



Schwerpunkt Mobilität: Wie wird sich Mitte Altona bewegen?

Ein Mobilitätskonzept für Mitte Altona: Der wachsende Mobilitätsbedarf der modernen Lebens- und Arbeitswelt will insbesondere bei der Entwicklung neuer Stadtteile berücksichtigt werden. Wie können entsprechende Lösungen für Mitte Altona aussehen? – Reden Sie mit!

mehr dazu auf den Seiten 4 bis 6



altonale im Infozentrum

Mit einem großen Sommerfest für die ganze Familie wird am 1. Juni die Veranstaltungsreihe der altonale im Infozentrum Mitte Altona fortgesetzt – bis Ende Juni folgt ein buntes Programm aus Musik, Literatur und Film.

mehr dazu auf Seite 6



Stand der Planungen & Verfahren

Aktuelle Informationen zum Bebauungsplan, zu den Verhandlungen über die Abwendungsvereinbarung und dem Freiraumwettbewerb zur Gestaltung des Parks im ersten Bauabschnitt Mitte Altonas.

mehr dazu auf Seite 2 und 3



Bürgerforum & Themenabende

Beim nächsten Bürgerforum am 13. Juni stehen Bebauungsplan und Abwendungsvereinbarung im Mittelpunkt. Zuvor widmen sich zwei weitere Abendveranstaltungen den Themen Mobilität (30. Mai) und Inklusion (3. Juni).

mehr dazu auf Seite 7

Verhandlungen zur Abwendungsvereinbarung

Die Stadt Hamburg verhandelt mit den Eigentümern über die Entwicklung von Mitte Altona. Doch warum muss sie überhaupt verhandeln? Worüber wird dabei gesprochen? Warum nennt man das Abwendungsvereinbarung und wann sind die Verhandlungen abgeschlossen? Im Folgenden beantworten wir die wichtigsten Fragen.

Warum wird verhandelt?

Mitte Altona gehört nicht der Stadt Hamburg, die Grundstücke sind in privatem Eigentum. Damit die Stadt Hamburg die Entwicklung dieser Flächen trotzdem beeinflussen kann, stehen ihr die Regelungen des § 165 Baugesetzbuch über städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zur Verfügung. Die Grundidee: Die Stadt gibt den Eigentümern Vorgaben für die Entwicklung der Flächen. Stimmen die Eigentümer diesen Zielen zu, wird dies in einem städtebaulichen Vertrag festgehalten. Stimmen sie nicht zu und sind sie auch nicht bereit, ihre Grundstücke an die Stadt zu veräußern, kann die Stadt das Gebiet als Entwicklungsbereich förmlich festlegen, die Flächen erwerben und die Entwicklung selbst einleiten, d. h. die Grundstücke neu zuschneiden, die Straßen und öffentlichen Plätze anlegen etc. Vor Baubeginn müsste die Stadt die Baugrundstücke jedoch wieder verkaufen und sie hierbei zunächst den alten Eigentümern zum Rückkauf anbieten, Straßen und Plätze blieben natürlich in öffentlicher Hand. Um die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer zur Umsetzung der städtischen Ziele zu prüfen, wird momentan verhandelt.

Warum heißen die Verträge Abwendungsvereinbarung?

Wenn die Eigentümer den Zielen der Stadt für die Entwicklung der Flächen zustimmen,

wenden sie die Einleitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und damit den Erwerb der Flächen durch die Stadt ab, daher der Name Abwendungsvereinbarung. In diesem Fall bleiben sie Eigentümer der Flächen und setzen die Ziele der Stadt für die Entwicklung selbst um.

Worüber wird verhandelt?

Stadt und Eigentümer verhandeln über die gesamte Bandbreite von Themen, die für die Entwicklung eines Quartiers notwendig sind. Hierzu gehört z. B. der Wohnungsmix, bei dem die Stadt mindestens ein Drittel geförderte Wohnungen und maximal ein Drittel Eigentumswohnungen verlangt. Ebenso geht es um die Frage, wie viele Grundstücke für Baugemeinschaften und Baugenossenschaften zur Verfügung gestellt werden (Ziel der Stadt: 20 Prozent der Flächen), wie diese Grundstücke vergeben oder wie die verschiedenen Wohnformen und Nutzungen im Quartier verteilt und durchmischt werden. Weitere Aspekte der Verhandlungen betreffen etwa die Gewerbestruktur, den Einzelhandel und Belange des Denkmalschutzes.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die öffentliche Infrastruktur. In Mitte Altona wird ein Stadtpark entstehen, der natürlich eine öffentliche Fläche im Eigentum der Stadt Hamburg wird. Bei der Übergabe an die Stadt Hamburg sind zahlreiche Feinheiten zu Kosten, Anbindung, Bodenwertermittlung, Pflege des Parks und anderer Detailfragen zu klären. Außerdem wird eine neue Stadteilschule entstehen.

Es wird auch über die Erschließung und Mobilität verhandelt: über Straßen- und Radwegbreiten, Stellplätze, Tiefgaragen etc. Regelungen hierfür werden in der juristischen Umsetzung eines Vertrags schnell kompliziert. In Mitte Altona verfolgt die Stadt das Ziel, die Anzahl der erforderlichen Stellplätze gering zu halten, um das

Quartier möglichst autoreduziert zu gestalten. Auch viele technische Fragen müssen verhandelt werden wie z. B. die Vorkehrungen zur Rückhaltung von Regenwasser bei Starkregen oder die Energieversorgung.

Neben den fachlich-inhaltlichen muss alles auch unter wirtschaftlichen Aspekten verhandelt werden, denn die Stadt Hamburg muss die Eigentümer an den Kosten beteiligen, die ihr durch die Maßnahme entstehen, z. B. wenn sie das Straßennetz oder die Kanalisation im Umfeld umbauen muss. Verlangt sie jedoch an anderer Stelle zusätzliche Leistungen der Eigentümer, wie z. B. die Übertragung des Grundstücks für den Park oder die Schaffung von Infrastruktur, müssen diese Kosten gegengerechnet und in der Gesamtrechnung berücksichtigt werden. Daher greifen alle Themengebiete spätestens bei der Frage der Finanzierung wie ein Räderwerk ineinander: Verändert man an einer Stellschraube etwas, wirkt sich das auf andere Themenbereiche aus. Spätestens hier lässt sich sicher zusammenfassen: „Alles hängt mit allem zusammen“ – was die Verhandlungen umso langwieriger macht.

Wann sind die Verhandlungen abgeschlossen?

