

Bahn frei für Mitte Altona: Stadt und Eigentümer einigen sich

Hamburger Senat stimmt städtebaulichem Vertrag mit privaten Eigentümern der Flächen von Mitte Altona zu – Hamburgs größtes Entwicklungsprojekt nach der HafenCity kann jetzt realisiert werden. mehr dazu ab Seite 2

Was sind die wichtigsten Inhalte des städtebaulichen Vertrags?

Was sind die Kernpunkte der Einigung, welche Nutzungsformen werden wo liegen, wer trägt die Kosten? Mitte Altona aktuell gibt Ihnen einen Überblick über den Vertrag und die nächsten Schritte.

mehr dazu ab Seite 3

Oberbaudirektor Jörn Walter und aurelis-Geschäftsführer Ivo Iven im Gespräch

Warum war der Weg so mühsam? Ist dieses Fundament nun tragfähig? Und was blieb von den Visionen? ... – Mitte Altona aktuell befragte zwei Protagonisten der Einigung zu den Verhandlungen und den Ergebnissen.

mehr dazu ab Seite 6

Veranstaltungen zum Vertragswerk & Auslegung des Bebauungsplanentwurfs

Konkrete Informationen und Möglichkeiten für Rückfragen zum städtebaulichen Vertrag, Details zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans – alles zum Bürgerdialog Mitte Altona im ersten Quartal 2014.

mehr dazu auf Seite 7

Die Verhandlungen sind abgeschlossen

Das lange Ringen zwischen Stadt und Eigentümern hat sich gelohnt: Die Eigentümer verpflichten sich, die städtebaulichen Ziele der Stadt Hamburg umzusetzen. Noch in diesem Jahr wird mit konkreten Bauanträgen für die ersten Häuser gerechnet. Doch wie kam es dazu und wie geht es nun weiter?

Warum wurde verhandelt?

Das Planungsverfahren von Mitte Altona ist sehr komplex. Das liegt vor allem daran, dass keine der Flächen, auf denen das künftige Quartier entstehen soll, im Eigentum der Stadt Hamburg ist. Die Flächen des ersten Entwicklungsabschnitts (Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Altona) gehören drei Eigentümergesellschaften: Neben aurelis sind es die Grundstücksgesellschaft Panta 69, die ein Unternehmen der Hamburger ECE ist, und die Grundstücksgesellschaft Panta 112, die aus einem Konsortium von Behrendt Wohnungsbau, Harmonia Immobilien, Fraatz Bauunternehmen und ECE besteht. Die Flächen im zweiten Entwicklungsabschnitt (Gelände des Fernbahnhofs Altona) waren nicht Teil der Verhandlungen. Sie gehören der Deutschen Bahn AG, die noch keine Entscheidung über die Verlagerung des Fernbahnhofs von Altona nach Diebsteich getroffen hat.

Auch wenn die Flächen des ersten Bauabschnitts nicht der Stadt gehören, konnte sie großen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung Mitte Altonas nehmen, denn sie hat ein besonderes Verfahren des Baugesetzbuches angewandt – die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB. Über ein solches Verfahren kann sie starken Einfluss auf die Entwicklung eines Gebiets nehmen, wenn dieses durch seine Größe und Lage von gesamtstädtischer Bedeutung ist. Und das ist bei Mitte Altona der Fall, wie die vorbereitenden Untersuchungen Mitte Altona 2012 gezeigt haben. Deshalb konnte die Stadt Hamburg den Eigentümern vorgeben, was auf den Flächen des ersten Entwicklungsabschnitts entstehen soll. Über die Bereitschaft der Eigentümer, diese Ziele umzusetzen, wurde in den vergangenen Monaten verhandelt. Die Eigentümer haben diesen Zielen zugestimmt und sie in einem städtebaulichen Vertrag fest-

gehalten. Hätten die Eigentümer diesen Zielen nicht zugestimmt, hätte die Stadt auf Grundlage dieses städtebaulichen Verfahrens die Flächen von den Eigentümern kaufen können.

Über was wurde verhandelt?

Rund zwei Jahre lang hat die Stadt mit den drei Eigentümergesellschaften über die inhaltlichen,

städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (Ankauf der Flächen durch die Stadt) abgewendet werden. Die Einigung zwischen Stadt und Eigentümern wird daher auch „Abwendungsvereinbarung“ genannt. Damit ist der Weg frei für den Bau der dringend benötigten 1.600 Wohnungen.

Dass die Flächen dabei in den Händen der privaten Eigentümer bleiben, liegt auch im Interesse der Stadt. Denn mit dem Vertrag haben sich die Eigentümer verpflichtet, ihre Grundstücke im Sinne der städtebaulichen Ziele zu nutzen und tragen zudem einen Großteil der Kosten für die Entwicklung. Die Wertsteigerung der Grundstücke, die durch die Umwandlung von Bahn- und Gewerbeflächen in baureifes Land entsteht, kommt vollständig der Entwicklung der Flächen zugute.

Wie geht es weiter?

Der städtebauliche Vertrag ist bislang nur paraphiert und noch nicht unterzeichnet worden. Das bedeutet, dass die Parteien sich auf einen Vertragstext verständigt haben und die Verhandlungen damit abgeschlossen sind, der Vertrag aber noch nicht bindend ist. Endgültig unterzeichnet wird der Vertrag erst, nachdem er mit der Öffentlichkeit im Januar und Februar diskutiert worden ist. Der öffentliche Dialog bedeutet allerdings nicht, dass an dem Vertrag noch große Änderungen vorgenommen werden sollen. Der Vertrag wird nur dann wieder aufgeschnürt, wenn schwerwiegende Mängel bestehen.

