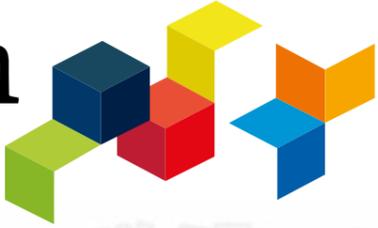


Diebsteich Mitte Altona



aktuell

INFORMATIONEN ZU PLANUNGEN UND PROJEKTEN

Städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmenplan Diebsteich

Vielfalt im Quartier

Alles zum Rahmenplan und wie er entstand

Das Gebiet rund um den künftigen Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona bietet große Chancen. Der nun fertiggestellte Rahmenplan zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals im Grenzbereich zwischen Altona und Eimsbüttel.

mehr dazu ab Seite 2

„Ziel ist es, mehr Stadt in der Stadt zu schaffen“

Hamburgs Oberbaudirektor Franz-Josef Höing und Altonas Baudezernent Johannes Gerdemann im Gespräch über die Entwicklungen rund um den Diebsteich sowie deren Bedeutung für die umliegenden Stadtteile und ganz Hamburg.

mehr dazu auf Seite 3

Blick zurück: So wars dort vor 100 Jahren

Auf einem Teilstück des Rahmenplan-gebiets lag Anfang des 20. Jahrhunderts einer der größten Vergnügungsparks Deutschlands, der Lunapark. Wir erinnern in dieser Ausgabe an das einst hamburgweit beliebte Freizeitziel für Jung und Alt.

mehr dazu auf Seite 12

Zeichnung: Grit Koellik

Über die Planungen und Verfahren am Diebsteich

Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona an den heutigen S-Bahnhof Diebsteich hat die Deutsche Bahn AG bereits im Juli 2014 beschlossen. Damit wurde der Grundstein für eine Entwicklung gelegt, die den umgebenden Stadtraum langfristig verändern wird. Um die Chancen dieser Entwicklung zu nutzen und in Einklang mit gesamtstädtischen Interessen zu bringen, ist eine übergeordnete Steuerung notwendig.

Vor diesem Hintergrund hat der Hamburger Senat im Februar 2017 die Einleitung vorbereitender Untersuchungen nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) für das Umfeld des künftigen Fern- und Regionalbahnhofs beschlossen. Dieses Instrument dient der Prüfung, ob für das Gebiet (insgesamt oder in Teilen) eine sogenannte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme festgelegt werden kann. Ziel des Senats ist es, das Gebiet zu einem modernen und urbanen Stadtquartier weiterzuentwickeln. An die vorbereitenden Untersuchungen ist auch die Erstellung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplans (siehe Seite 4-7) gekoppelt, der Bereiche des Umfelds mit einschließt und unmittelbar an die beiden Bauabschnitte von Mitte Altona anknüpft. Die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen und damit auch der Planungsprozess starteten im ersten

Quartal 2018 und wurden von einem umfassenden Beteiligungsprozess begleitet (siehe Seite 9). Die wesentlichen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung können Sie in dieser Ausgabe nachlesen (siehe Seite 8).

Was ist eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme?

Für die zügige und koordinierte Umsetzung großer Stadtentwicklungsvorhaben ist in § 165 des Baugesetzbuchs die sogenannte städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorgesehen. Da dieses rechtliche Planungsinstrument der Stadt weitreichende Eingriffsmöglichkeiten in Eigentumsrechte ermöglicht, gehen der Festlegung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umfassende Untersuchungen voraus, die sogenannten vorbereitenden Untersuchungen.

Was sind vorbereitende Untersuchungen?

Die vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 BauGB dienen als Grundlage für die Beurteilung, ob die Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vorliegen. Hierfür findet eine umfassende Analyse der Ausgangslage statt, in der die eigentumsrechtlichen, sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge des Untersuchungs-

gebiets erfasst werden. Dabei werden Chancen als auch Entwicklungshindernisse aus städtebaulicher, freiraumplanerischer, verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht geprüft.

Mit den vorbereitenden Untersuchungen Diebsteich wird außerdem festgestellt, ob alle rechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorliegen. Zudem wird geprüft, ob die Planungen für das Gebiet nur mit dem Instrument der Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden können oder ob eine Umsetzung auch durch Kooperation mit den Grundeigentümern und alternative Planungsinstrumente wie z. B. Bebauungspläne oder städtebaulichen Verträgen möglich ist.

Was ist ein städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmenplan?

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurde ein städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmenplan erarbeitet, der auf die umfassende Bestandsanalyse und die Anregungen aus den diversen Beteiligungsformaten aufbaut. Der Rahmenplan zeigt die Entwicklungsziele für das Gebiet am Diebsteich auf und verbindet es mit den angrenzenden Stadtbereichen.

Ein spannendes Kapitel



Liebe Leserinnen, liebe Leser, durch die Entscheidung der Deutschen Bahn, den Fern- und Regionalbahnhof Altona an den Standort Diebsteich zu

verlagern, wird ein attraktiver und leistungsfähiger Mobilitätsknoten im Hamburger Westen geschaffen. Mit der für Frühjahr 2027 geplanten Eröffnung des Bahnhofs ergeben sich auch für das künftige Bahnhofsumfeld neue Perspektiven.

Vor zwei Jahren begann deshalb ein umfassender Planungsprozess, bei dem die Entwicklungsmöglichkeiten des Quartiers rund um die heutige S-Bahn-Station Diebsteich untersucht wurden. Unter Beteiligung von Öffentlichkeit, Anwohnerschaft, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Gewerbetreibenden setzte sich das beauftragte Planungsteam intensiv mit dem Gebiet auseinander und erarbeitete einen städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan.

Schon heute ist das Quartier am Diebsteich ein besonderes Stück Stadt. Hier begegnen sich Altona und Eimsbüttel, und unterschiedliche Funktionen, wie Arbeiten, Wohnen, Sport und Freizeit treffen aufeinander. Mit dem nun vorliegenden Rahmenplan wurde ein Konzept für die schrittweise Entwicklung bis 2040 erstellt, das den Charme und die vielfältigen Prägungen des Orts bewahrt und zugleich das Gebiet um neue, verträgliche Nutzungsbausteine ergänzt. So entstehen mit Musikhalle und Regionalstadion Orte für Kultur und Sport, von denen ganz Hamburg profitiert. Mit dem Lunapark wird ein grüner „Central Park“ geschaffen – mit erneuerten Sportflächen und Anbindung an die bestehenden Grünzüge zum Volkspark Altona und zur Elbe. Neue Rad- und Fußwege verknüpfen das Gebiet mit seiner Umgebung. Eine Idee, die mir besonders am Herzen liegt, ist die Umnutzung des beeindruckenden Paketpostgebäudes zu einer „Kulturmaschine“, die zum kulturellen Mittelpunkt des Quartiers entwickelt werden soll.

Die zusätzlichen Angebote an Sport, Grün und Kultur und die neuen Wegeverbindungen werden auch den Bewohnerinnen und Bewohnern von Mitte Altona und dem noch zu entwickelnden Holstenquartier zugutekommen.

Um die vielen Ideen aus dem Rahmenplan umsetzen zu können, bedarf es weiterer Schritte. Für zentrale Projekte werden wir in den kommenden Jahren Wettbewerbsverfahren durchführen und das Planrecht aktualisieren. Selbstverständlich erhoffen wir uns auch hier – wie schon in den Prozessen zuvor – eine rege Beteiligung der Öffentlichkeit.

Über Beteiligungsmöglichkeiten und die weiteren Fortschritte werden wir Sie über Diebsteich Mitte Altona aktuell und unsere Internetangebote wie gewohnt informieren. Danke für Ihr Interesse an diesem spannenden Kapitel der Hamburger Stadtentwicklung!