Erst wenn in allen Themenbereichen eine Einigung erzielt wurde, können die Verträge unterzeichnet werden. Sollte es zu keiner Einigung kommen, werden die Verhandlungen als gescheitert betrachtet. Es ist davon auszugehen, dass ein Ergebnis im Laufe des Sommers vorliegen wird.

Wie geht es danach weiter?

Die Stadt plant, die Inhalte der Verträge öffentlich vorzustellen und mit der interessierten Öffentlichkeit zu diskutieren, bevor sie wirksam werden. Daher werden, sobald die Verhandlungen abgeschlossen sind, Termin für die öffentliche Vorstellung bekannt gegeben.

Mobil in Mitte Altona



Liebe Leserinnen, liebe Leser, das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung befindet sich im Wandel. Immer mehr Menschen verzichten auf

ein eigenes Auto. Die Ursachen hierfür sind vielfältig: Umwelt- und Klimaschutz, höhere Treibstoffpreise, ein anderer Anspruch an den öffentlichen Raum, aber auch neue Mobilitätsangebote wie Car-Sharing und Fahrradleihsysteme. Angesichts dieser Veränderungen müssen wir städtische Mobilität neu denken und bei der Entwicklung neuer Stadtteile wie Mitte Altona berücksichtigen. Der Masterplan Mitte Altona liefert hier bereits ein wertvolles Grundgerüst, das jetzt mit einem Mobilitätskonzept konkretisiert werden soll. Ziel ist generell, den motorisierten Individualverkehr möglichst gering zu halten und eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen und zu fördern. Denn weniger Autoverkehr bedeutet mehr Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen, mehr Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und spielende Kinder, aber auch einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die Kernfrage lautet daher, welche Angebote sind notwendig, damit der Alltag auch ohne Auto funktionieren kann? Auf dem Themenabend Mobilität Ende Mai möchten wir Ihnen das Mobilitätskonzept für den neuen Stadtteil vorstellen und anschließend diskutieren. Konkret wird es aber nicht nur beim Thema Mobilität. Die Abstimmung des Bebauungsplanentwurfs schreitet voran und die Verhandlungen zwischen der Stadt Hamburg und den Grundeigentümern zur Entwicklung von Mitte Altona laufen auf Hochtouren. Was es mit dem Bebauungsplanverfahren und der Abwendungsvereinbarung auf sich hat, erläutern wir in dieser Ausgabe. Außerdem freut es mich sehr, dass die altonale auch dieses Jahr wieder mit zahlreichen Kulturveranstaltungen zu Gast im Infozentrum ist.

Jutta Brunk

Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Wettbewerb zur Parkgestaltung: Bürger sind Teil der Jury

Im Juni startet der Wettbewerb zur Gestaltung des Stadtparks. Der Siegerentwurf wird am 23. und 24. September 2013 ausgewählt.

An dem freiraumplanerischen Wettbewerb werden mehrere Landschaftsplaner teilnehmen, um Ideen und Entwürfe für die Gestaltung des Parks zu entwickeln. Im Vorfeld haben bereits verschiedene Bürgerveranstaltungen von November 2012 bis Januar 2013 stattgefunden, um die Vorgaben für den Wettbewerb mit zu entwickeln. Die Ergebnisse dieser Beteiligung haben wir Ihnen in der letzten Ausgabe der Mitte Altona aktuell vorgestellt. Dort wurde auch dazu aufgerufen, sich als Bürgervertreter für die Wettbewerbsjury

zu melden und den Siegerentwurf auszuwählen. Viele sind diesem Aufruf gefolgt. Am 15. Mai wurden im Infozentrum Mitte Altona öffentlich unter allen Interessierten die zwei stimmberechtigten Bürgervertreter, ihre zwei Stellvertreter sowie zwei Nachrücker per Losverfahren ausgewählt.

Aber auch alle anderen Bürgerinnen und Bürger sollen noch einmal zu Wort kommen können: Am Abend des 23. September werden auf einer öffentlichen Sitzung der Wettbewerbsjury die unterschiedlichen Entwürfe für den Park vorgestellt. Alle Altonaer haben hierbei die Möglichkeit, in Anwesenheit der Jurymitglieder ihre Meinungen zu den Entwürfen zu äußern. Einen Tag später, am 24. September, tagt dann die Jury, um den Siegerentwurf

auszuwählen. Dabei kann sie die Anregungen und Meinungen der Bürger vom Vortag berücksichtigen. Die Jurysitzung selbst ist aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht öffentlich.

Nachdem ein Sieger ausgewählt wurde, werden der Siegerentwurf sowie die weiteren Platzierungen öffentlich präsentiert.

Weitere Informationen zum Freiraumwettbewerb finden Sie auch im Netz unter: www.hamburg.de/mitte-altona



Teilnehmer des Thementages zur Parkgestaltung



HINTERGRUND

Der Bebauungsplan – jetzt wird's konkret.

Momentan wird für den ersten Bauabschnitt Mitte Altonas der Bebauungsplan Altona-Nord 26 entwickelt. Er schafft die notwendigen Voraussetzungen dafür, dass dort gebaut werden kann. Im Folgenden wollen wir Ihnen erläutern, wie Bebauungspläne zustande kommen und welche Beteiligungsmöglichkeiten Sie im Planungsprozess haben.

Was gebaut werden kann und wie hoch, wo eine Straße entsteht, eine Parkanlage oder ein Wohngebiet sind Fragen, die im Bebauungsplan rechtsverbindlich geregelt werden. Bebauungspläne legen also fest, welche städtebauliche Entwicklung auf den Grundstücken zulässig ist.

Im Dezember 2012 hat der Senat die Aufstellung des Bebauungsplans „Altona-Nord 26“ beschlossen. Er basiert auf den vorangegangenen Verfahren und Planungen, u. a. der vorbereitenden Untersuchung, dem städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb und dem Masterplan. Ziel ist es, einen familienfreundlichen, durchmischten Stadtteil zu entwickeln, der sich in die vorhandene Umgebung einfügt, Quartiersbezüge aufnimmt und stärkt.

Der Bebauungsplan

Der Bebauungsplan setzt für einen genau abgegrenzten Teilbereich des Stadtgebiets fest, wie die einzelnen Grundstücke bebaut und genutzt werden können. Er wird nach einem im Baugesetzbuch (BauGB) geregelten Verfahren aufgestellt. Wesentliche Instrumente sind dabei die Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung. Die Art der baulichen Nutzung besagt, welche verschiedenen Nutzungsarten im Gebiet zulässig sind. In Mitte Altona sollen im nördlichen und südlichen Quartier vor allem Wohnungen entstehen; vereinzelt sind Läden und Gastronomiebetriebe denkbar. Für den Bereich der Güterhallen ist ein Mischgebiet mit Wohnen und Gewerbe vorgesehen.