Sobald der städtebauliche Vertrag wirksam ist und der dazugehörige Bebauungsplan Altona Nord 26 – der noch bis zum 17. Februar öffentlich ausliegt – einen Stand erreicht hat, der die Genehmigung der geplanten Bauvorhaben ermöglicht, können die privaten Eigentümer Bauanträge

stellen. Um zügig mit dem Wohnungsbau zu beginnen, haben sich die Eigentümer verpflichtet, dass die ersten Bauanträge für ein Drittel der Wohnungen ab diesem Zeitpunkt innerhalb von 24 Monaten zu stellen sind. Die ersten Anträge werden voraussichtlich noch in diesem Jahr gestellt werden.

rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen gerungen. So ging es in den Verhandlungen unter anderem um die Sicherstellung eines großen Angebots an preiswertem Wohnraum, Perspektiven für vorhandene Gewerbebetriebe, die Errichtung eines öffentlichen Parks und einer Schule sowie die Kostenbeteiligung der Investoren. Auch die Gewährleistung von Barrierefreiheit und die Förderung autoreduzierten Wohnens waren Gegenstand der Verhandlungen. Weitere Details zum Inhalt des städtebaulichen Vertrags erfahren Sie auf den folgenden Seiten.

Letztlich konnten sich beide Parteien einigen und die Ziele der Entwicklung im städtebaulichen Vertrag festlegen, deswegen konnte die Einleitung der

Startschuss für 1.600 Wohnungen



Liebe Leserinnen, liebe Leser,
es ist geschafft! Rund 1.600 neue Wohnungen können nun im Herzen Altonas entstehen! Grundlage hierfür

ist die Einigung der Stadt mit den privaten Eigentümern der Flächen Mitte Altonas. Zusammen mit dem Bebauungsplan Altona Nord 26, der seit Mitte Januar für einen Monat öffentlich ausliegt, bildet der Vertrag die Grundlage für den Bau eines lebendigen, familienfreundlichen und sozialen Wohnquartiers. Dazu gehört unter anderem die Einigung auf den sogenannten Drittmix, der maximal ein Drittel des Wohnungsbaus für Eigentumswohnungen vorsieht und festlegt, dass ein weiteres Drittel öffentlich geförderte Wohnungen sein müssen. Die Stadt wird außerdem Grundstücke für Baugemeinschaften von den momentanen Grundeigentümern erwerben und diese über die Hamburger Agentur an Baugemeinschaften vergeben, die so auf 20 Prozent der Gesamtfläche ihre individuellen Planungen verwirklichen können. Zudem werden fast 300 Kita-Plätze entstehen, es wird ein öffentlicher Park geschaffen und auch die Förderung von autoreduziertem Wohnen ist Gegenstand des Vertrages. Den Großteil der Kosten, um die im städtebaulichen Vertrag vereinbarten Maßnahmen umsetzen zu können, tragen die Eigentümer. Die Gewinne bei der Wertsteigerung der Grundstücke fließen vollständig in die Entwicklung der Flächen.

Auf diese und weitere Details haben sich die Verhandlungspartner im städtebaulichen Vertrag geeinigt, der aber letztlich vor allem eines ist: eine einvernehmliche Lösung, die sicherstellt, dass die so dringend benötigten Wohnungen auch schnell gebaut werden können.

Julia Brunk

Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Eigentumsverhältnisse

(zum Zeitpunkt des Verhandlungsabschlusses)

- ECE (KG PANTA 69)
- aurelis GmbH
- KG PANTA 112

Wohnformen, Gewerbe, Kinder- tagesstätten – wo wird was liegen?

Basierend auf den Ergebnissen der Verhandlungen steht nun auch die Verteilung von Nutzungen fest. Wo geförderter Wohnungsbau, Eigentumswohnungen, Baugemeinschaften oder Gewerbe etc. entstehen sollen, finden Sie in dieser Übersicht.

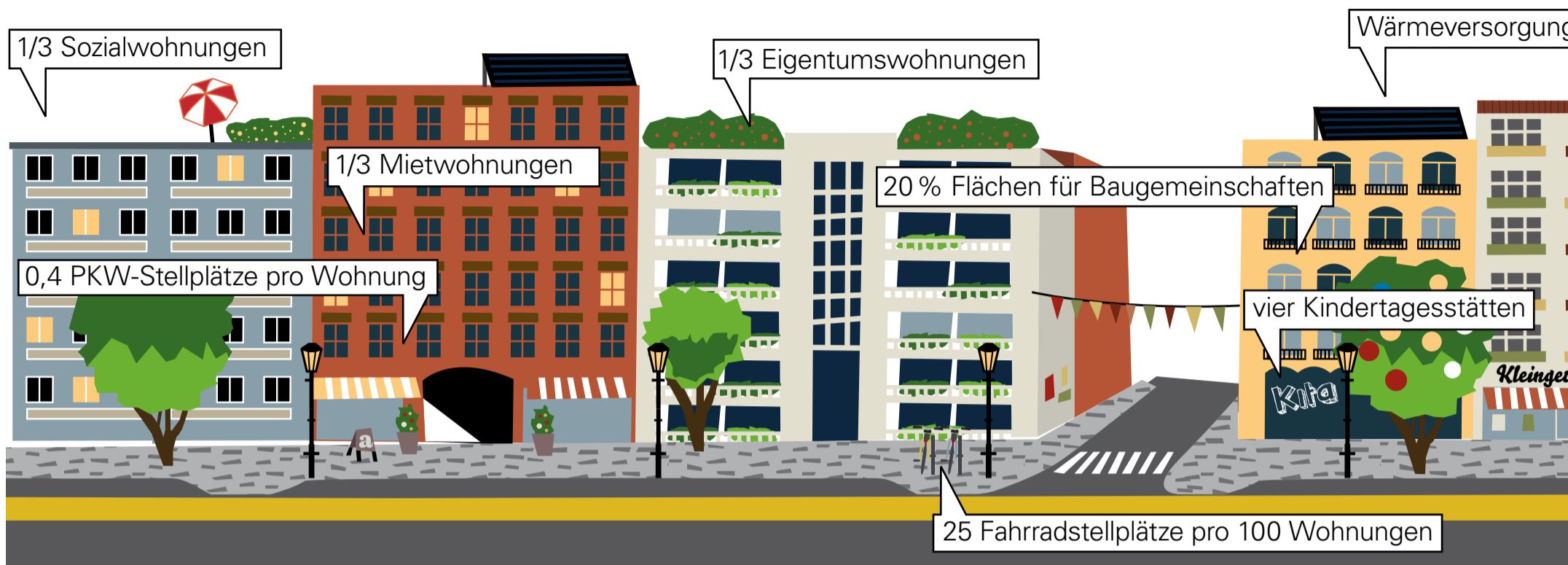


Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Plangrundlage: André Poitiers Architekt RIBA Stadtplaner, Hamburg mit arbos Freiraumplanung GmbH & Co. KG Hamburg