Dorothee Stapelfeld

Dr. Dorothee Stapelfeld
Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

„Hier soll keine ganz neue, ‚geschleckte‘ Welt entstehen!“

Altonas Baudezernent Johannes Gerdemann und Hamburgs Oberbaudirektor Franz-Josef Höing im Gespräch über die Entwicklungen rund um das Gebiet am Diebsteich.

Eine Langfassung dieses Interviews finden Sie online unter www.hamburg.de/diebsteich-mittealtona.

Das Quartier am Diebsteich liegt zwischen den Zentren von Altona und Eimsbüttel – etwas abseits der innerstädtischen Quartiere und mit einem ganz eigenen Charme. Welchen Charakter soll das Gebiet am Diebsteich künftig haben?

Höing: Herr Gerdemann und ich sind ganz am Anfang mit dem Fahrrad durch das Quartier geradelt und unser Eindruck war, dass der Ort einen etwas rauhen Charme hat und manchmal spröde wirkt, aber andererseits auch von einer unglaublichen Vielfalt geprägt ist. Man findet dort wertvollen Wohnungsbau aus den 1920er-Jahren, es gibt Sportanlagen, die anderswo fehlen, eine perfekte Erschließung durch die S-Bahn und diese Mischung aus Wohnen und Arbeiten, die für uns Planer und Planerinnen immer wichtig ist. Nun ist das Quartier, auch ausgelöst durch die Entscheidung der Bahn, den neuen Fernbahnhof Altona hier zu errichten, stärker in den Fokus geraten. Aus der Politik gab es früh ein offensives Plädoyer dafür, dass die gewerbliche und sportliche Prägung des Standorts erhalten bleiben soll. Es gibt vitale Industrie- und Gewerbeunternehmen, Bildungseinrichtungen und ein paar große Betriebe, die sich nicht einfach verlegen lassen. Unser Ziel ist es, mehr Stadt in der Stadt zu schaffen – das heißt, eine kompaktere, dichtere Nutzung, die die großen Strukturen durch Kleinteiligkeit ergänzt und den rauhen Charme bewahrt, damit nicht eine ganz neue, „geschleckte“ Welt entsteht.

Gerdemann: Am Diebsteich finden wir heute Nutzungen, die uns in den letzten Jahren an anderer Stelle durch die enormen Wohnungsbauaktivitäten verloren gegangen sind: Gewerbeflächen, Sport- und Freizeitanlagen oder große Industriebetriebe – dies ist andernorts leider verschwunden. Deshalb wollen und müssen wir die vier Fußballplätze, die großen Industrieanlagen oder die vielen Gewerbebetriebe erhalten und diese Nutzungen bei der Planung des neuen Quartiers berücksichtigen, was eine Garantie dafür gibt, dass hier nicht ein völlig neues, anderes Quartier entsteht.

Was ist aus verkehrlicher Sicht für das Quartier zu erwarten?

Höing: Wir haben sehr detailliert geprüft, welche Verkehrsverbindungen entstehen müssen, wenn der Fernbahnhof am Diebsteich entsteht. Der heutige Bestand an Gebäuden und Nutzungen limitiert natürlich die Möglichkeit, das Quartier stets mit dem Auto zu erreichen – dafür ist schlicht kein Platz.

Deshalb wollen wir vor allem den Rad-, Fuß- und Busverkehr stärken. Zusätzlich gibt es Planungen, die S-Bahn im Hamburger Stadtgebiet – auch hier im Westen der Stadt – deutlich auszubauen.

Welche Auswirkungen hat die Bahnverlagerung für den heutigen Bahnhof Altona und das Umfeld?

Gerdemann: Der Großteil der Frequenz, die man am sehr belebten heutigen Bahnhof Altona hat, entsteht durch das Aus- und Umsteigen zwischen S-Bahnen und Bussen. Dies wird unverändert so bleiben und die Nutzerzahlen werden langfristig weiter steigen. Selbst wenn pro Tag mehrere tausend Passagiere, die heute in den Regional- und Fernverkehr einsteigen, künftig am alten Bahnhofsstandort entfallen, wird diese Anzahl durch den allgemeinen Anstieg an Passagieren in Bussen und S-Bahnen binnen kurzer Zeit ausgeglichen. Trotzdem müssen wir natürlich Ideen entwickeln, wie der heutige Bahnhof und sein Umfeld künftig aussehen sollen, um dieser hohen Zentralität zu entsprechen.

Höing: Wenn man heute vom imposanten Rathaus Altona über den Platz der Republik zum Bahnhof geht, dann kommt man an einen Ort, der doch ziemlich in die Jahre gekommen ist – und das ist diplomatisch ausgedrückt. Den Bahnhof muss man in seinem heutigen Zustand wirklich nicht glorifizieren, die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Busbahnhofs wird der Zentralität und der Bedeutung des Ortes in keiner Weise gerecht. Wir werden die Infrastruktur neu organisieren und ein Stück Stadtreparatur betreiben, was dem Zentrum Altonas insgesamt zugutekommen wird.

Wie sind Sie bei der Entwicklung des Rahmenplans vorgegangen? Wie konnten sich Bürgerinnen und Bürger einbringen?

Höing: Da wir uns mitten in der Stadt befinden, konnte es natürlich keine Planung am Reißbrett werden – vieles ist bereits vor Ort und noch in Nutzung. Wir haben uns im Prozess daher schrittweise dem Rahmenplan angenähert. Aufgrund der komplexen Situation vor Ort waren zahlreiche Fachbehörden beteiligt. Und da das Gebiet zwischen den Bezirken Altona und Eimsbüttel liegt, waren auch die beiden Bezirke mit dabei. Die Planungen sind nicht im stillen Kämmerlein entstanden, sondern es gab mehrere öffentliche Veranstaltungen und Workshops, auf denen wir die verschiedenen Themen mit den Menschen vor Ort diskutiert haben. Mit diesen offenen Werkstätten haben wir



ganz absichtlich ein Format gewählt, das sich nicht an Fachpublikum richtet, sondern an die Bürgerinnen und Bürger, um mit ihnen sehr konkret über einzelne Orte, Ideen und Vorstellungen für das Quartier zu sprechen. Die Ergebnisse haben wir dann mit den verschiedenen Fachplanern ausgewertet. Es gab auch kritische Stimmen, die ihre Sorgen artikuliert haben – es wäre naiv zu glauben, dass am Ende alle immer einer Auffassung sind. Wir haben all diese Argumente sorgfältig abgewogen.

Auf dem Gelände soll auch eine Musikhalle entstehen – warum dort?

Gerdemann: In Hamburg gibt es schon lange einen Bedarf nach einer Musikhalle für Konzerte mit einer Zuschauerzahl von bis zu 5.000 Personen. Wer die Stadtentwicklung in den letzten 15 Jahren beobachtet hat, der weiß, dass diese Musikhalle schon in verschiedenen Stadtteilen vorgeschlagen und geprüft wurde – von St. Pauli bis in die HafenCity. Dabei geht es um die Nähe zur U- oder S-Bahn, die Nähe zur Innenstadt und weiteren kulturellen Angeboten der Musikszene, so dass sich Angebote auch gegenseitig befruchten können. Eine funktionierende Nähe haben wir am Diebsteich über die S-Bahn in wenigen Stationen Entfernung, so dass es auch aus Sicht der Musikwirtschaft ein geeigneter Standort ist.

Wie stehen die Entwicklungen in Mitte Altona, auf dem Holstenareal und rund um den Diebsteich in Beziehung zueinander? In Mitte Altona kann man das neue Quartier ja schon entstehen sehen – sind beide Standorte vergleichbar?