Das Maß der baulichen Nutzung legt fest, wie hoch, wie dicht und intensiv die Flächen bebaut werden dürfen und bestimmt damit wesentlich das äußere Erscheinungsbild des Quartiers. Um die bauliche Struktur der Umgebung aufzugreifen, wird eine Blockrandbebauung angestrebt, die vornehmlich fünf- bis siebengeschossig ist. Neben den baulichen Nutzungen werden im Bebauungsplan außerdem Flächen für den Gemeinbedarf (Stadtteilschule), öffentliche Grünflächen (Stadtteilpark) und Verkehrsflächen festgelegt.

Das Verfahren

Von diesem Planverfahren sind nicht nur Grundeigentümer und Investoren betroffen, sondern auch die Anlieger und zukünftigen Bewohner. Daher wird die Öffentlichkeit umfangreich beteiligt. Das BauGB schreibt ein zweistufiges Beteiligungsverfahren vor: Die erste frühzeitige Beteiligung wird in Hamburg „Öffentliche Plandiskussion“ (ÖPD) genannt. Sie fand am 20. Februar 2013 im Infozentrum statt.

Bei dieser Veranstaltung wurden die wesentlichen Ziele der Planung erläutert und es gab Gelegenheit, Stellung zu nehmen und eigene Vorstellungen vorzutragen. Die Ergebnisse der ÖPD wurden im Planungsausschuss der Bezirksversammlung Altona sowie in der Kommission für Stadtentwicklung öffentlich beraten. Eine schriftliche Zusammenfassung der Ergebnisse der ÖPD finden Sie im Internet auf den Seiten zu Mitte Altona:

www.hamburg.de/mitte-altona

Ebenso wie die Bürger sollen auch die Behörden und Träger öffentlicher Belange wie z. B. die Feuerwehr oder Stadtentwässerung Gelegenheit erhalten, sich zu den Planungsabsichten zu äußern. Anfang Mai haben sie deshalb den Bebauungsplanentwurf erhalten und können nun binnen eines Monats ihre Stellungnahme abgeben. Auf der nächsten öffentlichen Sitzung am 22. Mai wird die Bezirksversammlung Altona sich zu dem Entwurf äußern. Nachdem alle Stellungnahmen aufbereitet, abgewogen und der Bebauungsplan gegebenenfalls überarbeitet wurde, wird er in einem zweiten Beteiligungsschritt erneut der Öffentlichkeit vorgelegt. Diese sogenannte Öffentliche Auslegung ist für Herbst 2013 angestrebt. Dann liegt der Planentwurf für einen Monat öffentlich aus und die Bürger können noch einmal ihre Stellungnahmen abgeben. Außerdem haben sie die Möglichkeit, Einblicke in die diversen Umweltgutachten zu erhalten, die für den Bebauungsplan in Auftrag gegeben wurden (unter anderem Lärm-, Luftschadstoff- und Erschütterungsgutachten).

Anschließend werden die Stellungnahmen der Bürger mit allen betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange geprüft und zu einem Entscheidungsvorschlag zusammengefasst. Sollte sich der Plan daraufhin noch einmal deutlich verändern, muss der Schritt der öffentlichen Auslegung wiederholt werden.

Letztendlich beschließt dann der Senat den Bebauungsplan als Rechtsverordnung. Mit diesem Beschluss und der Verkündung im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt findet das Bebauungsplanverfahren formal seinen Abschluss und die Bauanträge können genehmigt werden. Dies wird allerdings erst geschehen, wenn die Verträge zwischen Stadt und Eigentümern zur Abwendung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wirksam sind (siehe Seite 2) – ohne Vertrag kein Bebauungsplan.



LEGENDE

	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans		Fläche für den Gemeinbedarf
	WA Allgemeines Wohngebiet		Straßenverkehrsfläche
	MI Mischgebiet		Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
	GE Gewerbegebiet		Straßenbegrenzungslinie
	z.B. III-IV Zahl der Vollgeschosse, als Höchstmaß (Spannbreite)		öffentliche Grünfläche
	Baugrenze		Mit Gehrechten zu belastende Flächen
	Arkaden		Nachrichtliche Übernahmen Oberirdische Bahnanlagen
	LH mind. Lichte Höhe, als Mindestmaß (in Metern)		Kennzeichnungen Vorhandene Gebäude

Ein Mobilitätskonzept für die Zukunft

HEUTE



Wir müssen vielfältige Mobilitätsangebote schaffen, damit der Alltag auch ohne Auto funktionieren kann ...

Mobilität ermöglichen und gleichzeitig die Belastungen durch den entstehenden Verkehr verringern? Eine Aufgabe, die heutzutage ein gutes Mobilitätsmanagement leisten muss. Es bringt alle Bausteine des Verkehrs unter einen Hut, informiert über Verkehrsmittel und liefert eine Ausstattung, die die Nutzung von Alternativen zum Pkw so attraktiv wie möglich macht. Um herauszufinden, was in einem entstehenden Stadtteil in punkto Mobilität bedacht werden muss, bedarf es zunächst eines Konzeptes, das die Bausteine für die Mobilität von morgen liefert – ein solches wird derzeit für Mitte Altona ausgearbeitet.

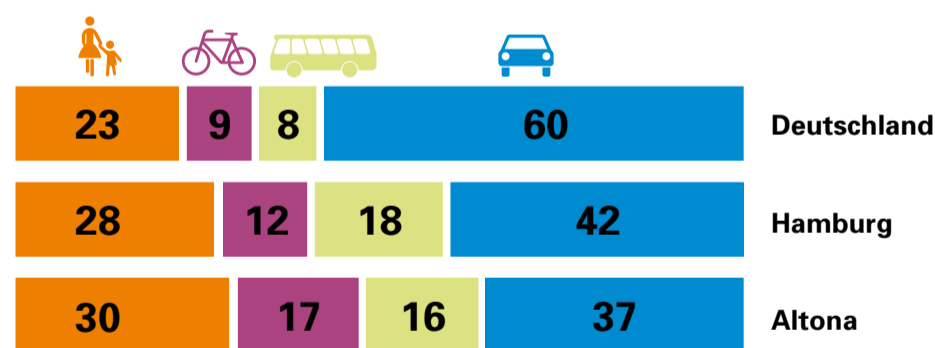
Die Mobilität der Zukunft

Mehr Ruhe auf den Straßen, nur ab und zu ein Surren der Elektro-Motoren von Car-Sharing-Autos oder ein leises Brummen der Wasserstoff-Busse, dafür Fahrrad-Liebhaber und Fußgänger soweit das Auge reicht – Zukunftsmusik in Sachen Mobilitätsplanung? Soziologisch oder ökonomisch ausgerichtete Studien und diverse statistische Ergebnisse zeigen: Das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung befindet sich im Wandel. „Nutzen statt besitzen“ heißt es wohl in Zukunft. Und bereits heute verzichten weite Teile der Bevölkerung auf das Auto als Statussymbol – vor allem in den jüngeren, urbanen Generationen wird die Anschaffung eines eigenen Autos zunehmend kritisch betrachtet.