LEGENDE

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | geförderter Wohnungsbau |  | Raum für Kleingewerbe mit festgelegten Anfangsmieten |
|  | geförderte Baugemeinschaften |  | Stadtteilschule |
|  | Eigentumsbaugemeinschaften |  | Verteilung/Verortung der Wohnformen: Festlegung im Rahmen der Hochbauwettbewerbe |
|  | freifinanzierte Miet- und Eigentumswohnungen |  | Standorte für Kindertagesstätten |
| | |  | Erdgeschosszonen mit überwiegend gewerblichen Nutzungen, Läden, sozialen Einrichtungen, Gastronomie etc. |

Das sind die wichtigsten Verhandlungsergebnisse



Über zwei Jahre haben Stadt und Eigentümer über die inhaltlichen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen des städtebaulichen Vertrags verhandelt. Am 17. Dezember 2013 war es soweit: Der Senat stimmte dem Vertrag zu – ein Meilenstein für den Bau von 1.600 Wohnungen. Im Folgenden geben wir Ihnen einen Überblick über die getroffenen Vereinbarungen:

Kostenverteilung

Das Ringen um die Kostenverteilung war einer der größten Streitpunkte in den langwierigen Verhandlungen. Die geschätzten Gesamtkosten für das Projekt betragen 74,54 Millionen Euro. Den größeren Teil übernehmen die Grundstückseigentümer, denn sie profitieren ganz wesentlich von der Umwandlung der Brachfläche in innerstädtisches Bauland. Die damit verbundene Wertsteigerung von 47,85 Millionen Euro wird von den Eigentümern vollständig in die Entwicklung der Flächen investiert. Die verbleibende Differenz in Höhe von 26,69 Millionen Euro übernimmt die Stadt. Das Risiko möglicher Kostensteigerungen trägt jeweils die Partei, die für die Durchführung der jeweiligen Maßnahme zuständig ist.

Bei der Realisierung werden einige Kosten von den Eigentümern komplett getragen, andere zwischen Stadt und Eigentümern aufgeteilt. Die Stadt trägt die Kosten für die Bodenordnung, also die Neuordnung der Grundstücke und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Geteilt werden die Kosten für das Anlegen des Parks, die Erstellung des Bebauungsplans und für das Mobilitätskonzept. Die äußere Erschließung, also der Ausbau von Straßen und Kanalisation im Umfeld, wird zu einem großen Teil von der Stadt finanziert, einen kleinen Anteil tragen jedoch auch die Eigentümer. Für die innere Erschließung sind die Eigentümer komplett selbst verantwortlich. Die meisten Kosten entstehen dabei durch die Bodenherichtung. Dies umfasst die Altlastensanierung der ehemaligen Bahngrundstücke, die Kampfmittelsondierung, die Entsorgung des Bodenaushubs für die Tiefgaragen und den Rückbau von Ge-

bäuden. Des Weiteren übernehmen die Eigentümer die Kosten für den Bau der Kindertagesstätten sowie für die Außenanlagen und Spielgeräte. Und auch die Einrichtung eines Quartiersmanagements ist Aufgabe der Eigentümer.

Wohnungsbau und Baugemeinschaften

Im ersten Entwicklungsabschnitt werden ca. 1.600 Wohneinheiten entstehen. Damit Mitte Altona ein sozial ausgewogenes Quartier wird, verpflichten sich die Eigentümer zum sogenannten Drittmix beim Wohnungsbau. Das heißt, ein Drittel der Gesamtfläche muss als öffentlich geförderter, ein Drittel aus freifinanziertem Wohnungsbau und ein Drittel darf für Eigentumswohnungen bereitgestellt werden. Die Flächen für den geförderten Wohnungsbau werden an die SAGA GWG, den Bauverein der Elbgemeinden und den Altonaer Spar- und Bauverein veräußert. 20 Prozent der Flächen sind zudem für Baugemeinschaften reserviert, die sich auf geförderte und Eigentums-Baugemeinschaften verteilen. Diese Grundstücke wird die Stadt von den Eigentümern erwerben und über die Agentur für Baugemeinschaften vergeben. Die Parzellierung der Baublöcke in einzelne Baugrundstücke ist grundsätzlich Sache der privaten Eigentümer. Der städtebauliche Vertrag enthält allerdings Regelungen, die eine kleinteilige Grundstücksstruktur anstreben. So werden die von der Stadt erworbenen Blöcke für Baugemeinschaften kleinteilig an diese vergeben. Zudem verpflichtet der Vertrag die Eigentümer zur Durchführung von Hochbauwettbewerben, bei denen angestrebt wird, dass je Block mehrere

Architekturbüros zum Zuge kommen und damit eine gestalterische Differenzierung der Gebäude erreicht wird.

Gewerbestruktur

Kleingewerbetreibende erhalten im Bereich der westlichen Güterhallen 1.800 Quadratmeter Bruttogeschossfläche. Die garantierte Anfangsmiete für die ersten drei Jahre liegt zwischen 4,00 Euro und 8,00 Euro pro Quadratmeter. Die bisher auf den Flächen von Mitte Altona ansässigen Gewerbetreibenden werden bei der Vergabe bevorzugt. Außerdem ist im allgemeinen Wohngebiet und am nördlichen Quartiersplatz an der Harkortstraße in den Erdgeschoss Gewerbe vorgesehen.