Gerdemann: Mitte Altona und das Holstenareal werden sicherlich, auch aufgrund der direkten räumlichen Nähe, eine gewisse Affinität zueinander haben. Die Bahntrasse und die Stresemannstraße sind aber eine große räumliche Trennung zum Diebsteich, so dass es kein direktes Anknüpfen an diese Quartiere, zum Beispiel durch ähnliche bauliche Typologien, am Diebsteich geben wird. Aber wir wer-

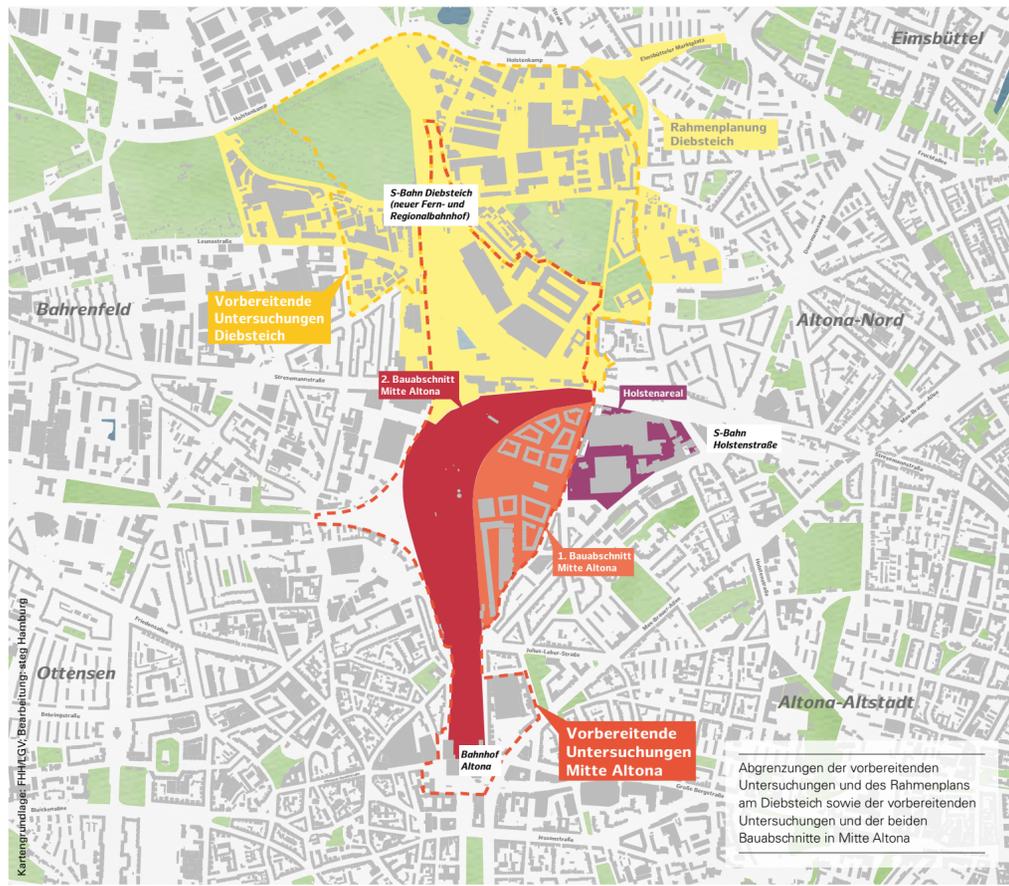
Johannes Gerdemann (l.) und Franz-Josef Höing

den Angebote schaffen, die dazu führen, dass sich beide Quartiere gegenseitig gut ergänzen und es Gründe für die Bewohnerinnen und Bewohner gibt, das jeweils andere Quartier zu besuchen. Hierzu zählen zum Beispiel Bildungs-, Sport- und Freizeit oder kulturelle Einrichtungen – so wachsen die Quartiere zusammen.

Stellen Sie sich vor, es ist das Jahr 2040. Warum werden Sie dann ganz persönlich in das Quartier kommen?

Höing: Ich bin ein großer Freund von städtischer Komplexität und einem vielfältigen Nutzungsangebot – und genau das kann hier entstehen. Man kann vom Diebsteich aus im Jahr 2040 schnell mit dem Rad in die freie Landschaft fahren, aber man ist ebenso schnell mit dem Rad in der Stadt. Und wenn man ein bisschen fauler ist, setzt man sich in die S-Bahn oder die Fernbahn. Es wird jede Menge interessante kulturelle Bausteine geben. Vielleicht gibt es auch architektonisch interessante Häuser, in denen ich dann gerne wohnen würde, was für einen Oberbaudirektor wichtig ist – auch wenn 2040 noch so lange hin ist, dass ich gar nicht ausrechnen kann, ob ich dann noch im Amt bin. Ich hoffe, dass es ein etwas unkonventioneller Ort sein wird. Und dann komme ich auch gut nach Eimsbüttel. Heute gibt es dazwischen noch einen Ort, der sich zwar Eimsbütteler Marktplatz nennt, aber bei dem man selbst mit großer Phantasie keinen wirklichen Marktplatz erkennt. Für diesen sehr komplexen Ort brauchen wir Planer und Planerinnen noch einen etwas längeren Atem, aber bis 2040 ist auch noch ein bisschen Zeit.

Gerdemann: Also wenn ich 2040 noch Fahrrad fahren kann, radle ich durch das Gebiet in den Volkspark, um mir einen schönen Nachmittag zu machen. Abends auf dem Rückweg höre ich ein Konzert in einem Club oder genieße gute Angebote in der Gastronomie. Das Quartier wird viel stärker als heute ein Teil von wichtigen Wegebeziehungen zwischen den Hamburger Stadtteilen – vor allem mit dem Rad.



Abgrenzungen der vorbereitenden Untersuchungen und des Rahmenplans am Diebsteich sowie der vorbereitenden Untersuchungen und der beiden Bauabschnitte in Mitte Altona

Neue Vielfalt für den Diebsteich – Erläuterungen zum Rahmenplan

Trotz seiner zentralen Lage findet das Gebiet am Diebsteich im Stadtgefüge bislang eher wenig Beachtung. Räumliche und funktionale Verbindungen zu den benachbarten zentralen Quartieren der Bezirke Altona und Eimsbüttel sind nur eingeschränkt vorhanden. Die Verlagerung des Fern- und Regionalbahnhofs wird einen wesentlichen Impuls für die Entwicklung des Gebiets am Diebsteich auslösen, aber auch unabhängig vom Bahnhofsneubau bietet das Quartier große Chancen zur Weiterentwicklung und Nachverdichtung, von denen auch die angrenzenden Stadtteile profitieren.

Es sind viele Schritte notwendig, um den neuen Fern- und Regionalbahnhof in den Stadtteil zu integrieren. Nicht nur das direkte Bahnhofsumfeld, sondern auch die anderen Teilflächen des Untersuchungsraums tragen dazu bei, ein lebendiges Quartier zu schaffen. Entsprechend dienen alle Maßnahmen im Freiraum und Verkehr dem Ziel, das Quartier durch neue Angebote insbesondere kultureller und sportlicher Art attraktiver und urbaner zu gestalten, es in die Stadtstruktur einzubinden und seiner zentralen Lage entsprechend zu nutzen.

Das Quartier am Diebsteich soll sich aber nicht sofort, sondern langsam und schrittweise weiterentwickeln. Große Bereiche bleiben dabei in ihrer heutigen Nutzung erhalten: Die gewerbliche Prägung der Standorte nördlich der Waidmannstraße sowie westlich der Bahn soll sich nicht verändern, einige Flächen können jedoch intensiver genutzt werden als heute. Auch das Wohnen bleibt vollständig erhalten und soll durch planerische Maßnahmen vor Verkehr und Lärm geschützt werden. Die Sportplätze werden instandgesetzt, modernisiert und teilweise neu angeordnet, um zusätzliche Flächen für einen zentralen neuen Park und bessere Fuß- und Radwegeverbindungen zu schaffen. Die größten Veränderungen können auf den ehemaligen Flächen von ThyssenKrupp-Schulte und der Paketpost erfolgen, die inzwischen der Stadt Hamburg gehören.