Ursache für den Wandel sind vor allem die weiterhin steigenden Energie- und Verkehrskosten, aber auch der technische Fortschritt, zum Beispiel bei Elektrofahrzeugen und bei Smartphones, welche die flexible Nutzung von Leihautos via Internet möglich machen. Aber auch gesellschaftliche Faktoren spielen hier eine Rolle, wie das steigende Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowie die Veränderungen von Lebensentwürfen und Arbeitswelten. Es kostet einiges an Zeit und Nerven, um in der inneren Stadt zur Rush-Hour von A nach B zu kommen, die man im Auto – im Gegensatz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln – noch nicht einmal nutzen kann. Das Fahrrad oder der Gang zu Fuß haben sogar noch den Fitness-Bonus. Vieles spricht demnach für eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr (kurz: MIV) in Großstädten, also der individuellen Nutzung von Kraftfahrzeugen wie Pkw oder Krafträder.

Wofür ein Mobilitätskonzept?

Um nun aus dieser Zukunftsmusik eine Alltagsmelodie werden zu lassen, müssen in erster Linie entsprechende Angebote geschaffen werden. Bei der Entwicklung neuer Quartiere geht es besonders darum, Anreize zu schaffen und das Mobilitätsverhalten der Bewohner dahingehend zu



Modal Split im Vergleich

beeinflussen, die Nutzung des Fahrrads oder des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) so attraktiv wie möglich zu machen und weniger Kraftfahrzeuge ins Quartier zu bringen. Die Gründe: Umwelt- und Klimaschutz, weniger Pkw und damit weniger Parkplätze, mehr Raum für Fußgänger und Fahrradfahrer, weniger Staus – die Liste lässt sich nahezu beliebig erweitern. Hierzu bedarf es der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes. Dieses beschäftigt sich dabei nicht mit der Breite oder der genauen Ausstattung von Straßen, das sind Elemente eines Verkehrskonzeptes. Ein Mobilitätskonzept setzt vielmehr beim Verkehrsverhalten der Menschen an und versucht dieses im Sinne einer nachhaltigen, MIV-reduzierten, umwelt- und

sozialverträglichen Mobilität anzuregen und zu fördern. Ein wichtiger Baustein dabei ist ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement, das über alternative Mobilitätsformen und -anbieter informiert, Bürger bei der Verkehrsmittelwahl berät und bedarfsgerecht Angebote vermittelt – sei es ein Lastenanhänger für das Fahrrad oder ein Kindersitz für das Car-Sharing-Auto.

Mobilität rund um Mitte Altona

Ziel für den neuen Stadtteil ist es, sich in seine bestehende Umgebung einzufügen. Das trifft auch auf das Thema Mobilität zu, weshalb die Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der umliegenden Stadtteile von besonderer Relevanz ist. Altona-Altstadt, Altona-Nord und Ottensen gehören zu den Stadtteilen Hamburgs, in denen der Anteil von Haushalten ohne Pkw

mit der Holstenstraße und dem Bahnhof Altona bereits günstig an den Schienenverkehr angebunden sein: Vom Bahnhof Altona fahren diverse Regional- und Fernzüge sowie fünf S-Bahn-Linien ab. Am Bahnhof Holstenstraße stehen drei S-Bahn-Linien zur Auswahl. Von Mitte Altona aus werden beide Stationen in wenigen Gehminuten über die Harkortstraße zu erreichen sein. Am Kaltenkirchener Platz befindet sich die nächstgelegene Metrobusstation im Norden des Gebiets von Mitte Altona. Im Süden wird man an den Haltestellen „Gerichtstraße“ und „Altona“ einsteigen können. Aber auch die vielen Fußgänger und Fahrradfahrer tragen zur guten Mobilitätsbilanz in Altona bei. In Altona lag ihr Anteil bereits 2008 mit 30 Prozent und 17 Prozent über dem Hamburger Durchschnitt von 28 Prozent und 12 Prozent (siehe Grafik zur Verkehrsmittelwahl in Hamburg „Modal Split im Vergleich“). Zu Fuß und mit dem Rad wird Mitte Altona über die Harkortstraße zu erreichen sein, die die weitere Verbindung zur Stresemann- und zur Julius-Leber-Straße schafft. Diese guten Voraussetzungen und zusätzlich das heute schon geringe Parkraumangebot und die hohen Parkkosten sind sicherlich ein Mobilitäts-Vorteil für den neuen Stadtteil.

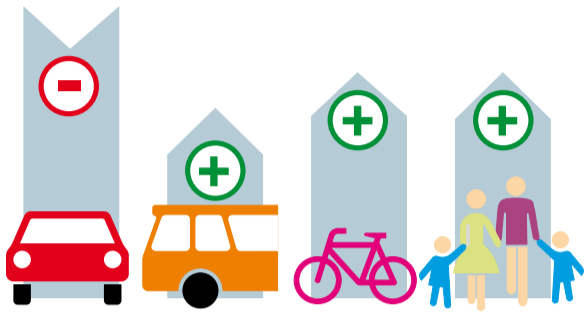
Der Masterplan Mitte Altona liefert bereits ein Grundgerüst für das Mobilitätskonzept. Er legt die Ziele eines an die umliegenden Stadtteile angepassten und stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens fest, darunter auch die Reduzierung des Anteils an motorisiertem Individualverkehr. Als Mittel nennt er die Stärkung des Umweltverbundes – also des Fuß- und Radverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel –, um den Verzicht auf das eigene Auto so einfach wie möglich zu machen. Unterstützt wird dies beispielsweise von der urbanen und verdichteten Stadt, also vielen Nutzungen auf engem Raum, was eine „Stadt der kurzen Wege“ möglich und besonders attraktiv macht.

mit zwei Dritteln besonders hoch ist. Dabei geben 25 Prozent der Pkw-Besitzer Altonas an, ihr Fahrzeug nur ein- bis dreimal pro Woche zu nutzen, 35 Prozent nutzen das eigene Auto höchstens ein- bis dreimal im Monat oder sogar seltener bis nie. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs lag im Jahr 2008 mit 37 Prozent deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt von 42 Prozent.

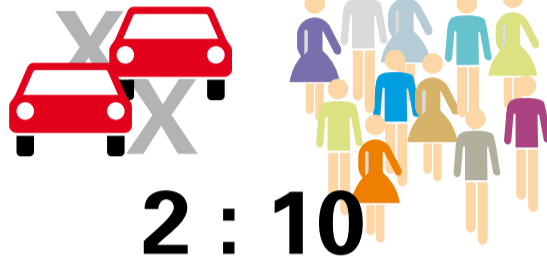
Woran liegt das? Die zentrale Lage, kurze Wege für Beruf, Einkauf und Freizeit und ein kompaktes Angebot an Infrastruktur in Altona machen den Verzicht auf ein Auto einfach. Ein weiterer Grund hierfür ist sicherlich die gute Bus- und Bahnanbindung Altonas. Das Gebiet von Mitte Altona wird

ZUKUNFT?

Verkehrverhalten



Besitzstrukturen



Lebensqualität



Abbildungen: SHP Ingenieure

... und sich die Lebensqualität auf den Straßen und Plätzen in Mitte Altona erhöht.

Wie wird sich Mitte Altona bewegen?

Am Donnerstagabend, dem 30. Mai, möchten wir Ihnen im Infozentrum Mitte Altona ein Mobilitätskonzept für den neuen Stadtteil vorstellen und anschließend gemeinsam mit Ihnen diskutieren. Fragen, die sich übergeordnet oder auf Mitte Altona bezogen stellen, sind zum Beispiel:

Wie vorstellbar ist heutzutage ein Leben ganz ohne Auto?

Die aktuellen Trends und Zahlen zum Pkw-Besitz und zur Pkw-Nutzung zeigen: Das Auto nimmt einen wesentlich niedrigeren Stellenwert ein als noch vor ein paar Jahrzehnten. Besonders die jüngere, urbane Generation tendiert dabei sogar dazu, ganz auf den fahrbaren Untersatz zu verzichten. Doch was bedeutet das? Welche Konsequenzen hat dies im Alltag? Was würde sich konkret verändern? Wie kommen die Einkäufe nach Hause und die Kinder in die Schule?

Daran knüpft die Frage an:

Welche Angebote sind notwendig, damit der Alltag auch ohne Auto funktionieren kann?

Welche Angebote werden alltäglich benötigt, um den Verzicht auf den Pkw auszugleichen? Mit Kindersitzen ausgestattete Stadträder? Oder ein Car-Sharing-Angebot mit ausreichendem Stauraum für die wöchentlichen Einkäufe?

In welchem Verkehrsangebot steckt das größte Potenzial für eine Veränderung der Verkehrsgewohnheiten?

Car-Sharing, Fahrradleihstationen, Bus oder Bahn? Welches ist für Sie das „Verkehrsmittel der Zukunft“, das dem

motorisierten Individualverkehr am besten die Stirn bieten kann? Ist es ein ganz besonderes oder grundsätzlich die Kombination aus allen?

Auf welchen Baustein muss man setzen, um das Ziel einer verkehrsreduzierten Quartiersentwicklung zu erreichen? Was ist für Mitte Altona besonders wichtig?

Bezogen auf das gesamte Quartier Mitte Altona: Welcher Aspekt ist besonders wichtig, um Pkw aus dem Quartier fern zu halten? Die Menge der Stellplätze im Quartier? Ein Durchfahrverbot für Pkw auf bestimmten Achsen? Bus- und Bahn-Haltestellen in der Nähe? Das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln zum motorisierten Individualverkehr? Oder kurze Fußwege und großzügige Radwege?

Wie wird die Mobilität in Mitte Altona aussehen?

Wie werden sich die Menschen im Quartier fortbewegen? Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Elektroroller? Welche Rolle werden Autos spielen? Wird das Modell, Autos zu teilen, zur Norm? Wie bewegen sich die Menschen aus dem Quartier heraus und hinein? Wie wird z. B. der Weg von Mitte Altona zum Bahnhof Altona aussehen? Nehmen die Menschen den Bus oder gehen sie doch eher zu Fuß?

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und Ihre Beiträge am Themenabend.

Themenabend Mobilität Vortrag & Diskussion: Ein Mobilitätskonzept für Mitte Altona

Termin: 30. Mai 2013, ab 19.00 Uhr

Ort: Infozentrum Mitte Altona,
Harkortstraße 121 ☺

Autoarm, autofrei, autoreduziert?

Autofreies und autoarmes Wohnen sind Begriffe, die die meisten sicherlich schon einmal gehört haben. Doch was bedeuten sie eigentlich genau? Gibt es einen Unterschied zwischen autoarm und autofrei? Müssen Autos dann komplett draußen bleiben? Wir haben hier die wichtigsten Begriffe für Sie zusammengefasst.

Autoarmes Wohnen

Beim Neubau von Wohnungen schreiben die Gesetze der Länder eine Mindestanzahl von Pkw-Stellplätzen vor, die pro Wohnung auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden muss. Die vorgegebene Zahl, der sogenannte Stellplatzschlüssel, hängt von der Nutzung des Gebäudes und von der Zahl der Nutzer ab. Sie liegt meist zwischen eins und zwei.

Unter bestimmten Voraussetzungen gibt es jedoch die Möglichkeit von Sonderregelungen, mit denen die Stadt für bestimmte

Gebiete oder auch einzelne Wohnungsbauvorhaben Ausnahmen erlassen kann. Sie kann Wohnprojekte von der „Stellplatzpflicht“ ganz oder teilweise befreien – allerdings nur unter bestimmten Bedingungen.

Unter welchen Voraussetzungen kann der Stellplatzschlüssel reduziert werden?

Eine Verringerung des Bedarfs kann unter folgenden Voraussetzungen anerkannt werden:

- Das Baugrundstück ist gut an Bus und Bahn angeschlossen.

- Das Vorhaben umfasst mindestens 30 Wohnungen.
- Dem Projekt liegt ein Konzept zur bewussten Vermeidung von Kfz-Nutzung zugrunde.
- Wohnungseigentümer und -mieter verpflichten sich vertraglich, auf die Nutzung eines Pkws zu verzichten.

Sind die Voraussetzungen erfüllt, kann der Stellplatzschlüssel auf 0,2 vermindert werden. Es muss dann also nur noch ein Stellplatz je fünf Wohnungen auf dem privaten Grundstück nachgewiesen werden. Ein Praxisbeispiel hierfür ist das Quartier Saarlandstraße in Winterhude.

Muss mein Besuch dann zwingend zu Fuß kommen?

Auch bei einer genehmigten Reduzierung des Stellplatzschlüssels sind Stellplätze für Besucher, Menschen mit Behinderung,

Zulieferverkehr und Carsharing etc. vorgesehen. Auch beim autoarmen Wohnen gibt es also öffentliche Besucherstellplätze in den Straßen.

Autofreies Wohnen

Der Begriff „autofreies Wohnen“ wird von der Stadt Hamburg eigentlich nicht verwendet, da es in der Regel auch beim bewussten Verzicht auf ein eigenes Auto eine Kfz-Nutzung gibt, zum Beispiel für Post, Lieferservice, Umzugswagen usw. Nicht zuletzt für Rettungswagen und Feuerwehr muss auch ein „autofreies Wohngebäude“ immer anfahrbar sein. Viele Wohnprojekte bezeichnen sich aber trotzdem als „autofrei“, um die Besonderheit des selbstgewählten Wohnmodells zu unterstreichen.



„Immer mehr Menschen wollen anders mobil sein“

Alle möchten von A nach B – auch künftig in Mitte Altona. Doch wie lässt sich das am besten organisieren? Verkehrsplaner Tim Gerstenberger über Mobilitätskonzepte für morgen.



Dipl.-Ing. Tim Gerstenberger, SHP Ingenieure, Hannover

Der Masterplan für Mitte Altona hat die Grundlagen der Planung fixiert, erfordert aber in allen Bereichen konkrete Ausführungen. So auch beim wichtigen Thema Mobilität, denn das Mobilitätsverhalten der Hamburger ist im Umbruch. Die Verkehrsinfrastruktur muss deshalb zukunftsfähige Angebote machen, die alle Teilnehmer akzeptieren. Mit dem Mobilitätskonzept für das Quartier wurde das Hannoveraner Büro SHP Ingenieure beauftragt. Tim Gerstenberger (42), strategischer Verkehrsplaner bei SHP Ingenieure, sprach mit uns nicht nur über Mitte Altona, sondern auch über allgemeine Mobilitätstrends der Zukunft.

Herr Gerstenberger, welche Fragen und Herausforderungen muss Ihr Mobilitätskonzept lösen?

Die Kernfrage ist: Welche Voraussetzungen brauchen wir, damit das politisch gewollte Ziel einer Verkehrsreduzierung im Quartier erlebbar wird? Wir wissen, dass es einen wachsenden Anteil Menschen gibt, die solche Lebensverhältnisse suchen und ihr Mobilitätsverhalten aktiv ändern wollen. Statistiken zeigen, dass 30 Prozent der Hamburger Haushalte kein Auto haben – und davon wiederum ein Drittel hat sich bewusst für den Verzicht aufs Auto entschieden, obwohl sie es finanziell nicht müsste. Diese Menschen haben entsprechende Erwartungen an ihr Wohnumfeld.

Dabei muss Mitte Altona auch für Autofahrer zugänglich bleiben ...

Natürlich müssen wir die Erreichbarkeit gewährleisten. Es gibt schließlich viele Wechselfälle des Lebens, die spontane Mobilität erfordern. Außerdem besteht die Notwendigkeit der Ver- und Entsorgung des Quartiers, sowohl durch Private als auch etwa durch die Müllabfuhr. Aber es ist ein Unterschied, ob diese Fahrzeuge sich durch permanent geparkte und befahrene Straßen quälen

müssen oder ob wir es hinbekommen, dass der ruhende Verkehr „unsichtbar“ wird oder erst gar keine Autos abgestellt werden müssen. In Mitte Altona streben wir also kein konsequent „autofreies“ Quartier an. Es geht um freiwillig reduzierte Nutzung von Autos durch das Angebot anderer Lösungen.

Alle Welt spricht heute von „Megatrends“. Welche sind das in Verkehrsfragen?

Statistisch erkennbar ist für viele Metropolen der schon erwähnte Trend weg vom Auto – teilweise bewusst, teilweise erzwungenermaßen, weil die Kosten immer weiter steigen. Wir als SHP Ingenieure sehen, auch wenn uns hier andere widersprechen, einen weiteren Trend: In den Altersgruppen unter 40 wird auch der Status, der für die Älteren mit Autobesitz fest verbunden ist, zunehmend unwichtiger. Die Autobesitzquote geht in diesen Generationen zurück, selbst der Führerscheinwerb erfolgt später oder gar nicht.

Kann sich ein Quartier inmitten einer wachsenden Metropole überhaupt von den Staus und Verkehrsproblemen der restlichen Stadt entkoppeln?

Rein zahlenmäßig ist es nach den Verkehrszählungen in vielen Städten nicht mehr so, dass der Autoverkehr in den letzten Jahren immer stärker angestiegen wäre. Eher ist inzwischen vielerorts ein Plateau erreicht, eine Stagnation. Für Hamburg weiß ich es nicht, aber eine „wachsende Stadt“ mit immer mehr Menschen produziert sicher auch mehr Mobilitätswünsche. Wir wollen ja alle von A nach B kommen. Nur heißt das nicht zwingend auch mehr individueller Kraftfahrzeugverkehr. Projektbeispiele wie in Freiburg, Tübingen oder München zeigen, dass sich auch mitten in verkehrsreichen Städten verkehrsreduzierte Quartiere dauerhaft etablieren können. Mitte Altona etwa wird auf einer Seite durch Bahngleise vor Durchgangsverkehr geschützt, so dass nur eine große Straße übrigbleibt, die am Quartier entlang führt. Die Kunst

eines Verkehrskonzepts ist es, diese nicht ausgerechnet zur Durchgangsstraße zu machen. Gute Voraussetzungen also, um Verkehrsreduktion erlebbar zu machen.

Werden wir in 20 Jahren Autos nur noch leihen und teilen, statt sie zu besitzen?

Leihen und Teilen wird als Teil der multimodalen Mobilität sicher zunehmend Normalität. Aber das heißt nicht, dass diese Nutzer nicht nebenbei auch weiterhin ihr eigenes Auto in der Garage haben, um sich eine weitere Option offen zu halten. Für jeden Zweck und jeden Anlass wird dann neu überlegt, auf welches Verkehrsmittel man nun am besten zurückgreift.

Machen Elektrofahrräder das Radfahren in der City für neue Zielgruppen attraktiv?

Grundsätzlich geben Elektrofahrräder dieser Fortbewegungsform in der Stadt neuen Schub. Gerade in der älteren Generation, die auch das nötige Geld für die recht hohen Anschaffungskosten hat. Attraktiver werden damit auch Pendelfahrten, die länger als zum Beispiel fünf Kilometer sind, die man aber eigentlich weder mit dem Auto noch mit dem Bus machen möchte. Aber wir brauchen passende Wege und Fahrspuren, denn für eine Mischung mit Fußgängerverkehr sind diese neuen E-Fahrräder einfach zu schnell, ihnen werden also eher markierte Spuren auf der Fahrbahn gerecht.