Inklusion

Um den Ansprüchen von Inklusion und barrierefreiem Wohnen gerecht zu werden, sollen die Eigentümer die Zugänge zu den Wohnungen und den einzelnen Wohneinheiten entsprechend gestalten. Des Weiteren sind beide Parteien bereit, auf 5 bis 10 Prozent der Geschossfläche Integrationsprojekte zu ermöglichen, wie beispielsweise altengerechtes Wohnen, Wohnprojekte für Menschen mit besonderen Zugangsschwierigkeiten zum Wohnungsmarkt, für

Menschen mit Behinderungen oder psychischen Erkrankungen. Mit dem Beginn der Baumaßnahmen werden die Eigentümer außerdem ein Quartiersmanagement für die Dauer von zehn Jahren einrichten, das eine Schnittstelle zwischen den Bewohnern, den Eigentümern und der Stadt bildet. Das Quartiersmanagement soll die Entwicklung des Quartiers begleiten, als Anlaufstelle während der Bauphase dienen und die Bewohner im weiteren Verlauf bei quartiersbezogenen Aktivitäten und der Nachbarschaftsbildung unterstützen.

Soziale Infrastruktur

Der städtebauliche Vertrag sieht den Bau mehrerer Kindertagesstätten für ca. 300 Kinder vor. Drei Kitas für ca. 250 Kinder werden durch die Eigentümer errichtet, eine weitere Kita wird im Rahmen der Baugemeinschaftsprojekte verwirklicht. In Mitte Altona wird zudem eine neue Stadtteilschule entstehen.

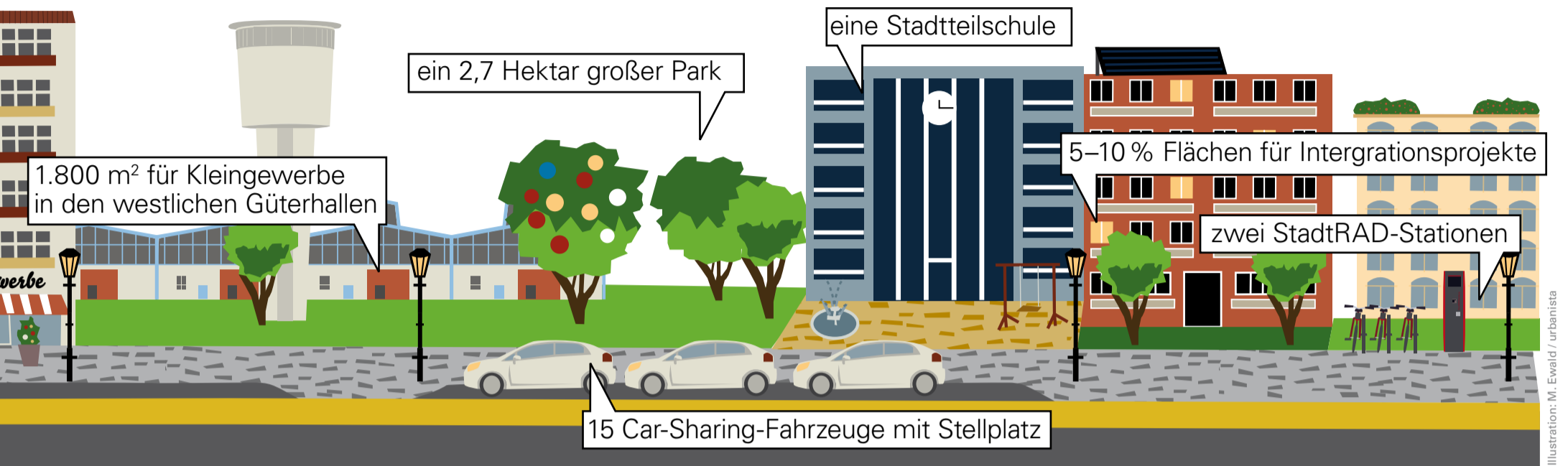
Mobilitätskonzept

In Mitte Altona sollen auto- und verkehrsreduziertes Wohnen besonders gefördert werden. Um den zukünftigen Bewohnern den Verzicht auf das eigene Auto zu erleichtern, sollen verschiedene Anreize



Die Kleiderkasse ist als Ort für eine Kita vorgesehen

g: 50 % regenerative Energieträger



stilisierte Illustration der Verhandlungsergebnisse

geschaffen werden. Die Stadt hat hierfür ein Mobilitätskonzept für Mitte Altona erarbeitet. Die Eigentümer beabsichtigen, die dort vorgeschlagenen Bausteine weiterzuentwickeln und sich an den Kosten zu beteiligen. Im Rahmen des Quartiersmanagements werden die Eigentümer außerdem eine Auswertung zum Mobilitätsverhalten der Bewohner durchführen.

Es ist beabsichtigt, im gesamten Projektareal im Durchschnitt nicht mehr als 0,4 Stellplätze je Wohnung herzustellen. Das heißt, für zehn Haushalte sollen durchschnittlich vier Stellplätze auf den privaten Grundstücken in Tiefgaragen errichtet werden. Es können auch weniger Stellplätze hergestellt werden, so dass zum Beispiel für die Baublöcke der Baugemeinschaften nur ein Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit realisiert werden kann. Des Weiteren soll es mindestens 15 Car-Sharing-Fahrzeuge unterschiedlicher Fahrzeugflotten inklusive Stellplatz geben. Und um den Radverkehr zu stärken, verpflichten sich die Eigentümer dazu, Flächen für zwei neue StadtRad-Stationen zur Verfügung zu stellen. Die Stadt wird die Radverbindungen zu den S-Bahnhaltestellen Holstenstraße und Altona verbessern. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr soll über eine Buslinie entlang der Harkortstraße gewährleistet werden.

Energieversorgung

Im Sinne des Klimaschutzes und der Energieeinsparung sollen in Mitte Altona die Potenziale für ein umweltverträgliches, nachhaltiges Bauen und Wohnen und eine ressourcenschonende Energieversorgung genutzt werden. Für die Neubauten im Projektgebiet wird eine preiswerte und sichere Energieversorgung angestrebt, die in besonderem Maße ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt. Mindestens 50 Prozent der Wärmeversorgung muss durch regenerative Energieträger erfolgen.