Bei der Erarbeitung des Rahmenplans wurde deutlich, dass der neue Fern- und Regionalbahnhof einen wichtigen Baustein für die Entwicklung des Gebiets darstellt, es werden aber auch andere, neue Nutzungen zum besonderen Charakter des Quartiers beitragen. Nicht der neue Bahnhof alleine definiert den Dreh- und Angelpunkt

des Quartiers, vielmehr werden weitere Orte und Gebäude aus dem Bestand aufgegriffen, teilweise umgenutzt und neu entwickelt und damit zu einem prägenden und lebendigen Miteinander verwoben. Hierzu zählen:

Das ThyssenKrupp-Schulte-Areal

Auf dem Grundstück, das sich in städtischem Besitz befindet, soll es neue Nutzungen geben, die über das Quartier hinaus wirken. Das Fußball-Regionalstadion sowie die Musikhalle mit jeweils bis zu 5.000 Plätzen werden dabei durch vielfältige Angebote aus Büro, Gastronomie, Handel, Kultur und Freizeit ergänzt. Die prägenden Gebäude an der Waidmannstraße sollen erhalten und neu genutzt werden.

Die ehemalige Paketpost

In der Auseinandersetzung mit dem Bestand entstand der Ansatz, das markante Gebäude der Paketpost zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die im städtischen Besitz befindliche Immobilie soll zum lebendigen Zentrum des Diebsteichquartiers werden, der auch über das Quartier hinaus als Anziehungspunkt wahrgenommen wird. Entstehen soll ein

Ort mit kreativer Atmosphäre, der zum Aufenthalt einlädt.

Der Lunapark mit Sportflächen

Die großen Sportflächen östlich der Bahntrasse werden derzeit durch Sportvereine genutzt und sind damit nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Sie sollen neu geordnet und in eine neue, attraktive öffentliche Grünfläche eingebettet werden. So entsteht ein grüner Park für das Quartier, der als Teil der Landschaftsachse Volkspark entwickelt wird.

Zusammengefasst:

Der Charakter des Quartiers soll sich auch zukünftig spürbar von den großen Neubauprojekten in unmittelbarer Nachbarschaft – Mitte Altona und Holstenareal – mit ihrem Schwerpunkt auf Wohnungsbau unterscheiden. Der bisherige, aufgrund des hohen Anteils an Gewerbe rauere Charme soll erhalten bleiben. Darüber hinaus werden neue Nutzungen im Untersuchungsgebiet angesiedelt, die den umliegenden Wohngebieten zugutekommen: kleinteiliges Gewerbe, Kreativwirtschaft, kulturelle Angebote und moderne Sportflächen. Einige Wohnungsneubauten sind an geeigneten Stellen ebenfalls denkbar.

Blick vom belebten Bahnhofsvorplatz auf die prägenden ThyssenKrupp-Gebäude, die neue Musikhalle und das Stadion sowie die verkehrsberuhigte Waidmannstraße mit Alleecharakter



Neuer Lunapark mit Radverbindung entlang der heutigen Memellandallee in Richtung Mitte Altona. Blick auf die umgebaute Paketpost mit möglichen neuen Nutzungsbausteinen



Waidmannstraße in Richtung neuer Bahnhof mit Blick auf die neu geordneten Sportplätze, das Regionalstadion und die Umfahrungsstraße für Gewerbe- und Logistikverkehre

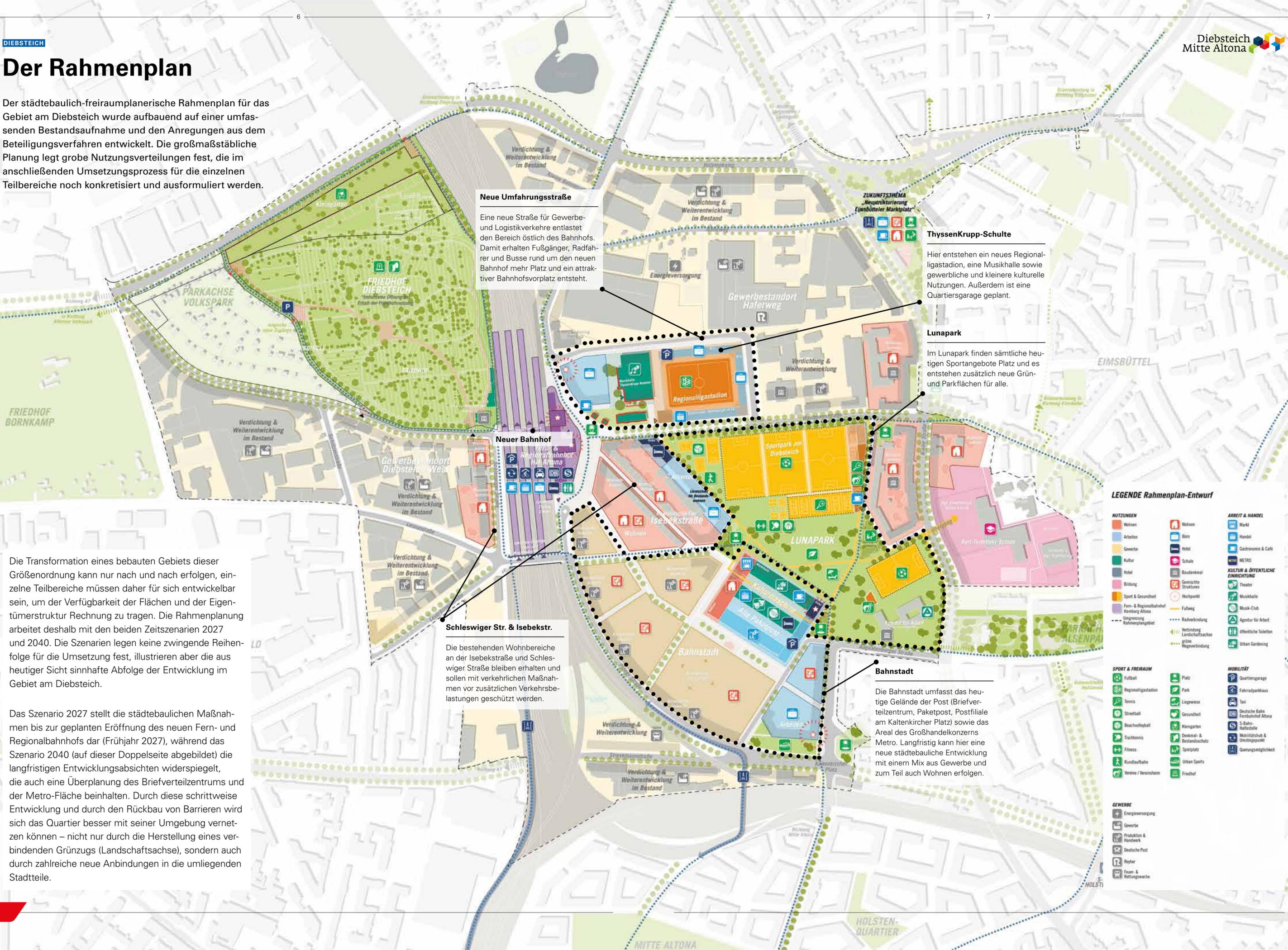


Der Rahmenplan

Der städtebaulich-freiraumplanerische Rahmenplan für das Gebiet am Diebsteich wurde aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme und den Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren entwickelt. Die großmaßstäbliche Planung legt grobe Nutzungsverteilungen fest, die im anschließenden Umsetzungsprozess für die einzelnen Teilbereiche noch konkretisiert und ausformuliert werden.