Ohne Fußläufigkeit fehlt es jedem Stadtquartier an Flair. Wie attraktiv wird Mitte Altona für Fußgänger?

Grundsätzlich enthält der Masterplan ein ansprechendes Freiraumkonzept, insbesondere auch hinsichtlich der Fußwege aus der Mitte an den Rand des Quartiers, wo es den Einzelhandel oder den Fernbahnhof und die S-Bahn gibt. Viel diskutiert haben wir dabei über die zurückzulegenden Distanzen. Wir sind der Überzeugung, die Wege sind attraktiv genug, dass die Menschen auch mal 1000 Meter bis zur S-Bahn oder zum Supermarkt laufen möchten.

Nicht zuletzt muss der öffentliche Nahverkehr möglichst attraktiv sein. Auf welche Qualitäten kommt es an?

Das kann man unter der Überschrift „Zugänglichkeit“ zusammenfassen: Wie komme ich hin? Welchen Übergang nutze ich? Wie wird das abgerechnet? Ich favorisiere da eine möglichst spontane Nutzbarkeit ohne die Barriere, die der Fahrkartenkupfen darstellt. Mit den technischen Standards dafür befassen sich auch längst alle Anbieter von Nahverkehr. Das Ziel ist, dass irgendwann das Smartphone den Zustieg an Station A und den Ausstieg an Station B registriert und tarifgenau abrechnet, ohne dass ich mir darüber Gedanken machen muss. Man will zumindest in Zentrumsbereichen wie Mitte Altona nicht an Zeittakte denken, sondern einfach zur Haltestelle gehen und dann sehr schnell und unkompliziert losfahren. Eine zunehmende Vernetzung der Angebote ist Teil davon. Bei uns in Hannover gibt es schon die MobilCard: Damit erhalte ich im Taxi 25 Prozent Rabatt, habe Zugang zu einem Carsharing-Anbieter und habe eine Monatskarte für Busse und Bahnen.

Nach allem, was wir besprochen haben: Welches Alltagsbild von Mobilität wird sich uns in Mitte Altona bieten?

Vor allem wird es ein ausgeglicheneres Bild sein als heute. Verkehrsspitzen werden entzerrt werden, das Ineinandergreifen der Verkehrssysteme wird das heutige Konkurrieren ablösen. Aber dabei ist Wahlfreiheit das Grundprinzip: Der eigene Wagen vor der Tür bleibt eine Option. Auch in 20 Jahren wird es also noch nicht so sein, dass wir alle nur noch kollektiv oder in Fahrgemeinschaften unterwegs sind. Dafür sind und bleiben wir zu individuell. Ich glaube auch nicht, dass wir über die vier Klassiker hinaus – Öffentlicher Nahverkehr, Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr – ganz neue Verkehrsmittel sehen werden. Wir werden also nicht durch die Luft schweben.

Mitte Altona erleben und gestalten – Bürgerforum, Themenabende und Rundgänge

Der Frühling ist da und die Rundgänge über das Gelände können wieder beginnen. Außerdem bringen Sie das Bürgerforum am 13. Juni und die Ausstellung im Infozentrum auf den neuesten Stand der Entwicklungen und Planungen zu Mitte Altona.

Themenabend Inklusion – auf dem Weg zu einer inklusiven Mitte Altona

Was bedeutet Inklusion und wie kann diese in den Bereichen Wohnen, Bau und Stadtentwicklung umgesetzt werden? Sind Erfahrungen aus anderen Projekten auf Mitte Altona übertragbar? Anhand von verschiedenen Best Practice-Beispielen beleuchten externe Referenten Chancen und Herausforderungen bei der Planung und Umsetzung von inklusiven Bauvorhaben und Stadtentwicklungsprojekten. Im Anschluss an die Vorträge besteht die Möglichkeit für Rückfragen und Diskussion.

Termin: 3. Juni 2013, 19.00 Uhr

Bürgerforum Mitte Altona am 13. Juni

Das nächste Bürgerforum findet am 13. Juni im Infozentrum Mitte Altona statt. Neben dem Überblick und Bericht zum Stand der Planungen und Verfahren wird von den vorausgegangenen Themenabenden berichtet und ein Ausblick auf die nächsten Veranstaltungen und Beteiligungsmöglichkeiten gegeben.

Termin: 13. Juni 2013, 19.00 Uhr

Infozentrum Mitte Altona

Im Infozentrum Mitte Altona können sich die Besucher über die aktuellen Entwicklungen und Planungen zum neuen Stadtteil informieren. Die Ausstellung nimmt Sie mit auf einen Rundgang durch die vielfältigen Themen des Projekts. Auf illustrierten Stellwänden verfolgen Sie den Ablauf der Planungen von 2009 bis zum gegenwärtigen Stand.

Öffnungszeiten:

Montag: 10.00–15.00 Uhr
Mittwoch: 15.00–20.00 Uhr
Samstag: 11.00–16.00 Uhr
Das Infozentrum bleibt in der Sommerpause vom 1. bis 21. Juli 2013 geschlossen.

Sprechzeiten:

Für alle, die spezifische Fragen haben oder sich allgemein informieren möchten, werden jeden ersten Mittwoch im Monat von 17.00–19.00 Uhr Sprechzeiten angeboten.

Nächster Termin: 5. Juni 2013, 17.00–19.00 Uhr

Rundgänge durch das Projektgebiet

Begeben Sie sich auf eine Erkundungstour über das Gelände, auf dem bald ein neuer Stadtteil entstehen soll, und lassen Sie sich die Planungen direkt vor Ort erläutern. Auf den Rundgängen werfen Sie einen Blick in die alten Güterhallen und auf die brachliegenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs. Das Gelände ist sonst nicht öffentlich zugänglich. Eine Teilnahme ist nur nach vorheriger Anmeldung mög-

lich, da die Teilnehmerzahl pro Rundgang beschränkt ist. Zur Anmeldung schicken Sie bitte eine E-Mail an: mitte-altona@steg-hamburg.de

Die nächsten Rundgänge:


Freitag, 14. Juni 2013, 16.00 Uhr
Samstag, 15. Juni 2013, 11.00 Uhr
Freitag, 26. Juli 2013, 16.00 Uhr
Samstag, 27. Juli 2013, 11.00 Uhr
Freitag, 23. August 2013, 16.00 Uhr
Samstag, 24. August 2013, 11.00 Uhr

Weitere Termine folgen und werden im Internet bekannt gegeben.