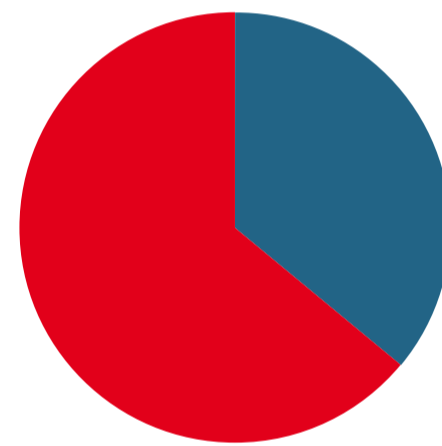
Lärmschutz

Das Projektgebiet ist durch Verkehrs- und Gewerbelärm vorbelastet. Daher müssen verschiedene Maßnahmen durchgeführt werden, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Der Bebauungsplan legt eine Reihe von Lärmschutzmaßnahmen fest, die als passiver Lärmschutz an den Gebäuden umgesetzt werden, wie die Optimierung von Grundrissen durch Ausrichtung der Wohn- und Schlafräume zur lärmabgewandten Seite, der Einbau von Lärmschutzfenstern sowie verglaste Balkone und Loggien. Diese Maßnahmen führen zu höheren Baukosten auf Eigentümerseite und schränken die Gestaltungsfreiheit der Gebäude ein. Aufgrund dieser Belastungen wurde ein Abschlag vom Bodenwertgewinn abgezogen, der diesem Nachteil entspricht.

Im Interview auf der nächsten Seite sprechen Oberbaudirektor Jörn Walter und aurelis-Geschäftsführer Ivo Iven über die Verhandlungen und deren Ergebnisse.

Den Vertrag und alle Anlagen finden Sie im Internet unter www.hamburg.de/mitte-altona

Verteilung der Kosten



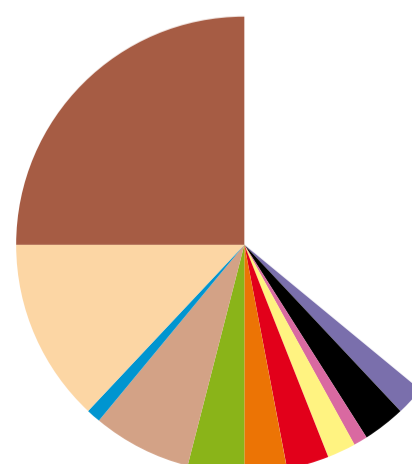
- Eigentümer (47,85 Mio.)
- Freie und Hansestadt Hamburg (26,69 Mio.)

Kostenverteilung Stadt Hamburg



- ÖPNV (7,0 Mio.)
- Park (1,3 Mio.)
- Mobilitätskonzept (0,94 Mio.)
- Bauleitplanung (0,8 Mio.)
- Bodenordnung (0,25 Mio.)
- Äußere Erschließung (16,4 Mio.)

Kostenverteilung Eigentümer



- Bodenherrichtung (18,6 Mio.)
- Innere Erschließung (9,78 Mio.)
- Bauleitplanung (0,8 Mio.)
- Finanzierung (5 Mio.)
- Park (3,13 Mio.)
- Mobilitätskonzept (2,46 Mio.)
- Äußere Erschließung (2,1 Mio.)
- Erstellung Masterplan (1,7 Mio.)
- Projektsteuerung (0,48 Mio.)
- Quartiersmanagement (2 Mio.)
- Wettbewerbe (1,8 Mio.)

„Das können alle Seiten so vertreten“

Was lange währt, wird endlich gut: Dreieinhalb Jahre nach einer ersten „Eckpunkte-Vereinbarung“ zwischen Stadt und Grundeigentümern von Mitte Altona liegt jetzt der unterschriftsreife Vertrag über die Aufgaben- und Kostenverteilung vor. Warum war der Weg so mühsam? Ist dieses Fundament nun tragfähig? Und was blieb von den Visionen? Mitte Altona aktuell fragte zwei Protagonisten der Einigung: Jörn Walter, Hamburgs Oberbaudirektor (im Fotos rechts), und Ivo Iven, Geschäftsführer der Region Nord/West bei aurelis, der große Flächen in Mitte Altona gehören.



Foto: Oliver Driesen / Urbanista

Am Verhandlungstisch konnte die Stadt den Eigentümern letzten Endes mit Enteignung drohen, falls sie Forderungen nicht erfüllen würden. War das eine faire Ausgangsposition?

Iven: Wir, also alle Eigentümer, waren uns von Anfang an mit der Stadt einig, dass wir im Grunde dasselbe städtebauliche Entwicklungsziel hatten. Es gab zwar immer wieder mal Drohungen von verschiedenen Seiten, aber eigentlich wollten wir dasselbe. Deshalb sind wir auch – nach langen Verhandlungen – zu diesem Vertrag gekommen. Wenn Sie die erste Vereinbarung von 2010 mit diesem Vertrag vergleichen, sehen Sie, wie weit die Eigentümer der Stadt entgegengekommen sind.

Warum sind die Verhandlungen zum Teil sehr zäh und langwierig verlaufen?

Walter: Im Lauf der Verhandlungen hat sich gezeigt: Wenn wir alle Forderungen an das künftige Quartier umsetzen, so wie wir es jetzt vorhaben, dann sind die entstehenden Kosten höher als die Wertsteigerung, die das Gelände durch die Bebauung erfährt. Es stellte sich also die Frage: Wie tariieren wir diese Mehrkosten aus? Da galt es, viele berechnete Einzelinteressen unter einen Hut zu bringen und zu einer Verständigung zu kommen. Das haben wir über die letzten Jahre in vielen mühsamen Gesprächen versucht und jetzt ein Stadium erreicht, wo wir denken: Das können alle Seiten so vertreten.

Im Ergebnis haben Sie sich auf den „Drittmix“ geeinigt: 1/3 frei finanziert, 1/3 öffentlich geförderter Mietwohnungsbau und 1/3 Wohneigentum. Dazu ein wenig Kleingewerbe. Ist das der ideale soziale Mix für den begehrten Wohnraum in Mitte Altona?

Iven: Zunächst ist dieser Drittmix eine politische Vorgabe, die wir akzeptiert haben, um unserer sozialen Verantwortung gerecht zu werden. Die Stadt hat die Verortung von gefördertem Wohnungsbau und von Baugemeinschaften vorgenommen und in einem Plan verzeichnet. Diese politischen Vorgaben haben wir erfüllt, da hat die Stadt sich durchgesetzt. Walter: Ob man in einer Stadt eine gute Mischung erreicht, hängt immer auch

davon ab, welche Gruppen man mit einer Entwicklung ansprechen kann. Das Ziel muss sein, dass das möglichst verschiedene Gruppen sind, um zu einem lebendigen Quartier zu kommen. Und da waren unsere Lösungswege der Drittmix, Grundstücke für Baugemeinschaften, aber auch die Einbindung möglichst unterschiedlicher Entwickler, die unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Im Vertrag gibt es nun also eine Reihe von Leitplanken, die günstige Voraussetzungen für eine gute Mischung schaffen.

Die Grundeigentümer müssen unter anderem für die Herstellung von 300 Kita-Plätzen sorgen – soziale Infrastruktur, die Ihnen keinen Profit bringt. Werden da nicht automatisch die billigsten Lösungen den Vorzug erhalten?

Iven: Nein, überhaupt nicht! Wir als aurelis stellen ja gerade den denkmalgeschützten Altbau der Kleiderkasse als Kita zur Verfügung, das schönste Bestandsgebäude auf dem Gelände. Entsprechend fachgerecht wird es saniert und hergerichtet. Und wir haben uns für die Kita-Plätze langfristig verpflichtet. Würden wir nichts Hochwertiges anbieten, fänden wir auch keine Betreiber.

Wurde zu guter Letzt auch Einigkeit über die Realisierung der neuen Stadtteilschule erzielt?

Walter: Wir hatten sehr lange mit dem Ziel verhandelt, das Grundstück von der aurelis zu übernehmen und den Bau dann über Schulbau Hamburg oder einen Dritten abzuwickeln. Allerdings gab es keine Einigung über die Frage, welchen Wert dieses Schulgrundstück hat. Daher haben wir im Vertrag jetzt ein anderes Verfahren verankert: aurelis baut die Schule selbst und betreibt sie auch selbst oder mit einem Partner. Das wäre also eine Öffentlich-Private Partnerschaft. Wir haben uns jetzt ein Jahr Zeit gegeben, um unter anderem mit einem Architekturwettbewerb die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Am Ende muss ein akzeptabler Mietpreis stehen, zu dem die aurelis uns diese Schule baut und über einen langen Zeitraum nutzen lässt. Sollte es aber auch über diesen Mietpreis keine Einigung geben, dann wird ein unabhängiger Gutachter beauftragt, der den Verkehrswert

bestimmt. Diesen Wert müssen dann beide Seiten laut Vertrag anerkennen und die weiteren Schritte darauf aufbauen. Iven: Die Schule soll 2018 fertig sein – das klingt weit weg, ist aber als Ziel sehr sportlich. Deshalb bereiten wir und die Stadt mit Hochdruck die nächsten Schritte auf der Basis vor, die Herr Walter genannt hat.

Wie schaffen Sie eine ressourcenschonende Energieversorgung in Mitte Altona?

Walter: Im Vertrag sind zwei Kennzahlen vereinbart: Zum einen darf die Energieversorgung des Quartiers maximal 120 Kilogramm CO₂ pro Megawattstunde verursachen. Zum anderen sollen 50 Prozent der Versorgung aus regenerativen Quellen stammen. Außerdem dürfen keine Anlagen zur Energieversorgung von Einzelgebäuden errichtet werden, sondern wir wollen das Quartier an ein Wärmenetz anschließen. Für die Umsetzung gibt es drei Varianten. Erstens ein Nahwärmenetz für den ganzen ersten Entwicklungsabschnitt, aber dazu müssten alle Eigentümer eine gemeinsame Betreiberform für dieses Netz finden. Zweitens mehrere kleinere Einzelnetze auf der Basis von Blockheizkraftwerken, die als Minimum einzelne Gebäudeblöcke versorgen müssen. Drittens der Anschluss an das Hamburger Fernwärmenetz über die Harkortstraße. Welche Variante es wird, darüber entscheidet neben der ökologischen Nachhaltigkeit nicht zuletzt auch der Preis, der ja dann auf die Bewohner des Quartiers umgelegt wird.

Das Quartier soll autoarm werden. Die Grundeigentümer müssen das von der Stadt entwickelte Mobilitätskonzept weiterentwickeln und dafür teilweise die Kosten tragen. Wie sorgen Sie trotz weniger Autos für Mobilität?

Iven: Der Vertrag regelt zunächst, dass es eine eingeschränkte Versorgung mit Stellplätzen gibt. Die Baugemeinschaften etwa erhalten weniger Stellplätze. Bei anderen Blockbebauungen gibt es Abstufungen, je nachdem, ob es Miet- oder Eigentumswohnungen sind. Trotz der eingeschränkten Stellplätze ist die Mobilität garantiert: Es gibt eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen

Nahverkehr, mindestens 15 Carsharing-Fahrzeuge an je einer Station im Norden und im Süden, zwei StadtRad-Stationen mit mindestens je 16 Stellplätzen. Elektromobilität ist ebenfalls eingeplant ... Walter: ... und zwar im Kern zunächst dadurch, dass einige der Carsharing-Fahrzeuge elektrisch fahren. Dass wir in einem ganzen Quartier den Autoverkehr reduzieren und die Mobilität trotzdem erhalten bleibt, das haben wir in dieser Größenordnung bislang in keinem anderen Stadtteil realisiert. Wir müssen aktive Angebote schaffen, auf das Auto verzichten zu können, ohne eingeschränkt zu sein. Und da heißt die Lösung im 21. Jahrhundert: Verkehrsmittel benutzen statt besitzen! Dank Internet und Smartphones haben wir heute immer einen genauen Überblick über unsere aktuellen Mobilitätsverbindungen – unabhängig vom Verkehrsmittel. Das macht es vielen erst möglich, auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Man bezahlt nur noch für die tatsächliche Fortbewegung und nicht für ein Fahrzeug, das unproduktiv vor der Tür steht.

Stichwort Inklusion: Wie wird das Quartier für Menschen mit Behinderungen barrierefrei oder zumindest barrierearm?

Walter: Die UN-Konvention zur Inklusion von 2006 und der Hamburger Aktionsplan dazu von 2012 bedeuten einen fundamentalen Wandel: von der Ausgrenzung „Behinderter“ hin zu 100 Prozent gemeinsamem Leben von Menschen mit und ohne Behinderung. Die Mitte Altona ist das erste Quartier, wo wir das in großem Stil städtebaulich umsetzen wollen. Deshalb ist im Vertrag vorgesehen: Ein großer Teil aller Wohnungen wird barrierefrei oder barrierearm errichtet. Außerdem haben sich die Eigentümer verpflichtet, 5 bis 10 Prozent der Wohnfläche als Inklusionsprojekte zu bauen, so dass dort gemischte Wohngemeinschaften entstehen können. Zudem wird in Mitte Altona ein flächendeckendes Quartiersmanagement aufgebaut, das die technische Nutzbarkeit der Inklusionsangebote im Alltag gewährleisten und Beratung bieten soll. Und auch bei den öffentlichen Flächen wie dem Park wird von vornherein die Inklusion von Menschen mit Behinderungen eingeplant.

Iven: Auch wenn wir Erfahrungen aus

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

anderen Städten haben: Der „Einbau“ von Inklusion in dieser Tiefe und Vielfalt ist auch für uns ein Novum und eine sehr spannende Herausforderung.

Der Vertrag steht nun im Internet zum Download bereit, derzeit läuft eine Reihe von fünf Info-Veranstaltungen über die Inhalte des Vertrags. Er ist aber schon paraphiert, also zur Unterzeichnung vorgesehen. Kann das Paket nun von der Öffentlichkeit noch mal aufgeschürt werden?

Walter: Das hoffen wir natürlich nicht! Richtig ist, dass der Vertrag unterschriftsreif ist und der Senat ihm

zugestimmt hat. Aber wir hatten der Öffentlichkeit ebenso wie den parlamentarischen Gremien zugesichert, die Vertragsinhalte transparent zu machen und zur Diskussion zu stellen. Am Ende dieses Beteiligungsprozesses werden wir alle Anregungen und Änderungswünsche nicht nur protokollieren, sondern auch einen Vorschlag machen, wie damit umzugehen ist. Geändert werden kann der Vertrag aber nur, wenn alle Seiten sich einigen, und das hat meist auch mit Geld zu tun. Stadt wie Eigentümer haben grundsätzlich die Möglichkeit zu sagen: Wenn jetzt noch diese und jene Zusatzforderung kommt, dann werden wir nicht unterschreiben.

Wie das vom Senat, von der Bürgerschaft und von den Eigentümern bewertet wird, muss man am Ende sehen.

Wann kommen die Bagger?

Iven: Wir sind jetzt bei der Erschließungsplanung. Alle Abbruch-Anträge für die bestehenden Gebäude sind gestellt, so dass mit der Herrichtung des Geländes im Sommer begonnen werden kann. Dann wird die erste Stufe der Erschließungsmaßnahmen bis Anfang 2015 dauern, und dann kann der Hochbau losgehen. Und ich prophezeie heute, dass die Bauten dann schneller voranschreiten, als es heute vom Vertrag vorgesehen ist. Das

sage ich aus Erfahrung, die wir in anderen Städten gemacht haben: Wird erst einmal gebaut, dann geht es ruckzuck. Walter: Viele Maßnahmen sind schon fertig durchdacht und müssen nach Vorliegen der Unterschriften nur noch ausgelöst werden, so dass das durchaus schneller gehen kann als bei anderen städtebaulichen Verträgen. Wir sind sogar schon so weit, dass die Wettbewerbe vorbereitet werden. Ab Unterzeichnung kann es tatsächlich sehr schnell gehen.

BETEILIGUNG UND INFORMATION

Mitte Altona vor Ort: Veranstaltungen, Ausstellung & Auslegung Bebauungsplanentwurf

Das Jahr 2014 startet mit bedeutenden Verfahrensschritten, auch im Bürgerdialog Mitte Altona: Stadt und Eigentümer haben sich geeinigt – eine Veranstaltungsreihe informiert über den Vertrag. Parallel dazu findet die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs statt.



Veranstaltungsreihe zum städtebaulichen Vertrag Mitte Altona
Der städtebauliche Vertrag wird öffentlich vorgestellt und mit allen Interessierten diskutiert. Dafür lädt die Stadt noch bis Mitte Februar zu thematischen Veranstaltungen ein, die einzelne Themen fokussieren.

thematisch vertiefende Veranstaltungen:

- 28. Januar 2014, 19.00 Uhr
Themenschwerpunkte:
Wohnen & Gewerbe
- 6. Februar 2014, 19.00 Uhr
Themenschwerpunkte:
Mobilität, Quartiersentwicklung & Inklusion

Abschluss & Ausblick:

18. Februar 2014, 19.00 Uhr

Ort: Infozentrum Mitte Altona
Harkortstraße 121 (Hofeingang) ♿

Parallel findet die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs statt.

Bebauungsplan-Entwurf Altona Nord 26

Öffentliche Auslegung vom **16. Januar bis 17. Februar 2014**

Auslegung in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Die Änderungen des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms in Altona-Nord und der Bebauungsplan-

Entwurf Altona Nord 26 (zeichnerische Darstellungen mit textlichen Festsetzungen, Beschlusstexte, Begründung und Erläuterungsbericht) werden in der Zeit vom 16. Januar bis einschließlich 17. Februar 2014 montags bis freitags bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Auslegungsraum neben dem Stadtmodell öffentlich ausgelegt. Auskünfte werden unter der Telefonnummer 040-428 40 8039 erteilt. Während der öffentlichen Auslegung können Anregungen zum Bebauungsplan bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt – Amt für Landes- und Landschaftsplanung – vorgebracht werden. Sie können diese Stellungnahmen entweder schriftlich per Post schicken, den Brief bei der BSU vorbeibringen oder aber ihre Anregungen dort zur Niederschrift aufnehmen lassen. Eine Stellungnahme per E-Mail richten Sie bitte unter Angabe des vollständigen Namens und der Adresse an LP3@bsu.hamburg.de

Adresse:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Amt für Landes- und Landschaftsplanung
Neuenfelder Straße 19 ♿
21109 Hamburg
Dienstzeiten:
Mo.–Do.: 9.00–16.00 Uhr,
Fr.: 9.00–14.00 Uhr

Duplikate liegen im Bezirksamt Altona sowie im Infozentrum Mitte Altona aus.

Adressen:

Bezirksamt Altona, Technisches Rathaus
Jessenstraße 1–3 ♿, 22767 Hamburg
Öffnungszeiten: Dienstzeiten wie BSU

Infozentrum Mitte Altona
Harkortstraße 121 (Hofeingang) ♿
Öffnungszeiten: siehe unten

Infozentrum Mitte Altona

Im Infozentrum Mitte Altona können Sie sich über die aktuellen Entwicklungen und Planungen zum neuen Stadtteil informieren. Eine Ausstellung nimmt Sie mit auf einen Rundgang durch die vielfältigen Themen des Projekts.

Infozentrum Mitte Altona

Harkortstraße 121 (Hofeingang) ♿
22765 Hamburg
Öffnungszeiten:
Mo.: 10.00–15.00 Uhr
Mi.: 15.00–20.00 Uhr
Sa.: 11.00–16.00 Uhr

Sprechzeiten mit Fachplanern

Jeden ersten Mittwoch im Monat von 17.00–19.00 Uhr werden Sprechzeiten angeboten. Weitere Sprechzeiten zum Bebauungsplan finden am 28. Januar und 6. Februar jeweils um 17.30 Uhr vor den Veranstaltungen zum städtebaulichen Vertrag im Infozentrum statt.

Alle Termine, Präsentationen und Protokolle finden Sie auch im Internet unter: www.hamburg.de/mitte-altona

Termine



VERANSTALTUNGEN ZUM STÄDTEBAULICHEN VERTRAG

28. Januar 2014, ab 19.00 Uhr

Themen: Wohnen & Gewerbe

6. Februar 2014, ab 19.00 Uhr

Themen: Mobilität, Quartiersentwicklung & Inklusion

18. Februar 2014, ab 19.00 Uhr

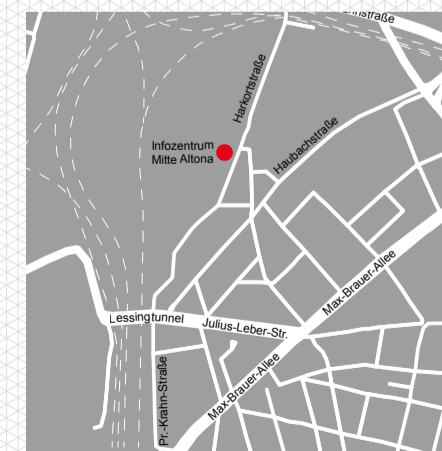
Abschluss & Ausblick

16. Januar bis 17. Februar 2014

Öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs

Altona Nord 26

Details zu Orten & Zeiten siehe links



Friede, Freude, Eigenheim?

WohnGut, Wunsch(t)raum, Wohnen PLUS – so nennen private Bauherren ihre gemeinsamen Projekte. Die Namen klingen nach großem Wohnglück, aber auch ein wenig idealistisch. Die eigenen vier Wände kostengünstig, individuell und vor allem eines: gemeinschaftlich gestalten. In einer Baugemeinschaft schließen sich Bauwillige zusammen und verschreiben sich dem Ziel, gemeinsam selbst genutztes, meist innerstädtisches, Wohneigentum zu schaffen. Auch in Hamburg liegt diese Art des Wohnungsbaus im Trend – im ersten Entwicklungsabschnitt Mitte Altonas werden zwanzig Prozent der Geschossfläche an Baugemeinschaften vergeben. Und tatsächlich bieten solche Zusammenschlüsse eine Reihe von Vorzügen: Zehn bis fünfzehn Prozent der sonst anfallenden Kosten können beim gemeinsamen Bau gespart werden. Gleichzeitig können die Baugruppen aktiv Einfluss ausüben – auf die Gestaltung ihres gesamten zukünftigen Lebensumfeldes. Für viele Bauherren ist auch der Gemeinschaftsgedanke, der oft weit über die Phasen des Planens und Bauens hinaus bestehen bleibt, attraktiv.

Aber natürlich läuft nicht immer alles glatt. Gerade die Meinungsvielfalt der Gemeinschaftsmitglieder birgt viel Konfliktpotenzial. Die eigenen Vorstellungen durchsetzen oder einzelne zugunsten des Kollektivs aufgeben? Ein Innenhof, mehrere Bauherren und keine Kompromisse – so hat es sich zum Beispiel vor einigen Jahren bei einer privaten Baugemeinschaft zugetragen. Zwar stand auch hier am Anfang der gemeinsame große Traum, aber immerhin eine Nutzungsregel für den Gemeinschaftshof wollte dann doch jeder aufstellen: Das Betreten der Rasenfläche? Das Benutzen von Sportgeräten? Untersagt. Das Abstellen von Fahrrädern? Ausschließlich nachts. Grillen? Schon gar nicht. ... – Was am Ende blieb? Ein leerer Innenhof.

Meist geht's aber gut. Sucht Ihre Baugemeinschaft Unterstützung auf dem Weg zum Eigenheim? Allgemeine Informationen zu Baugemeinschaften und spezielle zu Mitte Altona sowie Ansprechpartner für Ihre Fragen finden Sie bei der Agentur für Baugemeinschaften unter: www.hamburg.de/baugemeinschaften



Impressum

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

www.hamburg.de/bsu

Vi.S.d.P. Magnus-Sebastian Kutz

Bestellungen und Rückfragen
mitte-altona@steg-hamburg.de

weitere Informationen
www.hamburg.de/mitte-altona

Redaktion

urbanista: Anna Wildhack, Christian Heinrich, Oliver Driesen, Philine Lehmann, Astrid Großmann, 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 9, Januar 2014