Die Transformation eines bebauten Gebiets dieser Größenordnung kann nur nach und nach erfolgen, einzelne Teilbereiche müssen daher für sich entwickelbar sein, um der Verfügbarkeit der Flächen und der Eigentümerstruktur Rechnung zu tragen. Die Rahmenplanung arbeitet deshalb mit den beiden Zeitszenarien 2027 und 2040. Die Szenarien legen keine zwingende Reihenfolge für die Umsetzung fest, illustrieren aber die aus heutiger Sicht sinnhafte Abfolge der Entwicklung im Gebiet am Diebsteich.

Das Szenario 2027 stellt die städtebaulichen Maßnahmen bis zur geplanten Eröffnung des neuen Fern- und Regionalbahnhofs dar (Frühjahr 2027), während das Szenario 2040 (auf dieser Doppelseite abgebildet) die langfristigen Entwicklungsabsichten widerspiegelt, die auch eine Überplanung des Briefverteilzentrums und der Metro-Fläche beinhalten. Durch diese schrittweise Entwicklung und durch den Rückbau von Barrieren wird sich das Quartier besser mit seiner Umgebung vernetzen können – nicht nur durch die Herstellung eines verbindenden Grünzugs (Landschaftsachse), sondern auch durch zahlreiche neue Anbindungen in die umliegenden Stadtteile.



Neue Umfahrungsstraße

Eine neue Straße für Gewerbe- und Logistikverkehre entlastet den Bereich östlich des Bahnhofs. Damit erhalten Fußgänger, Radfahrer und Busse rund um den neuen Bahnhof mehr Platz und ein attraktiver Bahnhofsvorplatz entsteht.

ThyssenKrupp-Schule

Hier entstehen ein neues Regionalgastadion, eine Musikhalle sowie gewerbliche und kleinere kulturelle Nutzungen. Außerdem ist eine Quartiersgarage geplant.

Lunapark

Im Lunapark finden sämtliche heutigen Sportangebote Platz und es entstehen zusätzlich neue Grün- und Parkflächen für alle.

Neuer Bahnhof

Fern- & Regionalbahnhof
Hauptbahnhof

Schleswiger Str. & Isebekstr.

Die bestehenden Wohnbereiche an der Isebekstraße und Schleswiger Straße bleiben erhalten und sollen mit verkehrlichen Maßnahmen vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen geschützt werden.

Bahnhofsstadt

Die Bahnhofsstadt umfasst das heutige Gelände der Post (Briefverteilzentrum, Paketpost, Postfiliale am Kaltenkircher Platz) sowie das Areal des Großhandelkonzerns Metro. Langfristig kann hier eine neue städtebauliche Entwicklung mit einem Mix aus Gewerbe und zum Teil auch Wohnen erfolgen.

LEGENDE Rahmenplan-Entwurf

NUTZUNGEN	ARBEIT & HANDEL
Wohnen	Wohnen
Arbeiten	Büro
Gewerbe	Hotel
Hotel	Kultur
Bildung	Schule
Sport & Gesundheit	Baudenkmal
Fern- & Regionalbahnhof Hamburg Altona	Gemischte Strukturen
Umgrenzung Rahmenplangebiet	Hochpunkt
	Fußweg
	Radverbindung
	Verbindung Landschaftsachse
	Grüne Wegverbindung
SPORT & FREIZEIT	KULTUR & ÖFFENTLICHE ENRICHTUNG
Fußball	Theater
Regionalligastadion	Musikhalle
Tennis	Music-Club
Streetball	Agentur für Arbeit
Beachvolleyball	Öffentliche Toiletten
Tischtennis	Urban Gardening
Fitness	
Rundlaufbahn	
Vereine / Vereinsheim	
	MOBILITÄT
	Quartiersgarage
	Fahrradparkhaus
	Taxi
	Deutsche Bahn Fernbahnhof Altona
	S-Bahn- Haltestelle
	Mobilitätshub & Umsteigepunkt
	Querungsmöglichkeit
GEWERBE	
Energieversorgung	
Gewerbe	
Produktion & Handwerk	
Deutsche Post	
Rayher	
Feuer- & Rettungswache	

Inhalte und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Begleitend zu den vorbereitenden Untersuchungen und der Ausarbeitung des Rahmenplans fanden seit Frühjahr 2018 verschiedene Formate der Bürgerbeteiligung statt (s. Abbildung auf Seite 9). Über Veranstaltungen, Online-Befragungen und Gespräche hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen neben Eigentümerinnen und Eigentümern auch Anwohnende und im Gebiet Arbeitende sowie die interessierte Öffentlichkeit eingebunden. Die zentralen Ergebnisse des Beteiligungsprozesses werden im Folgenden nach Themen gegliedert zusammengefasst.



Foto: BSW Mandant Plus



Umgang mit dem Bestand

Ein Großteil der Beteiligten hält eine schrittweise Entwicklung des Gebiets für angemessen. Dabei wird gewünscht, dass insbesondere die bestehenden Wohnbereiche vor Aufwertungsprozessen sowie vor Bau- und Verkehrslärm geschützt werden. Darüber hinaus sollen nach Wunsch der Bürgerinnen und Bürger zusätzliche Wohnungen im Gebiet entstehen. Sowohl für Bestandswohnungen als auch für neue Einheiten wird dabei eine sozialverträgliche Preisgestaltung gefordert.

Neben Wohnen werden auch kulturelle Nutzungen sowie die Ansiedlung von Nahversorgern und kleinteiligen Gewerbebetrieben (insbesondere mit künstlerischer, musikalischer und handwerklicher Ausrichtung) begrüßt.

Zahlreiche gewerblich geprägte Bereiche funktionieren aus Sicht von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Gewerbebetreibenden heute grundsätzlich gut und sollten daher mit ihrer gewerblichen Prägung erhalten bleiben. An diesen Orten haben tausende Hamburgerinnen und Hamburger ihren zentrumsnahen Arbeits- oder Ausbildungsplatz.



Verkehr und Wegebeziehungen

Ein zentrales Anliegen der Beteiligten betrifft die Themen Verkehr und Wegebeziehungen. Es lassen sich drei Hauptanliegen zusammenfassen: Zum einen wird die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs gewünscht. Die derzeit an vielen Stellen unebenen, nicht barrierefreien und schlecht gekennzeichneten Wege sollten demnach ausgebaut



werden. Nach Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger soll der Autoverkehr im Gebiet insgesamt zurückgehen, keinesfalls jedoch zunehmen. Mit den Planungen des neuen Fern- und Regionalbahnhofs sowie den neuen Nutzungen, die der Rahmenplan vorsieht, sollen keine erhöhten Belastungen durch zusätzliches Verkehrsaufkommen entstehen.

Zum zweiten fordern insbesondere die Gewerbebetriebe, den Gewerbeverkehr rund um den Diebsteich aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Mit den Planungen sollen keine Einschränkungen der für die Betriebe erforderlichen Verkehre einhergehen.

Das dritte Hauptanliegen umfasst den Wunsch, ausreichend Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner, die Gewerbebetriebe sowie mögliche neue Nutzungen im Quartier zu schaffen. Hierfür werden verschiedene Ansätze – von kostenfreien Stellplätzen in einer Quartiersgarage über Anwohnerparkplätze bis hin zu stark ansteigenden Parkpreisen – genannt.

Auch der Ausbau des Bus- und S-Bahn-Netzes soll nach Wunsch der Beteiligten im Gebiet



vorangetrieben werden. In Hinblick auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf Bahngleisen und Straßen haben einige Anwohnerinnen und Anwohner Bedenken bezüglich des Lärmschutzes geäußert.

Ein wichtiges Anliegen der Bürgerinnen und Bürger stellen außerdem die Wegeverbindungen dar. Zum einen sollte die Anbindung des Quartiers mit Fuß- und Radwegen an die umliegenden Stadtteile (Mitte Altona, Ottensen und Eimsbüttel) verbessert werden. Zum anderen sollten innerhalb des Gebiets zusätzliche und attraktivere Querungsmöglichkeiten des Bahndamms geschaffen werden.

Grün und Freiraum

Zur künftigen Gestaltung der Grün- und Freiflächen kamen von den Bürgerinnen und Bürgern ebenfalls viele Anregungen. Ein zentrales Anliegen war, die Flächen im Lunapark, die heute einzelnen Sportvereinen zugeordnet sind, öffentlich zugänglich zu machen. Dabei sollen sie vielfältige Möglichkeiten für verschiedene Disziplinen wie die Sportarten Basketball, Skaten, Bouldern und Klettern sowie eine Joggingstrecke entlang der Landschaftsachse bieten. Ein weiterer Wunsch ist es, den Parkcharakter der Freiflächen zu stärken und Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen.

Für den Friedhof Diebsteich wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger eine behutsame Entwicklung, bei der die naturnahe Gestaltung erhalten bleiben soll.



Der Weg zum Rahmenplan: Planungs- und Beteiligungsschritte

Mit dem Beschluss des Hamburger Senats im Jahr 2017 wurden die vorbereitenden Untersuchungen im Umfeld des künftigen Fern- und Regionalbahnhofs Diebsteich eingeleitet. Im Februar 2018 hat der Senat die Arbeitsgemeinschaft VU Diebsteich, bestehend aus fünf Planungsbüros, mit den vorbereitenden Untersuchungen beauftragt. Neben einer umfassenden Bestandsaufnahme hat die Arbeitsgemeinschaft einen städtebaulich-freiraumplanerischen Rahmenplan erarbeitet und verschiedene Beteiligungsschritte durchgeführt, die im Folgenden erläutert werden.

Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer

Da es sich bei der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme um ein Instrument mit weitreichenden Entscheidungs- und Handlungsspielräumen für die Stadt handelt, ist der Senat dazu verpflichtet, vorrangig die Möglichkeit der Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsziele im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern zu prüfen.

Zu Beginn des Verfahrens wurden daher alle Personen, die Grund- oder Wohnungseigentum besitzen, schriftlich über die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie den Ablauf und die grundsätzlichen Ziele der vorbereitenden Untersuchungen informiert. Zudem wurden alle Eigentümerinnen und Eigentümer gezielt zu Veranstaltungen eingeladen, in denen die vorbereitenden Untersuchungen erläutert sowie im späteren Verlauf des Prozesses der Entwurf des Rahmenplans vorgestellt wurden.

Zusätzliche Klärungsbedarfe wurden in Einzelgesprächen mit Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Gewerbebetreibern erörtert – insbesondere mit jenen, die über für eine städtebauliche Entwicklung relevante Grundstücke verfügen.

Beteiligung aller weiteren Betroffenen und der Öffentlichkeit

Aufgrund der übergeordneten Bedeutung, der Lage und der Größe des Projekts sowie seiner Aufgabenstellung mit der parallel durchzuführenden Rahmenplanung und der gesetzlichen Vorgaben aus § 137 ff BauGB hat die Arbeitsgemeinschaft neben den Eigentümerinnen und Eigentümern alle weiteren Betroffenen wie gewerbliche Mieter und Mieterinnen, Anwohnerinnen und Anwohner und ansässige Sportvereine sowie die interessierte Öffentlichkeit von Beginn an und auf verschiedenen Ebenen in das Verfahren einbezogen.

Hierfür hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen einerseits die bereits im Projekt Mitte Altona verfolgte Kommunikationsstruktur mit einem regelmäßigen Newsletter, einem Printmagazin und der Projekthomepage genutzt, andererseits hat sie im Prozessverlauf mehrere öffentliche Veranstaltungen durchgeführt.

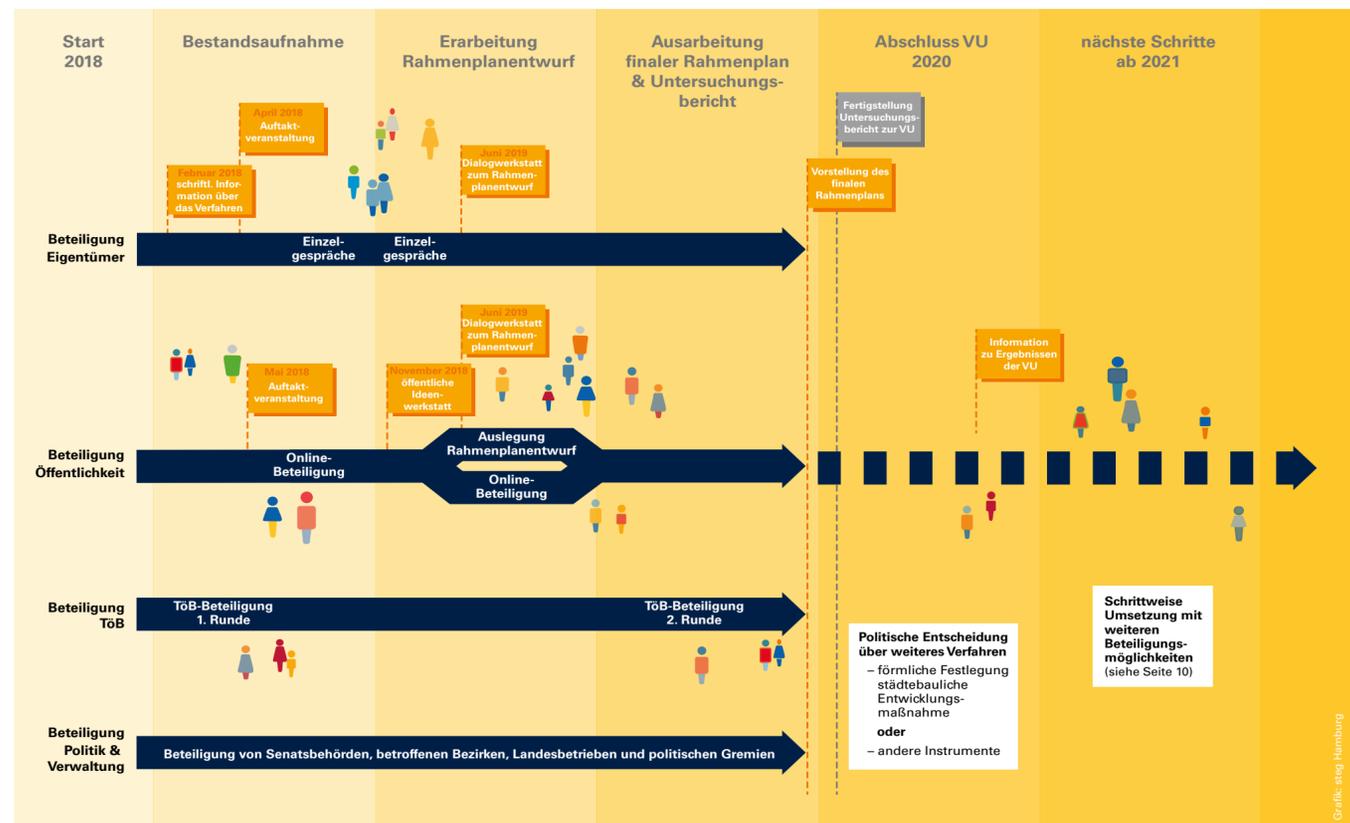
Dem jeweiligen Projektstand entsprechend wurden hierfür verschiedene Veranstaltungsformate gewählt – von Informationsveranstaltungen über halbtägige Werkstätten bis hin zu Fokusgruppen mit ausgewählten Nutzergruppen und Schwerpunktthemen. Zudem wurden Online-Beteiligungen angeboten und der Entwurf des Rahmenplans wurde im Sommer 2019 öffentlich ausgelegt. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeiteten Ideen und Anregungen hat die Arbeitsgemeinschaft gesammelt, bewertet und kontinuierlich in den Prozess der Rahmenplanerstellung eingespeist.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (ToB) sowie Information der politischen Ausschüsse

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange (hierzu gehören zum Beispiel Wasser- und Energieversorger) waren zu Beginn des Verfahrens aufgefordert, die für ihren Fachbereich relevanten Hinweise und Interessen zu übermitteln wie zum Beispiel Planungen zum Ausbau von Infrastruktur. Die Erkenntnisse aus diesen Stellungnahmen konnten so bei der Ausarbeitung des Rahmenplans berücksichtigt werden.

Eine zweite Beteiligungsrunde fand im Herbst 2019 statt. Daneben wurden diverse Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg regelmäßig in den Planungs- und Abstimmungsprozess eingebunden, um fachliche Fragestellungen abzustimmen und ihre fachlichen Expertisen in den Planungsprozess zu integrieren.

Gesamtdarstellung der Planungs- und Beteiligungsschritte



Graphic: stog Hamburg



Ausblick – So geht's weiter

Der Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen inklusive Rahmenplan durch die beauftragte ARGE VU Diebsteich ist für den Sommer 2020 vorgesehen.

Der Hamburger Senat sowie die Bürgerschaft werden im Anschluss über die weiteren Schritte beschließen. Dies wird voraussichtlich Ende des Jahres 2020 erfolgen.

Sobald es (aufgrund von Corona) wieder möglich ist, wird der finale Rahmenplan auch in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden.

Erst danach können die Entwicklungen im Untersuchungsgebiet richtig Fahrt aufnehmen und die einzelnen Projekte, die der Rahmenplan vorsieht, schrittweise realisiert werden. So muss im Regelfall ein Bebauungsplan aufgestellt werden, der das Baurecht schafft. Erst auf dieser Grundlage kann über die Bauanträge für Neubauten entschieden werden. Für größere Projekte sind architektonische Wettbewerbe geplant, um qualitativ gute Lösungen für die neuen Gebäude zu finden.

Für die einzelnen Teilflächen des Rahmenplangebiets bedeutet dies Folgendes:

Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Altona (neu) am heutigen S-Bahnhof Diebsteich

Nachdem alle Klagen gegen die Verlagerung des Bahnhofs zurückgenommen oder abgelehnt wurden, kann die Deutsche Bahn nun mit dem Bau des neuen Bahnhofs beginnen. Nach derzeitigem Stand geht die Bahn davon aus, dass der Bahnhof im Frühjahr 2027 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden kann. Davon unabhängig kann die Stadt Hamburg die im Rahmenplan vorgesehenen weiteren Entwicklungen einleiten:

ThyssenKrupp-Schulte-Areal

Noch wird das städtische Grundstück bis Anfang der 2020er-Jahre gewerblich genutzt. In dieser Zeit kann ein detailliertes Konzept für die Nachnutzung des ThyssenKrupp-Schulte-Areals entwickelt werden. Sobald die heutige Nutzung aufgegeben wird, können die Hallen, die nicht weiter genutzt werden sollen, abgerissen werden und die Bauarbeiten für alle neuen Bauten starten. Eine Fertigstellung des Fußball-Regionalstadions ist für 2026 vorgesehen. Dort soll dann u. a. dem Verein Altona 93 eine neue Spielstätte zur Verfügung stehen. Auch der umgebende Straßenraum und der Bahnhofsvorplatz sollen bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofs hergestellt sein.

Der Lunapark mit Sportflächen

Ziel ist es, den Umbau der Sportanlagen zum Lunapark im laufenden Spielbetrieb durchzuführen. So sollten stets drei der vier Fußballplätze bespielbar sein, damit die Sportvereine den Spielbetrieb nicht für zwei Jahre Bauzeit stilllegen müssen. Die Bauarbeiten werden daher schrittweise erfolgen. Nachdem die Sportplätze angelegt sind, kann der öffentliche Park angelegt werden. Die Umbauarbeiten können voraussichtlich ab Mitte der 2020er-Jahre erfolgen. Vorher wird ein Wettbewerb zur Gestaltung des Sportparks durchgeführt, in den auch Bürgerinnen und Bürger eingebunden werden.

Postareal

Die Stadt hat das Grundstück mit der Paketpost und der Postfiliale an der Kaltenkirchener Straße bereits von der Deutschen Post erworben, die die Flächen derzeit von der Stadt mietet. Parallel zur heutigen Nutzung kann aber bereits ein detailliertes Konzept für die Nachnutzung entwickelt werden. Das Mietverhältnis mit der Post endet spätestens 2027, der Baubeginn kann erst danach erfolgen.

Bahnstadt

Dieser Bereich hat eine langfristige Perspektive, denn die heutigen Nutzungen

werden voraussichtlich noch länger auf dem Areal bleiben. Der Rahmenplan zeigt für diese Flächen daher eine perspektivische Entwicklung auf, deren detailliertere Planung und Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt folgen werden.

Fazit

Der Rahmenplan besteht aus mehreren Teilbereichen, die im Zusammenspiel verschiedene Nutzungen aufzeigen. Durch diese unterschiedlichen Nutzungen soll ein lebendiges Quartier entstehen, das keine Konkurrenz zu den bestehenden Quartieren im Umfeld bildet, sondern diese durch andere Angebote v. a. aus den Bereichen Sport und Gewerbe sinnvoll ergänzt.

Bei der Entwicklung des Rahmenplans war es auch wichtig, dass die Teilflächen unabhängig voneinander entwickelt werden können. So kann zum Beispiel der Lunapark bereits gebaut werden, während die anderen Grundstücke noch gewerblich genutzt werden. Die Realisierung kann also Grundstück für Grundstück erfolgen, was praktikabler ist, als auf allen Entwicklungsflächen zeitgleich oder in Abhängigkeit zueinander bauen zu müssen.

Zentrales Rahmenplangebiet mit Blick auf die neue grüne Mitte des Quartiers, den Lunapark, und die weiterführenden Grünverbindungen entlang der Landschaftsachse



Und was geht in Mitte Altona?

Während der Rahmenplan für den Bereich Diebsteich Entwicklungsziele für die Zukunft formuliert, nimmt Mitte Altona immer weiter Form an. In das bis vor einigen Jahren brachliegende Gebiet aus ehemaligen Bahn- und Brauereiflächen zwischen Harkortstraße und Bahntrasse ist längst das Leben eingezogen. Ein Überblick über die aktuellen Entwicklungen.



Bürgerinnen und Bürger wurden aufgenommen. Zwei neue Bushaltestellen, eine Tempo-30-Zone im Bereich des Eingangs zum Park und die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums sind nur einige der Umbaumaßnahmen, die 2019 starteten. Bis August 2020 sollen der südliche und mittlere Teil fertiggestellt sein. Ab Herbst 2020 beginnen die Arbeiten am nördlichen Teil.

Der Park ist eröffnet!

Mit einem Bürgerfest bei goldenem Herbstwetter wurde der Park im Oktober 2019 der Öffentlichkeit übergeben. Die neue Anlage bildet das grüne Herz des ersten Bauabschnitts von Mitte Altona. Eine wichtige Grundlage für die Gestaltung des Parks bildeten die Ideen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, die sich im Vorfeld des entsprechenden Wettbewerbsverfahrens und als stimmberechtigte Mitglieder der Wettbewerbsjury beteiligt haben.

Umbau der Harkortstraße

Im Zuge der Entwicklung von Mitte Altona und des Holstenareals gestaltet der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer die Harkortstraße neu. Bereits im Sommer 2017 wurden die Planungen der Öffentlichkeit präsentiert, Anregungen der

Mobilstation Mitte Altona

Der öffentliche Raum in Mitte Altona bietet bewusst nur wenige PKW-Stellplätze. Bereits mit dem Masterplan für das neue Quartier wurde 2012 ein autoarmes Mobilitätskonzept erarbeitet. Um den Verzicht auf das eigene Auto so einfach wie möglich zu machen, gilt es, öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Um dem Thema autoarme Mobilität zu begegnen, hat das Team vom Quartiersmanagement Mitte Altona im Auftrag der Stadt eigens eine Mobilstation eingerichtet. Zu geringen Kosten können hier unkompliziert Elektrolastenräder, ein Rolltransporter, Falträder, eine Rikscha und ein Bollerwagen für den Wocheneinkauf oder das Picknick im Park ausgeliehen

werden. Zudem können sich Anwohnerinnen und Anwohner zum eingerichteten Carsharing beraten lassen. Details zum Angebot und zur Arbeit des Quartiersmanagements in Mitte Altona finden Sie über die Kontaktdaten im Infokasten rechts.

Parken in Mitte Altona

Belebte Räume zum Austausch und für Begegnungen – auch deshalb ist die Anzahl der Autoabstellflächen in Mitte Altona begrenzt. Bewohnerinnen und Bewohner mit PKW sind dazu aufgefordert, zum Parken die Tiefgaragen zu nutzen. Alle öffentlichen PKW-Stellplätze sind grundsätzlich Besucherstellplätze, die vor allem für Pflege- und Lieferdienste, Handwerksbetriebe sowie andere kurzfristige Besucherinnen und Besucher vorgesehen sind. Hinweise zum richtigen Parken im öffentlichen Raum hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen in einem Flyer zusammengetragen, den Sie unter www.hamburg.de/mitte-altona abrufen können.

Der Landesbetrieb Verkehr ist damit beauftragt, in allen neuen Hamburger Wohngebieten eine „Parkraumbewirtschaftung“ umzusetzen, weshalb seit Januar 2020 öffentliche Stellplätze in Mitte Altona werktags von 9 bis 20 Uhr kostenpflichtig sind.

Ein direkterer Fußweg zum Güterhof und Neues zur Stadteilschule

Ende 2019 fand die Grundsteinlegung für die Stadteilschule in Mitte Altona statt. Die Eröffnung ist für das Schuljahr 2021/2022 vorgesehen. Die direkte Wegeverbindung vom Lille Torv zum Verladehof mit seinen Einkaufsangeboten soll spätestens im Herbst 2020 fertiggestellt sein, womit sich die Wege zu den Geschäften deutlich verkürzen werden.

INFOS ZUM QUARTIERSMANAGEMENT

Quartiersbüro Mitte Altona
Harkortstraße 91
22765 Hamburg
Tel. 040 42666 9799

Mobilstation Mitte Altona
Harkortstraße 109 /
Ecke Glückel-von-Hameln-Straße
22765 Hamburg

Sprechzeiten in der Mobilstation
montags 17.00 – 19.00 Uhr
dienstags 17.00 – 19.00 Uhr
donnerstags 10.00 – 12.00 Uhr
sonnabends 10.00 – 12.00 Uhr

Mehr Informationen unter
www.mitte-altona.info

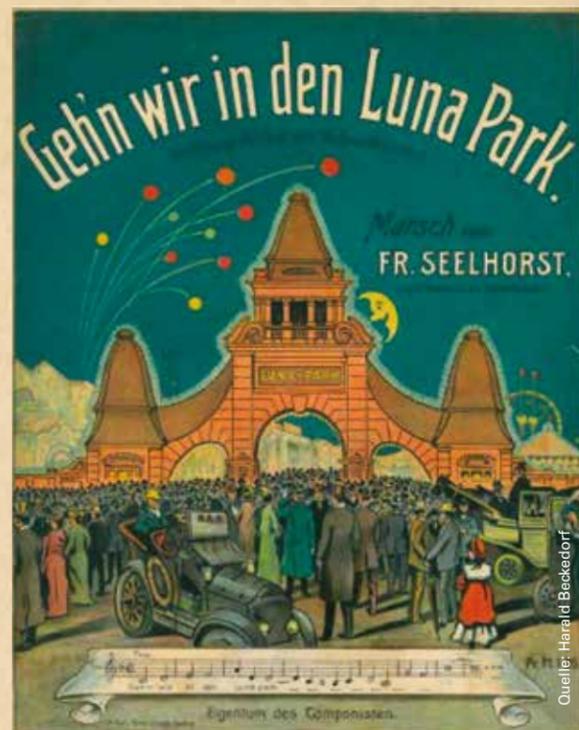


Hamburg-Altona

Lunapark Eingang



Luna Park
Eingangstor Ecke Kieler Straße /
Augustenburger Straße um 1910



Quelle: Harald Beckedorf

BEMERKENSWERT

Auf in den Luna Park Altona!

Ein Radrennen bejubeln und den Duft von gebrannten Mandeln und Zuckerwatte genießen. Sich die große Wasserrutsche hinunterwagen und danach im Wellenschwimmbad Erfrischung finden. Allen Mut zusammennehmen, um eine rasante Berg- und Talfahrt durch künstliche Alpen anzutreten, und anschließend bei einem deftigen Schweinsbraten und einem kalten Bier im oberbayerischen Gasthaus wieder zu Kräften kommen. Abends dann im „palais de danse“ das Tanzbein schwingen und den ereignisreichen Tag ausklingen lassen.

So oder so ähnlich hätte ein Tag zwischen Kieler Straße und Isebekstraße zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts aussehen können. Denn dort, wo sich heute Arbeitsamt und Sportplätze befinden, erstreckte sich einst einer der größten Vergnügungsparks seiner Zeit: der Luna Park Altona. Auf einem über 87.000 Quadratmeter großen Areal beherbergte er zahlreiche Fahrgeschäfte, Attraktionsbühnen, Sportangebote und gastronomische Einrichtungen. Die Stadt Altona plante den Park im Jahr 1912 nach US-amerikanischem Vorbild, denn in den USA waren Freizeitparks unter diesem Namen weit verbreitet. Der Luna Park Altona war in erster Linie als Ausflugsziel für die Altonaer Arbeiterinnen und Arbeiter und ihre Familien gedacht, sollte jedoch auch Besucherscharen von außerhalb anlocken.

Am 28. August 1913 öffnete der Luna Park Altona erstmals seine Pforten mit einem großen Eröffnungsfest. Jedoch schien das Vorhaben unter keinem guten Stern zu stehen: Schon kurze Zeit später musste der Park wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 wieder schließen. Im Jahr 1923 eröffnete der Luna Park auf Initiative des Schaustellers und Unternehmers Hugo Haase neu, jedoch machte auch diesmal das Zeitgeschehen den Parkbetreibern einen Strich durch die Rechnung. Die Inflation von 1923/1924 führte dazu, dass der Park nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben war und im Jahr 1925 endgültig schließen musste.

Der Rahmenplan für das Quartier am Diebsteich lässt den „Lunapark“ nun in abgewandelter Form wiederaufleben. An gleicher Stelle soll erneut ein Ort für Vergnügen und Erholung entstehen – als grüne Quartiersmitte mit viel Raum für Spiel, Sport und Freizeit!

Quelle: www.hamburg-bildarchiv.de

Impressum

Herausgeber
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
Neuenfelder Straße 19
21109 Hamburg
www.hamburg.de/bsw

Vi.S.d.P. Barbara Ketelhut
Bestellungen und Rückfragen
diebsteich-mittealtona@steg-hamburg.de
weitere Informationen
www.hamburg.de/diebsteich-mittealtona

Redaktion, Konzept & Gestaltung
steg Hamburg: Christian Heinrich,
Isabel Maier, Annalena Brinckmann,
Jan Seeringer

Druck Druckerei Weidmann
Auflage 16.000 Stück
Ausgabe 15. Juni 2020



Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen