worden ist.

Als wesentliche Gründe für den Wunsch nach autoarmen Wohnen werden in der Gruppe die Lebensqualität im neuen Wohngebiet genannt, die mit einer Nutzungsmischung mit kurzen Wegen mit Bevorzugung von Fußgängern und Fahrradfahrern gut erreicht werden könne. Auch die Belastungen für die umliegenden Straßen durch das neue Wohngebiet sollen dadurch minimiert werden.

Es wird aber auch bezweifelt, ob für eine flächendeckende Einführung von autoarmen Wohnen genügend Interessenten zur Verfügung stehen bzw. auch künftig vorhanden wären, wenn Immobilien weiter verkauft werden sollen.

Neben Restriktionen werden deshalb attraktive Angebote für die Mobilität ohne eigenes Auto für entscheidend gehalten. Dabei wird die neue S-Bahnhaltestelle westlich des Gebietes genannt. Die geplante neue Buslinie entlang der Harkortstraße, die aufgrund der Kapazitätsgrenzen des Busbahnhofs Altona nur alle zwanzig Minuten fahren soll, wird mit dieser geringen Frequenz als völlig unzureichend betrachtet. Wünschenswert wären weiter die Stadtbahn und großzügig angelegte Radverkehrsverbindungen.

Auch Car-Sharing wird als sinnvolles Angebot betrachtet. Zwar würde damit zunächst eher der ruhende Verkehr reduziert, dennoch mache die finanzielle Hürde vor jeder Benutzung auch die Reduzierung der Fahrten wahrscheinlich, ohne ganz auf das Auto verzichten zu müssen.
Neben der Bereitstellung der Fahrzeuge in Mobilitätszentren wird auch die Anregung aus dem Vortrag von Hr. Glotz-Richter dazu sehr positiv aufgenommen. Demnach wurden in Bremen mit Bauherren Vereinbarungen getroffen, Car-Sharing auf privaten Stellplätzen aufrecht zu erhalten. Weiter wird angeregt, auch östlich der Harkortstraße Car-Sharing einzurichten. Technische Innovationen wie Elektromobilität oder automatisierte Fahrten sollten mit in die Betrachtung einbezogen werden.

Auch über die Frage des Stellplatzschlüssels, also der Vorgabe, wieviel Autostellplätze pro Wohneinheit nachgewiesen werden müssen, wurde ausführlich diskutiert. In der Umgebung des Neubaugebiets gilt ein reduzierter Schlüssel von 0,6. Mehrere Teilnehmer und Teilnehmerinnen sprachen sich für eine Reduktion auf 0,2 für die Mitte Altona aus, was dem Niveau für autoarmes Wohnen entspricht. Andere hielten das nicht für realistisch, eine Sen-

kung unter 0,6 aber für wünschenswert. Genannt wurde ebenfalls der Wert von 0,4 mit einer Deckelung auf 0,6 in Anlehnung an den Beschluss der Bezirksversammlung Altona.
Über die Frage, ob die Stellplätze neben dem öffentlichen Raum vor allem in Quartiersgaragen oder Tiefgaragen eingerichtet werden solle, gab es keine einheitliche Meinung. Für Quartiersgaragen spräche die Möglichkeit, Autofahrten weitgehend aus dem Quartier heraus zu halten, für Tiefgaragen die räumliche Nähe zum Wohnort.

Über notwendige Restriktionen, um autoarmes Wohnen zu ermöglichen, wurde ebenfalls gesprochen. Neben der Straßengestaltung, die nicht das Autofahren begünstigen soll, wurde Tempo 30 als Geschwindigkeitslimit genannt. Auch über Shared-Space für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer solle nachgedacht werden. Schließlich wurde gefordert, Baugemeinschaften, die autoarmes Wohnen verabreden, gezielt zu fördern.

Auftraggeberin:
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung
sowie:
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung

Kontakt:
mitte-altona@steg-hamburg.de

08.10.2012