„Wo ist die Mitte von Altona?“ – Gastausstellung des Gymnasiums Allee

In einer Gastausstellung des Gymnasiums Allee gehen Schülerinnen und Schüler der Frage nach: Wo ist die Mitte von Altona? Dabei begibt sich die Ausstellung auf die Suche nach der tatsächlichen Mitte und beschäftigt sich damit, was das Stadtentwicklungsprojekt für Anwohner und ganz Altona bedeutet.

Infozentrum Mitte Altona

Harkortstraße 121 
(Hofeingang, barrierefrei)
22765 Hamburg

Alle Termine finden Sie auch im Internet unter:

www.hamburg.de/mitte-altona

Termine

31

30. Mai 2013, ab 19.00 Uhr
Themenabend Mobilität
Vortrag & Diskussion:
Ein Mobilitätskonzept für
Mitte Altona

Infozentrum Mitte Altona,
Harkortstraße 121 

3. Juni 2013, ab 19.00 Uhr
Themenabend Inklusion

Infozentrum Mitte Altona,
Harkortstraße 121 

13. Juni 2013, ab 19.00 Uhr
Bürgerforum Mitte Altona

Infozentrum Mitte Altona,
Harkortstraße 121 



WEITERE VERANSTALTUNGEN

altonale im Infozentrum

Vom 31. Mai bis zum 16. Juni findet Norddeutschlands größtes Stadtteil- und Kulturfest statt – die altonale. Auch dieses Jahr ist das Infozentrum aufgrund des großen finanziellen Engagements von zwei Grundeigentümern Mitte Altonas, aurelis und ECE, wieder Ort des Geschehens.

Autorenlesung

Der Altonaer Autor Robert Brack liest aus seinem Roman „Blutsonntag“. Am sogenannten „Altonaer Blutsonntag“, dem 17. Juli 1932, kam es zu einer gewalttätigen Auseinandersetzung zwischen SA und Kommunisten mit 18 Toten. Ausgehend von dieser realen Begebenheit hat Robert Brack eine spannende Story konstruiert, bei der die kommunistische Redakteurin Klara Schindler gegen alle Widerstände hartnäckig nach der Wahrheit forscht.

Termin: 23. Mai 2013, 20.00 Uhr

Sommerfest

Am Samstag, den 1. Juni, findet ein Kinder- und Familienfest am Infozentrum statt und bietet ein aktionsreiches Programm: ein MitmachZirkus für Kinder, die einmal selbst als Seiltänzerin, Feuerspucker oder Clown in der Manege stehen. In einer Zirkusshow zeigen die Nachwuchskünstler ihren Eltern und dem staunenden Publikum, was in ihnen steckt. Mirko Frank vom Musikatelier SMØRREBRØD aus Ottensen lädt alle großen und kleinen Musikliebhaber zu zwei groovigen Mitmachkonzerten ein: Wer Lust hat und sich traut, auf den wartet die Bühne mit Congas, Djembes, Darabukas und Cajon. Die Hexe Knickebein staunt über die große, bunte Stadt und wartet darauf, dass viele Kinder dabei mitmachen. Und auch das Bungee-Trampolin darf nicht fehlen, das nicht nur Kindern ein ultimatives Sprungerlebnis bietet.

Termin: 1. Juni 2013, 14.00–19.00 Uhr

Musik

Musikalisch klingt das Sommerfest für die Erwachsenen aus. Als letztes Highlight treten am Abend zwei Newcomer auf: Vivie Anns poppig-eingängige Melodien bilden eine ganz eigene Art der Musik,

die vertraut und doch neu, berührend und charmant ist. Wer Marvin Brooks auf der Bühne sieht, ist sofort von seiner Aura und Präsenz eingenommen. Der Sound ist Rock, die Show ist Pop und die Aura ist Soul.

Termin: 1. Juni 2013, 20.00 Uhr

Flying Fish

Musik-Video-Performative

Die Projektion experimenteller Kurz- und Videozusammenschnitte zum Thema Stadt, Architektur und urbanes Leben stehen im Zentrum von Krischa Webers und Andy Giorbinos Live-Vertonungs-Performance. Unterstützt wird das Duo an diesem Abend von Gast-Sängerin Katrin Achinger und Gitarrist Jim Sudmann.

Termin: 14. Juni 2013, 20.30 Uhr



BEMERKENSWERT

„Ich ersetze ein Auto“

Weniger Autos, dafür mehr Fahrräder, Fußgänger und öffentlicher Verkehr – darin sind sich wohl die meisten Verkehrsplaner und eine Vielzahl der Bürger einig.

Doch was ist, wenn man ohne Auto mal ein wenig mehr als die wöchentlichen Einkaufstüten transportieren möchte oder schon von Berufs wegen damit beschäftigt ist, tagtäglich größere Güter von A nach B zu bewegen? Eine Lösung dieses Problems könnten Elektro-Lastenräder sein, die eine Zuladung von über 100 Kilogramm ermöglichen und durch den Elektro-Antrieb übermäßiges Schwitzen vermeiden.

Dieser Idee hat sich auch das Bundesumweltministerium angenommen, das im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative den Einsatz von 40 Elektrolastenrädern bei sieben städtischen Kurier- und Expressdiensten

fördert – denn wer könnte für erste Testfahrten besser geeignet sein als die flotten Boten?

Das Projekt, das auch in Hamburg läuft, soll zum einen das mögliche Potenzial der Emissionsreduktionen durch den Einsatz solcher Elektrofahrzeuge bewerten und zum anderen analysieren, welche Rahmenbedingungen für diese Innovation im städtischen Wirtschaftsverkehr notwendig und förderlich sind. Ein innovativer Weg also, um den Einsatz von Kraftfahrzeugen und somit den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern. Das Pilotprojekt soll dabei aber neben Firmenkunden auch die Stadtbevölkerung ansprechen und mehr Bewusstsein für umweltfreundliche Verkehrsformen schaffen.

Mehr Informationen unter: www.ich-ersetze-ein-auto.de



Foto: Amac Garbe für DLR

Impressum

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt
Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg
www.hamburg.de/bsu

V.i.S.d.P. Dr. Elisabeth Klocke
Bestellungen und Rückfragen
mitte-altona@steg-hamburg.de
weitere Informationen
www.hamburg.de/mitte-altona

Redaktion
urbanista: Anna Wildhack, Astrid Großmann, Christian Heinrich, Oliver Driesen, Markus Ewald, Suitbert Schmitt, Sven Lohmeyer, Peter Fey
steg Hamburg mbH: Jan Seeringer

Konzept & Gestaltung
urbanista: Christian Heinrich, Sonja Steven
Druck Druckerei Weidmann
Auflage 20.000 St.
Ausgabe 7. Mai 2013

**Hamburg**

Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt