

GRASBROOK

Ideen für den neuen Stadtteil Grasbrook

*Dokumentation der Beteiligung
in Vorbereitung des
Wettbewerblichen Dialogs*

Juni 2018 bis Februar 2019

Ideen für den neuen Stadtteil Grasbrook

Dokumentation der Beteiligung in Vorbereitung des Wettbewerblichen Dialogs

Juni 2018 bis Februar 2019

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1	2
Der neue Stadtteil Grasbrook	
Neue städtische Perspektiven am Südufer der Elbe	6
Blick in die Geschichte des Grasbrook	8
Der Grasbrook zwischen Stadt und Hafen – die Ausgangsbedingungen	10
Der Grasbrook als Teil eines großen innerstädtischen Transformationsraums	12
Kapitel 2	14
Ideen für den neuen Stadtteil Grasbrook	
Die Beteiligung in Vorbereitung des Wettbewerblichen Dialogs	16
Methodik der Auswertung	18
Auswertung 1: Vision und Werte für den Grasbrook	20
Auswertung 2: Prüfaufträge	24
Auswertung 3: Ideenspeicher	28
Kapitel 3	40
Dokumentation der Veranstaltungen	
Stadtwerkstatt: „Auftakt für den Grasbrook“	42
Online-Beteiligung (DIPAS)	46
Stadtteilstift auf der Veddel	50
1. Grasbrook-Werkstatt „Der neue Stadtteil und seine Nachbarn“	54
2. Grasbrook-Werkstatt „Zukunft, Arbeit und Innovation“	64
3. Grasbrook-Werkstatt „Grasbrook bauen und Freiräume gestalten“	74
4. Grasbrook-Werkstatt „Grasbrook nachhaltig und mobil“	82
Kapitel 4	92
Wettbewerblicher Dialog Städtebau und Freiraum	
Impressum	100



Kapitel 1

Der neue Stadtteil Grasbrook

Noch ist das Gebiet des heutigen Grasbrook auf der Südseite der Elbe ein abgeschottetes Hafengebiet mit überwiegend leer gezogenen Lagerhallen, einigen kaum genutzten Hafenbecken sowie denkmalgeschützten Gebäuden. Doch die Ideenentwicklung für eine moderne europäische Stadt am Wasser als nachhaltige Transformationsaufgabe hat bereits begonnen.



Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
„Der Grasbrook wird ein Meilenstein für Hamburgs Entwicklung“

Der „Innovationsstadtteil“ Grasbrook hat eine zentrale Rolle in Hamburgs Stadtentwicklung des kommenden Jahrzehnts. Der Grasbrook steht für neues Wohnen und Arbeiten in einem dynamischen Entwicklungsraum inmitten unserer inneren Stadt und als Teil des Sprungs über die Elbe nach Süden. 3.000 Wohnungen – ein Drittel davon öffentlich gefördert –, 16.000 Arbeitsplätze, Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen sowie Grünflächen und Parks in hoher Qualität und in schöner Lage, direkt am Wasser und bestens an das Nahver-

kehrnetz angebunden, werden unsere wachsende Metropole um einen attraktiven Stadtteil bereichern. Auf dem Weg dahin legen wir großen Wert auf Information, Kommunikation und Partizipation, etwa in Form der hier dokumentierten vier Grasbrook-Werkstätten und einer Online-Beteiligung. Der neu zu entwickelnde Stadtteil wird ein Gewinn für alle sein: für die Menschen auf dem Grasbrook, für ihre Nachbarn auf der Veddel und in Rothenburgsort und für ganz Hamburg.“

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH
„Der neue Stadtteil Grasbrook am Südufer der Elbe eröffnet nachhaltige Zukunftsperspektiven für Hamburg.“

Im neuen Stadtteil Grasbrook entstehen neue Möglichkeitsräume für Wohnen und Arbeiten, Forschen und Produzieren, für Kultur, Begegnung und Freizeit. Der Grasbrook ist aber auch ein Ort, an dem viele experimentelle Lösungen für die Stadt der Zukunft entwickelt werden, technische und institutionelle Innovationen im Sinne der nachhaltigen Transformation von Stadt ebenso wie neue Formen des Wohnens, Arbeitens und Zusammenlebens. Eine Herausforderung wird es sein, die stadträumliche Barrieren zu überwinden, um eine gemeinsame Impulssetzung durch den Grasbrook und

die Nachbarstadtteile zu ermöglichen. Eine komplexe Aufgabe also, die nur gelingen kann, wenn das Wissen und die Perspektiven vieler Menschen einfließen. Es freut mich daher sehr, dass in dieser ersten Phase der Beteiligung so viele Bürger der Stadt, Nachbarn aus der Veddel, aus Rothenburgsort, Wilhelmsburg und der HafenCity sowie Fachexperten aus verschiedenen Disziplinen ihre Ideen und Anregungen eingebracht haben, um gemeinsam am Zukunftsbild des Grasbrook zu arbeiten.“

Oberbaudirektor Franz Josef-Höing
„Seit vielen Jahren bewegt unsere Stadt den Sprung über die Elbe ...“

und das Zusammenwachsen vielfältigster Stadtteile nördlich und südlich der Elbe. Mit der Internationalen Bauausstellung und der Internationalen Gartenschau 2013 wurden wichtige Impulse gesetzt, Wilhelmsburg als zentralen Stadtteil in der Stadt zu stärken. Die HafenCity wächst derzeit bis an die Elbbrücken heran, am Billebogen entsteht ein neuer Typus der Gewerbenutzung und auf der Veddel wird das Spreehafenviertel als buntgenutztes Wohnquartier angeschoben. Zusammen ergeben diese unterschiedlichsten Orte auch den Stadteingang in die innere Stadt.

zentralster Lage ein lebendiges Quartier entstehen zu lassen und den Stadteingang als solchen zu gestalten. Die Mischung aus bestehenden Hafen- und Gewerbeflächen und unterschiedlichsten Wohnorten im direkten Umfeld bietet die Chance einen Ort mit besonderer Atmosphäre und eigener Identität zu schaffen. Gleichzeitig stellen sich die Herausforderungen, den unterschiedlichen Nutzungen gerecht zu werden und neue Qualitäten für vorhandene Nachbarn zu erzeugen. Die Entwicklung öffentlicher Räume am Wasser ist dabei nur ein erster aber wichtiger Schritt, um die Menschen aus den angrenzenden Stadtteilen zusammenzubringen.“

Die Entwicklung des Stadtteils Grasbrook bietet uns nun die Gelegenheit, den Sprung weiterzuführen, in

Neue städtische Perspektiven am Südufer der Elbe

Der neue Stadtteil Grasbrook liegt gegenüber der HafenCity, südlich der Elbe, und wird der westlich angrenzende neue Stadtteil Nachbar der Veddel sein. Der Stadtteil soll ein feinkörnig gemischter und lebendiger Ort werden, gleichzeitig hat er das Potenzial für ein weltweit vorbildliches nachhaltiges Projekt, das die begrenzten Ressourcen berücksichtigt. Vorgesehen sind circa 3.000 Wohnungen, in Miete und Eigentum, für Genossenschaften und Baugemeinschaften, davon ein Drittel geförderte Wohnungen. Auch die soziale Infrastruktur mit Grundschule und Kitas sowie neue Angebote für Nahversorgung, Sport und Kultur werden hier ihren Platz finden. Darüber hinaus entstehen circa 16.000 Arbeitsplätze. Der Lärm aus dem Bahn- und Straßenbereich sowie Gewerbe erschwert es, mehr Wohnungen zu bauen. Im Stadtteil Grasbrook werden voraussichtlich eine große Grünfläche von circa sechs Hektar sowie vier Kilometer lange grüne Uferpromenaden an der Elbe und den Hafenbecken geschaffen, die zu Freizeit- und Sportnutzungen einladen. So weit die Grundidee.

Der neue Stadtteil Grasbrook schlägt die Brücke von der inneren Stadt nach Süden auf die Elbinseln und soll auch einen unmittelbaren Nutzen für die Menschen in den Nachbarstadtteilen stiften, u. a. durch einen verbesserten Zugang zum ÖPNV, voraussichtlich mit einer neuen U-Bahnstation „Grasbrook“ und neuen Fahrradverbindungen. Gleichzeitig entstehen ein gut erreichbares Arbeitsplatzangebot, neue Kultureinrichtungen wie das Deutsche Hafenumuseum, aber auch herausragende Grün- und Sportflächen. Wesentliche Teile des Kleinen Grasbrook verbleiben jedoch als Hafennareal und die Flächen werden effizienter genutzt als bisher.

Bereits in dieser frühen Entwicklungsphase für den neuen Stadtteil waren die Nachbarn aus der Veddel, aus Rothenburgsort, Wilhelmsburg und der HafenCity sowie die Hamburgerinnen und Hamburger im Rahmen von Grasbrook-Werkstätten, einer Online-Beteiligung sowie aufsuchender Befragung dazu eingeladen, aktiv am Ideenprozess mitzuwirken. Die Ergebnisse des Diskussionsprozesses dieser ersten Beteiligungsphase wurden dokumentiert, ausgewertet und in der vorliegenden Dokumentation zusammengefasst. Erkenntnisse, Fragestellungen und Ideen fließen nun in die Aufgabenstellung des Wettbewerblichen Dialogs ein, der am 20. Juni 2019 EU-weit angekündigt wurde und ab September 2019 startet (Weitere Beteiligungsmöglichkeiten wird es auch während des Wettbewerblichen Dialogs geben, Informationen dazu in Kapitel 4).

Im Frühjahr 2020 wird das städtebauliche und freiraumplanerische Bild für den Grasbrook näher bestimmt sein. So wird der neue Stadtteil Schritt für Schritt konkrete Gestalt annehmen. Verantwortlich für die Bündelung der Aufgaben und die Entwicklung ist die stadteigene HafenCity Hamburg GmbH. Der Entwicklungszeitraum für den neuen Stadtteil wird circa 20 Jahre umfassen.



Blick in die Geschichte des Kleinen Grasbrook

Der neue Stadtteil Grasbrook entsteht auf einem Gebiet, das sich über Jahrhunderte stark gewandelt hat. Bis ins Mittelalter diente der Grasbrook (Brook: feuchtes Marschgebiet) als Weidegrund vor der Stadt. Erst um 1850 begann die Erschließung des Kleinen Grasbrook als erste Hafennutzung auf der Südseite der Norderelbe. Die Elbbrücken schufen Verbindungen zwischen Hamburg und Harburg.

Ab dem 19. Jahrhundert prägte der stetige Ausbau für den Seeschiffumschlag das Gesicht des Gebiets. In den 1960er Jahren wurden schrittweise Wasserflächen zugeschüttet, zunächst Teile des Moldauhafens für den Bau des Überseezentrums, ab den 1970er Jahren

große Flächen des Segelschiffhafens für weitere Logistik- und Lagerflächen. 2016 wurde das Überseezentrum wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgegeben.

Seither stand der Kleine Grasbrook mehrfach als zu entwickelnder Stadtraum in der öffentlichen Diskussion, als möglicher universitärer Standort für naturwissenschaftliche Fächer (2008) und zuletzt im Jahr 2015 als Austragungsort für die Olympischen Spiele 2024. Im September 2017 wurde die Idee eines neuen Stadtteils Grasbrook mit der Kombination von verbleibender Hafen- und neuer Stadtnutzung durch den damaligen Ersten Bürgermeister Olaf Scholz erstmals öffentlich vorgestellt.

© hlla.de/hamburger-fotoarchiv.de



© O+P Geotechnik GmbH



Auf der Veddel werden die **Backsteinbauten** nach Plänen von Fritz Schumacher gebaut. Das Gebiet des heutigen Grasbrook ist geprägt von Moldau-, Segelschiff- und Saalehafen

Ab 1962 werden für den Bau des **Überseezentrums** große Bereiche des Moldauhafens zugeschüttet. 1967 wird das Überseezentrum eröffnet, als damals größter Sammel- und Verteilerschuppen der Welt

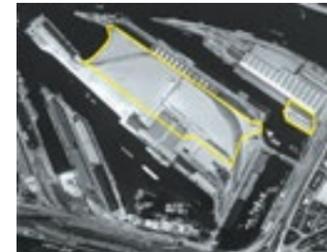
Seit 1990 werden keine wesentlichen Veränderungen mehr vorgenommen. 2016 gibt die HHLA das Überseezentrum wegen **mangelnder Wirtschaftlichkeit** auf. Aktuelle Hafennutzungen gibt es auf dem O'Swaldkai sowie auf Flächen der Tschechischen Republik

Timeline of the history of the Little Grasbrook:

- 1833**: Hamburg und Altona in einer Darstellung von 1833. Auf der Südseite der Norderelbe ist **noch keine Hafennutzung** erkennbar.
 

© Christian Terstegge
- 1868**: 1868 bis 1872 entstand die **erste Brückenverbindung** zwischen Hamburg und Harburg (Eisenbahnbrücke), 1884 bis 1888 die erste Straßenbrücke (Neue Elbbrücke).
 

© Hamburg Port Authority (HPA)
- 1899**: Ab 1850 beginnt die **Erschließung** des Kleinen Grasbrook für Hafen und Industrie. Für den Stückgutumschlag entstehen schmale Kaianlagen und Stückgutschuppen. Auf der Veddel wurden erste Arbeitersiedlungen errichtet.
- 1920**: Der **Segelschiffhafen** um 1920.
 

© hlla.de/hamburger-fotoarchiv.de
- 1932**: Auf der Veddel werden die **Backsteinbauten** nach Plänen von Fritz Schumacher gebaut. Das Gebiet des heutigen Grasbrook ist geprägt von Moldau-, Segelschiff- und Saalehafen.
- 1945**: Nach Zerstörungen im 2. Weltkrieg werden die Hafenanlagen zügig **wiederaufgebaut**.
- 1964**: Ab 1962 werden für den Bau des **Überseezentrums** große Bereiche des Moldauhafens zugeschüttet. 1967 wird das Überseezentrum eröffnet, als damals größter Sammel- und Verteilerschuppen der Welt.
- 1975**: 1975 bis 1978 erfolgt die **großflächige Zuschüttung** des Segelschiffhafens. Die schmalen Landzungen mit unmittelbarem Kaiumschlag weichen nun großen zusammenhängenden Logistik- und Lagerflächen.
 

© Hamburg Port Authority (HPA)
- 1990**: Seit 1990 werden keine wesentlichen Veränderungen mehr vorgenommen. 2016 gibt die HHLA das Überseezentrum wegen **mangelnder Wirtschaftlichkeit** auf. Aktuelle Hafennutzungen gibt es auf dem O'Swaldkai sowie auf Flächen der Tschechischen Republik.
- 2017**: Der Stadtteil Grasbrook wird als Idee im Rahmen einer **Landespressekonferenz** am 12. 9. 2017 durch den damaligen Ersten Bürgermeister Olaf Scholz vorgestellt.
 

Der Grasbrook zwischen Stadt und Hafen – die Ausgangsbedingungen



LÄRMEMISSIONEN

Hauptlärmquellen sind die Elbbrücken, der Bahnverkehr und die östlich angrenzenden Hauptverkehrsstraßen. Durch einen guten städtebaulichen Entwurf gilt es, die Lärmbelastung für Wohnen, aber auch für die öffentlichen Räume gering zu halten.



VERKEHRLICHE ERSCHLIESSUNG

Noch ist der künftige Stadtteil Grasbrook verkehrlich stark isoliert. Eine Verlängerung der U4 mit einer neuen Station „Grasbrook“ ist Voraussetzung für einen effizienten ÖPNV und einen autoarmen Stadtteil.



HOCHWASSERSCHUTZ

Das Konzept des Hochwasserschutzes der HafenCity, das sich schrittweise entwickeln lässt, die Beziehung zum Wasser erhält und den ruhenden Verkehr in Warftgeschossen integriert, soll auch für den Stadtteil Grasbrook umgesetzt werden. Geprüft wird, wie die Schutzhöhe an möglicherweise sehr langfristig steigende Hochwasserstände (mindestens 9 Meter üNN) angepasst werden sollte.



NATUR UND LANDSCHAFT

Der überwiegende Teil der Flächen des ehemaligen Hafengebiets ist überbaut und versiegelt. Vereinzelt gibt es jedoch naturnahe Flächen, z.B. „Pionierwälder“. Eine ökologische Bestandsaufnahme bietet die Grundlage für sogenannte „naturbasierte Lösungen“ in der Freiraumplanung.



VERKNÜPFUNG VEDDEL UND GRASBROOK

Die Bahntrasse und die Straßen Am Saalehafen und Am Moldauhafen stellen derzeit große Barrieren zwischen der Veddel und dem Grasbrook dar. Neue physische Verknüpfungen sind die wichtigsten Voraussetzungen für ein Zusammenwachsen der beiden Stadtteile. Geprüft werden derzeit verschiedene Tunnel- bzw. Brückenverbindungen.

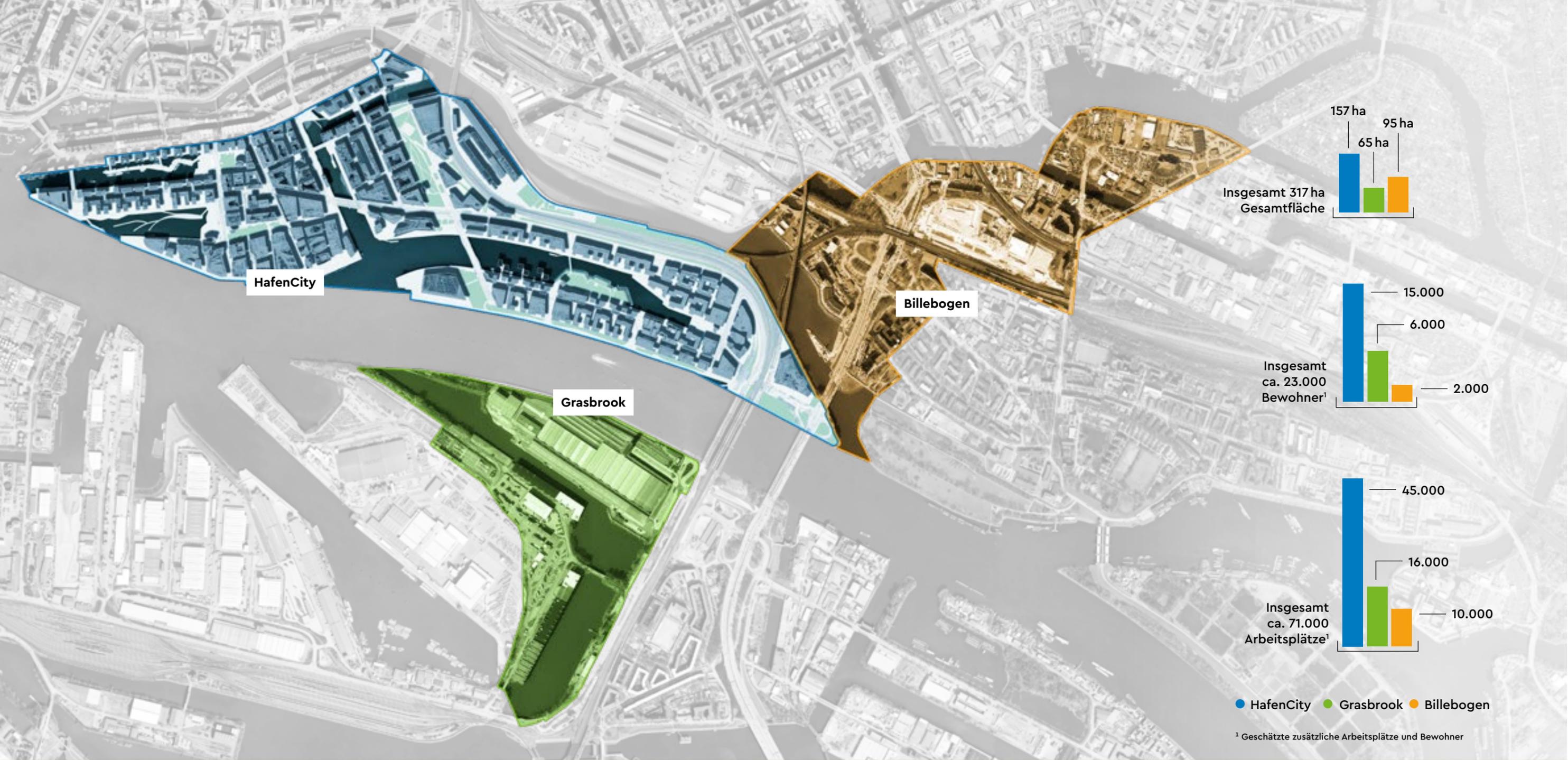


DENKMALSCHUTZ

Im künftigen Stadtteil Grasbrook befinden sich insgesamt vier Baudenkmale, darunter das Ensemble der Lagerhäuser F und G, die Bananenreiferei (Lagerhaus D) sowie die Freihafenelbbrücke. Von besonderer historischer Bedeutung ist dabei das Lagerhaus G (Baujahr 1903) am Dessauer Ufer, das von 1944 bis 1945 als Außenlager des KZ Neuengamme genutzt wurde.



Herausforderungen und Chancen der Stadtentwicklung liegen bei der Entwicklung des Grasbrook nah beieinander. Der neue Stadtteil entsteht auf ehemaligen Hafennflächen, mehr als die Hälfte des Kleinen Grasbrook verbleibt in Hafennutzung. Ein intelligenter Umgang mit Lärmbelastungen aus dem Bahn- und Straßenbereich sowie von den gewerblich genutzten Flächen sind notwendige Voraussetzung für das Schaffen eines neuen Wohn- und Arbeitsortes. So wird in den lärmabgewandten Wasserlagen und im Schutz der gewerblichen Bauten Wohnen möglich sein. Dadurch ergeben sich wiederum Chancen, eine große Zahl von Arbeitsplätzen zu schaffen. Außerdem entstehen an der Elbe und den ehemaligen Hafenbecken großzügige natur- und wassernahe öffentliche Freiräume, die auch allen Nachbarstadtteilen zugutekommen werden.



Der Grasbrook als Teil eines großen innerstädtischen Transformationsraums

Hamburgs innere Stadt wächst an Elbe und Bille und entwickelt neue zukunftsfähige Stadtqualitäten. Die Hafencity zeigt sich im Westen und in ihrem Zentrum als etablierte Stadt mit einer intensiven Nutzungsmischung und wächst mit spektakulären Großbaustellen und vielen kleinen innovativen Projekten ihrer Vollendung an den Elbbrücken entgegen.

In ihrer Nachbarschaft rücken zwei weitere zu entwickelnde Stadträume in den Blick. Direkt im nordöstlichen Anschluss an die Hafencity entsteht der Billebogen, wo unter anderem auf 700 Meter

Länge ein Teil des neuen Stadteingangs für Hamburgs innere Stadt definiert wird. Gegenüber der Hafencity, auf der anderen Elbseite, werden für den neuen Stadtteil Grasbrook derzeit die städtebaulichen und freiraumplanerischen Ideen entwickelt. Gemeinsam repräsentieren die drei Stadtentwicklungsgebiete einen über 300 Hektar großen innerstädtischen Transformationsraum mit einem Gesamtpotenzial für ca. 23.000 Bewohner sowie ca. 71.000 Arbeitsplätze. Im europäischen Kontext findet sich kein anderes Gebiet, das solche Entwicklungschancen und Potenziale bietet.

Die Beteiligung in Vorbereitung des Wettbewerblichen Dialogs

Der Grasbrook soll nicht als isolierte „Insel“, sondern im engen Kontext mit den umliegenden Stadträumen und im intensiven Dialog mit den Menschen in Hamburg und insbesondere aus den Nachbarstadtteilen des Grasbrook entwickelt werden. Von Beginn an wird daher die Einbettung des neuen Stadtteils in die Nachbarschaft, insbesondere der Veddel, aber auch von Rothenburgsort, Wilhelmsburg und der HafenCity, mitgedacht und als wichtige Fragestellung in den städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerblichen Dialog 2019/2020 eingespeist.

Der Grasbrook bringt durch seine Wasserlagen, die künftig hervorragende ÖPNV-Anbindung und seine räumlichen Möglichkeiten die große Chance mit sich, ein Innovationsstadtteil von gesamtstädtischer Bedeutung, eine Art „Fortschrittslabor“ der Stadt Hamburg, zu werden. Die Einladung zum Mitdenken richtet sich daher an eine breite Hamburger Öffentlichkeit sowie an Fachexperten und Expertinnen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik.

Eine öffentliche Stadtwerkstatt am 1. Juni 2018 diente als Auftakt zur öffentlichen Information und Diskussion der künftigen Entwicklung des neuen Stadtteils. Im Rahmen des Stadtteilstes auf der Veddel am 1. und 2. September 2018 präsentierte die HafenCity Hamburg GmbH mit einem Infostand die Vorüberlegungen zum neuen Stadtteil und kam mit vielen Menschen vor Ort ins Gespräch. Die Besucherinnen und Besucher des Infostands hatten darüber hinaus die Möglichkeit, ihre Ideen, Anregungen oder Befürchtungen zu notieren.

Von Dezember 2018 bis Februar 2019 fanden dann vier „Grasbrook-Werkstätten“ mit Fachexperten, Akteuren aus der Nachbarschaft und in-

teressierten Bürgerinnen und Bürgern aus ganz Hamburg statt. Die Themenfelder Nachbarschaft und Wohnen, Arbeiten und Innovation, Städtebau und Freiraum sowie Nachhaltigkeit und Mobilität wurden mit Input-Vorträgen von Fachexperten und im Anschluss daran an thematischen intensiv diskutiert und die verschiedenen Perspektiven ausgelotet. Begleitend dazu gab es vom 30. November 2018 bis 24. Februar 2019 die Möglichkeit einer Online-Beteiligung unter www.hamburg.de/grasbrook.

Die Ergebnisse des gesamten vorlaufenden Beteiligungsprozesses, der aus Fach- und Bürgerperspektiven sowie den Beiträgen der Online-Beteiligung besteht, wurden dokumentiert, ausgewertet und fließen in die Auslobung für den „Wettbewerblichen Dialog“ ein, der bis zum Frühjahr 2020 zu einem städtebaulichen und freiraumplanerischen Gesamtbild des neuen Stadtteils führen wird. Auch während der Wettbewerbsphase wird es eine Reihe von öffentlichen Veranstaltungen geben, auf der die Konzeptideen vorgestellt und diskutiert werden. (Weitere Informationen siehe Kapitel 4.)

Veranstaltungsübersicht

STADTWERKSTATT

– Auftakt zum Stadtteil Grasbrook

TERMIN: Freitag, 1. Juni 2018, 18:00 bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Veranstaltungszelt auf dem Baakenhöft
(mit Blick auf das Entwicklungsgebiet des Grasbrook)
circa 250 Gäste

STADTTEILFEST 250 Jahre Veddel

TERMIN: Samstag/Sonntag, 1. und 2. September 2018

VERANSTALTUNGSORT: Veddeler Brückenstraße;
Infozelt zum neuen Stadtteil Grasbrook mit Passantenumfrage/Fragebögen

WERKSTATT 1

„Der neue Stadtteil und seine Nachbarn“

TERMIN: Mittwoch, 5. Dezember 2018, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Immanuelkirche Veddel mit Café Nova
circa 180 Gäste

WERKSTATT 2

„Zukunft Arbeit und Innovation“

TERMIN: Montag, 21. Januar 2019, 18:30 Uhr bis 21:30 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Bürgerhaus Wilhelmsburg
circa 200 Gäste

WERKSTATT 3

„Grasbrook bauen – Freiräume gestalten“

TERMIN: Donnerstag, 7. Februar 2019, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Patriotische Gesellschaft, Hamburg
circa 200 Gäste

WERKSTATT 4

„Grasbrook nachhaltig und mobil“

TERMIN: Mittwoch, 20. Februar 2019, 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

VERANSTALTUNGSORT: Hamburg Cruise Center HafenCity
circa 220 Gäste

Methodik der Auswertung

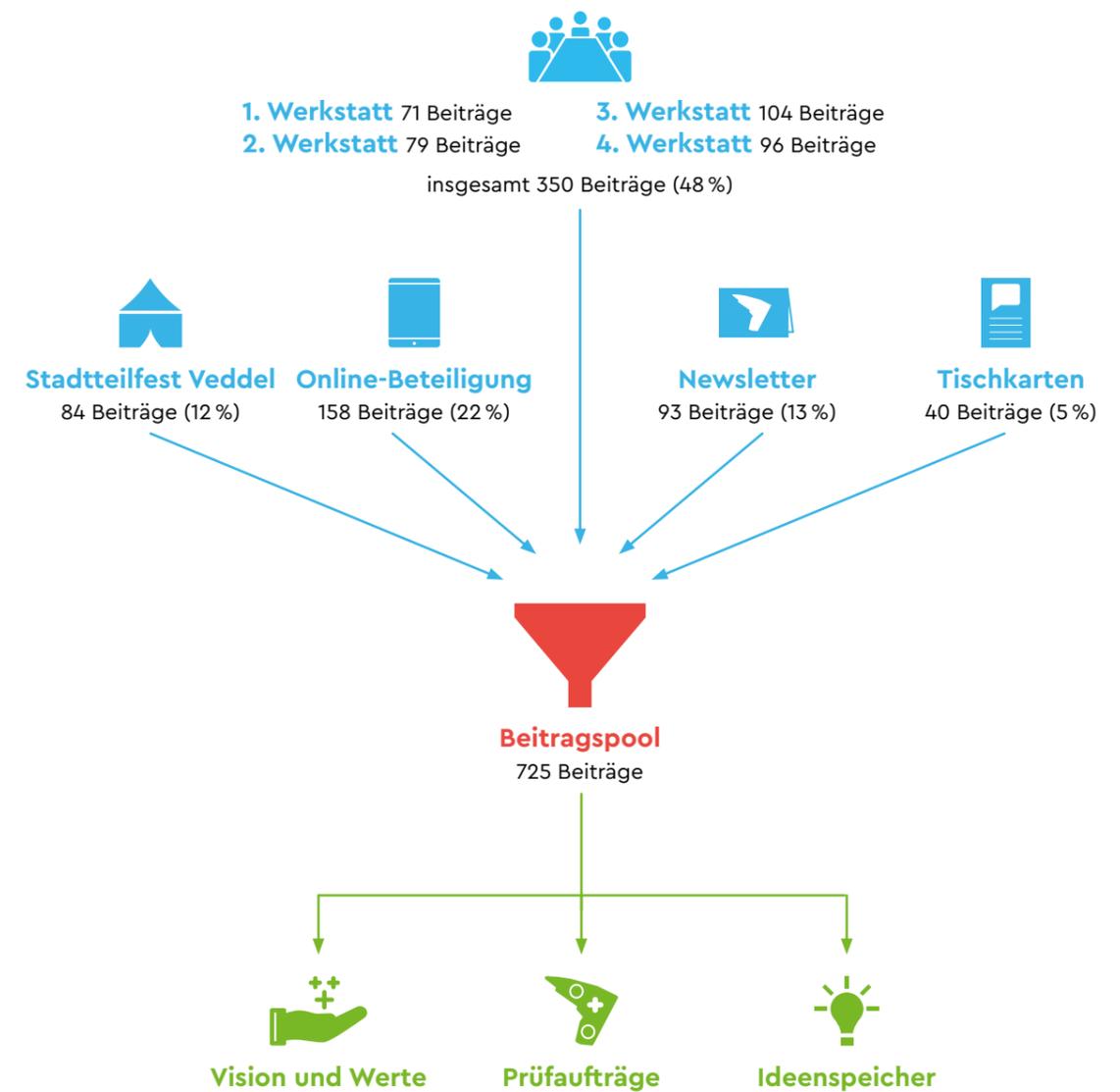
Der Auftakt der Stadtwerkstatt, das Stadtteilstfest auf der Veddel und die Grasbrook-Werkstätten waren ein sehr intensiver und gelungener erster Ideenprozess im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs zur Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook. Im engen Dialog mit Experten und Expertinnen unterschiedlicher Fachrichtungen sowie der Hamburger Stadtgesellschaft wurden viele Ideen entwickelt und besondere Chancen und Zukunftsthemen hervorgehoben. Es sind aber auch mögliche Konflikte, spezifische Herausforderungen und drängende Aufgaben im Zusammenspiel mit der Nachbarschaft des Grasbrook ins Blickfeld gerückt. Vor allem wurden erste Impulse zu der Frage gesetzt, was den neuen Stadtteil Grasbrook in Zukunft lebenswert und innovativ macht. Als Ergebnis dieser ersten Phase des Beteiligungsprozesses findet sich hierzu eine beachtliche Fülle an Ideen und Anregungen wieder, die laufend dokumentiert wurde. Darauf soll im sich anschließenden Wettbewerbs- und Planungsprozess aufgebaut werden.

Die Auswertung der Ergebnisse folgte dem Prinzip „Staffelübergabe“. Hierbei galt es, die gesammelten Beiträge aus den Beteiligungsformaten zu sichten und die Erkenntnisse für die weiteren Schritte der Planung qualitativ aufzubereiten. Methodisch wurde insbesondere darauf Wert gelegt, die Menge und das breite Spektrum an genannten Themen und Ideen aus den Beiträgen zu bündeln und in eine geeignete Form zu übersetzen. Dies dient als Arbeitsgrundlage für die Planerinnen und Planer des Wettbewerblichen Dialogs und ist Bestandteil der Auslobung.

Im Rahmen der Grasbrook-Werkstätten hatten die Besucherinnen und Besucher nach den fachlichen Input-Vorträgen verschiedene Möglichkeiten des Mitwirkens an Tischen: Von den

Gesprächen wurden sogenannte „Mind Maps“ erstellt, es konnten aber auch Kommentare auf Tischkarten abgegeben werden.

Für die Auswertung wurden alle Beiträge aus den Veranstaltungen erfasst und zunächst „in einen Topf geworfen“ – in erster Linie die Abschriften der Mind Maps (Protokolle) aus den Tischgesprächen und der Tischkarten mit weiteren Anmerkungen und Ideen, die während der Grasbrook-Veranstaltungen abgegeben wurden, sowie zusätzlicher Kommentarfelder der Newsletter-Anmeldungen, die auf allen Veranstaltungen verteilt wurden. Zudem sind alle während der Online-Beteiligung vom 30. November 2018 bis 24. Februar 2019 eingegangenen Beiträge in die Auswertung eingeflossen. Die Perspektive und das Meinungsbild der Veddelener Bewohnerinnen



und Bewohner als direkte Nachbarn des Grasbrook sind von besonderem Interesse: Unterstützend zu den gesammelten Informationen aus den Werkstätten wurden deshalb die Ergebnisse aus der aufsuchenden Beteiligung – der Passantengespräche auf dem Stadtteilstfest der Veddel vor Ort am 1. und 2. September 2018 – herangezogen.

Die gesamten Beiträge wurden thematisch zusammengefasst, nach Häufigkeit der Nennung entsprechend gewichtet und nach drei Kategorien strukturiert und unterschieden: nach Aussagen zu allgemeinen Wertvorstellungen zu der Grasbrookentwicklung, nach der direkten Bedeutung für den städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurf sowie nach konkreten Ideen zu künftigen Nutzungen so-

wie Vorschlägen zum weiteren Prozessverlauf. Darauf aufbauend sind aus den Beiträgen drei wesentliche Themenfelder abgeleitet worden:

- 1. Vision und Werte für den Grasbrook**
- 2. Prüfaufträge**
- 3. Ideenspeicher**

Die gesamten Auswertungsergebnisse werden nachfolgend vorgestellt. Sie dienen als wertvoller Input und schlagen eine Brücke zum Wettbewerblichen Dialog. In den nächsten Schritten der Beteiligung wird sich für interessierte Hamburgerinnen und Hamburger wiederum die Gelegenheit bieten, in der Arbeitsphase der Planerinnen und Planer an den Entwürfen eigenes Feedback und Ideen zum Grasbrook einzubringen.



Auswertung 1

Vision und Werte für den Grasbrook

Im Streifzug durch die Beiträge haben sich allgemeine Leitlinien und Kernbotschaften für die Entwicklung herauskristallisiert. Diese zeigen auf, was den Grasbrook in Zukunft ausmacht. Die formulierte Vision spannt einen großen Rahmen, steht für eine grundlegende Haltung zu den wichtigen Zielen und Themen und bringt zusammengefasst auf den Punkt, was den Teilnehmenden aus der bisherigen Beteiligung wichtig ist.

1

INSEL DER MÖGLICHKEITEN – NEU VERNETZT

Auf dem Grasbrook kann in einer besonderen Lage am Elbufer und mitten in Hamburg ein eigenes Szenario von Stadt entwickelt werden. Die Vorteile offener Wasserlagen schaffen einen besonderen Charakter und eine eigenständige Identität des neuen Stadtteils. Innovationen in Städtebau und Freiraum, Mobilität und Infrastruktur bieten die Chance, zu einem „Experimentierort“ für Nachhaltigkeit und zukunftsfähige Stadtentwicklung zu werden. Gleichwohl ist gerade die „Öffnung der Insel“ in enger Beziehung zur umliegenden Stadt von großer Bedeutung: Es gilt, bestehende Barrieren zu überwinden und neue Verbindungen von Fuß- und Radwegen, Querungen und Übergängen zur Hafencity, Rothenburgsort, Wilhelmsburg und allen voran zur Veddel zu schaffen. Für die Anbindung des Grasbrook und der nördlichen Veddel ist die Verlängerung der U-Bahnlinie U4 auf den Grasbrook essenziell; eine Weiterführung nach Wilhelmsburg sollte möglichst mitgeplant werden. Auch durch neue öffentliche Fährverbindungen kann der neue Stadtteil sehr attraktiv mit den umgebenden Stadtteilen vernetzt werden.

2

KLEINTEILIGE MISCHUNG

Der neue Stadtteil Grasbrook wird durch seine Vielfalt und durch die gemischt genutzten Quartiere bestechen. Ein differenzierter Städtebau und flexibel nutzbare Gebäudetypologien ermöglichen nicht nur ein breites Spektrum von Wohnungen für verschiedene Lebensmodelle und Bedürfnisse, sondern auch ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten. Wichtig für die Mischung sind Konzepte für familienfreundliches Wohnen und generationsübergreifendes Zusammenleben. Gewerbestrukturen von klein bis groß erlauben einen „Mix von High- und Lowtech“. Verschiedene Arbeitswelten von großen Unternehmen, Forschungseinrichtungen bis zu kleinen Start-ups mischen sich mit lokalem Handwerk, Manufakturen, urbaner Produktion sowie Kultur und Kreativwirtschaft.

3

LEBENDIGE NACHBARSCHAFTEN

Der Grasbrook ist nur zusammen mit der Veddel ein Ganzes. Beide profitieren in Zukunft gemeinsam von sozialen und kulturellen Angeboten, neuen Bildungseinrichtungen, Versorgungszentren und öffentlichen Freiräumen. Gemeinschaftsräume, Treffpunkte und soziale Infrastruktur wie Schule, Ärztehaus, Einkaufsmöglichkeiten und Kultur- und Sporteinrichtungen werden von Anfang an mitgedacht. Zentrale Begegnungsräume fördern den nachbarschaftlichen Austausch und die kulturelle Vielfalt des Stadtteils. Die unmittelbare Nachbarschaft von Stadt und Hafen auf dem Grasbrook erfordert wiederum innovative und modellhafte Ideen für eine verträgliche Koexistenz und den Umgang mit Lärm und Emissionen.

4

TRANSFORMATION – AKTIVIEREN UND BESTAND NUTZEN

Vorhandene Bestandsgebäude und Freiräume verleihen dem Stadtteil eine besondere Identität und werden – wenn möglich – in den schrittweisen Transformationsprozess einbezogen und mit temporären Nutzungen für die Öffentlichkeit erschlossen. Über einen (Teil-)Erhalt der Hallen des Überseezentrums sollte nachgedacht werden. Insbesondere der historischen Bedeutung des denkmalgeschützten Lagerhauses G soll Rechnung getragen werden. Der Grasbrook wird frühzeitig erlebbar gemacht: Zwischennutzungen sind fester Bestandteil in den Phasen der Entwicklung und leisten einen wichtigen Beitrag für die Aktivierung von besonderen Orten wie den Uferzonen sowie den denkmalgeschützten Gebäuden am Saalehafen.

5

OFFENE FREIRÄUME UND ZUGÄNGE ZUM WASSER

Ein öffentlicher Park mit Promenaden, viele Zugänge zum Wasser und Sport- und Freizeitaktivitäten auf dem Wasser können den Grasbrook zu einer stadtweiten Attraktion machen. Die naturbelassene „wilde Stadtnatur“ ist selbstverständlicher Teil des neuen Stadtteils und wird in die Parkstrukturen integriert. So vielfältig die Nachbarschaft, so vielseitig auch die öffentlichen Freiräume: Die multifunktionale Gestaltung von Parks, Grünanlagen und Uferzonen des Grasbrook richtet sich an verschiedene Nutzungsansprüche und das Bedürfnis für Erholung und Begegnung und verschiedene Sportangebote. Genauso entstehen auch teilweise unbestimmte und nutzungsoffene Freiräume, die erst angeeignet werden können. Der Elbuferpark mit seinem besonderen Wert für die Hamburger Öffentlichkeit soll frühzeitig entwickelt werden.

6

LOKALE KREISLÄUFE UND SELBSTVERSORGUNG

Der Grasbrook wird zu einem Labor für die ökologisch nachhaltige Stadt. Umfassende Konzepte für lokale Stoffkreisläufe wie recycelte Baumaterialien, die Gewinnung und der effiziente Einsatz erneuerbarer Energien sowie der nachhaltige Konsum durch lokale Wertschöpfungsketten (Direktvermarktung regionaler Produkte und Förderung urbaner Landwirtschaft) sind Möglichkeiten der nachhaltigen Entwicklung. Die Aktivierung und Nutzung lokaler Energiequellen – z.B. durch Elbwasser (Tidekraftwerke und Kälte-Wärme-Pumpen), Erdwärme, Photovoltaik, Solarthermie, Biogas etc. – könnten zu einer langfristig dezentralen Energieproduktion und autarken Energieversorgung des Grasbrook beitragen. Auch benachbarte Stadtteile, wie die Veddel, profitieren von neuen Energiekonzepten im Verbundnetz.

7

STARKE MOBILITÄT

Der Grasbrook soll zum Wegbereiter für post-fossile Mobilität werden. Der Fokus liegt auf der Gestaltung und Organisation eines autoarmen Quartiers und der Förderung alternativer Mobilitätsträger. Attraktive Fuß- und Radwege, der Ausbau des ÖPNV, alternative Verkehrsmittel, Mobilitätshubs und Leihsysteme und Sharing-Konzepte fördern eine nachhaltige Multimodalität. Nicht nur das Festland, auch das Wasser macht künftige Grasbrooker mobiler, indem die Wasserrouen für den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut werden. Intelligente Logistikkonzepte nutzen das Wasser zudem als Transportweg und organisieren die An- sowie Belieferung an zentralen Bring- und Verteilerstationen – dadurch wird Lieferverkehr auf den Straßen in den Quartieren stark reduziert.

8

KOOPERATIVE ENTWICKLUNG

Der künftige Grasbrook wird erst durch Möglichkeiten der Teilhabe am Entwicklungsprozess einer möglichst breiten Akteurslandschaft innovativ und neuartig. Erfahrungen und Ideen unterschiedlicher, auch lokaler Institutionen und Initiativen werden in den Prozess eingebunden. Die Vergabe von Baufeldern orientiert sich zugunsten der Leitvorstellung, möglichst unterschiedliche Bauherrn zu adressieren und neue Konzepte für durchmischte Wohn- und Gewerbestrukturen sowie ausreichend bezahlbare Wohnungen zu fördern. Verschiedene kooperative Entwicklungsmodelle für das gemeinsame Bauen, Wohnen und die Schaffung von Gewerberäumen werden unterstützt.





Auswertung 2

Prüfaufträge für den gesamten Planungsraum

In der vorlaufenden Beteiligung wurden von den Teilnehmenden räumliche Bedarfe und besondere Aufgabenstellungen im Planungsraum und im Zusammenhang mit dem Umfeld identifiziert. Diese sollen von den Planungsteams hinsichtlich neuer Lösungen für Städtebau und Freiräume überprüft werden. Alle relevanten Aussagen hierzu aus den Beiträgen wurden in ein „Vokabular“ für Planerinnen und Planer und für deren Arbeit zu den städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwürfen übersetzt sowie nach Möglichkeit in einem Plan konkret verortet.



GEMEINSAME ANGBOTE FÜR GRASBROOK UND VEDDEL

Hier braucht es die richtige Choreografie: Wo liegen künftig die Standorte zentraler Angebote der Bildung, Freizeit, Kultur, des Einkaufens und gemeinschaftlicher Freiräume für Grasbrooker UND Veddeler und wie sind diese im Nutzungskonzept aufeinander abgestimmt?



DIVERSITÄT IM STÄDTEBAU

Wie entsteht ein städtebaulich differenziertes Bild von Wohnen und Arbeiten auf dem Grasbrook? Welche städtebaulichen Strukturen (in Höhe, Dichte und Parzellierung) und Gebäudetypologien garantieren hohe Flexibilität, Durchmischung und Vielfalt unterschiedlicher Wohn- und Gewerberäume?



FREIRÄUME ALS VIELKÖNNER

Wie werden Freiräume und Grünanlagen für vielfältige Bedürfnisse und Ansprüche gestaltet? Wo entstehen Treffpunkte und aneignungsfähige Gemeinschaftsflächen? Wie werden Spuren der „wilden Stadtnatur“ eingebunden und eine hohe Biodiversität (Pflanzen, Tiere) gefördert?



GESTALTUNG AUTOARMER QUARTIERE

Wie wird der Grasbrook zu einem hochmobilen Stadtteil mit Schwerpunkt auf alternativen Mobilitätsträgern? Wie werden der ÖPNV, Fuß- und Radwege ausgebaut und innovative Mobilitätsangebote, wie Sharing-Konzepte, Leihsysteme und quartiersbezogene Mobilitätshubs, strategisch eingebunden?



ETAPPEN DER ENTWICKLUNG

Der Grasbrook entsteht nicht von heute auf morgen. Was sind erste „Kickstarter“ der schrittweisen Transformation? Welche Flächen, Bestandsgebäude und wassernahen Freiräume können frühzeitig durch Zwischennutzungen aktiviert werden? Wo und wie entsteht als Erstes ein öffentlicher Park? In welchen Phasen werden Städtebau und Freiräume auf dem Grasbrook realisiert?



KLIMAAPASSUNG

Wie werden günstige stadtklimatische Voraussetzungen – u.a. ausreichend Sonnen- und Windschutz, Entwässerungsmanagement, Gebäudebegrünung – durch Städtebau und Freiraumgestaltung geschaffen?



EINBETTUNG DES HOCHWASSERSCHUTZES

Wie wird ein langfristiger Hochwasserschutz gesichert und gleichzeitig in die Gestaltung des Ufers und öffentlicher Freiräume miteinbezogen?

Prüfaufträge konkret verortet

1

QUERUNGEN GRASBROOK-VEDEL

Die Überwindung der weiträumigen Barrieren von Schienen und Straßen zwischen den beiden Teilräumen hat hohe Priorität. Wie können attraktive Übergänge und Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden?

2

VORSCHLÄGE FÜR KÜNFTIGE NUTZUNGEN DER LAGERGEBÄUDE D, F UND G

Welche Nutzungen sind für die denkmalgeschützten Gebäude denkbar? Wie kann der denkmalgeschützte Bestand unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden?

3

LÖSUNGEN FÜR LÄRMIMMISSIONEN

Wie kann der Lärmbelastung von Hafengewerbe und Verkehr mit städtebaulichen Ansätzen begegnet werden? Wie gelingt eine konfliktfreie Entwicklung des Grasbrook zum umliegenden Hafen?

4

ZUGÄNGE ZUM WASSER UND WASSERBEZOGENE NUTZUNGEN

Wie werden Wasserflächen erschlossen und durch Nutzungen erlebbar gemacht? Welche Chancen bieten sich für den öffentlichen Nahverkehr (Fährverbindungen) sowie die Logistik für den Grasbrook über den Transportweg Wasser?

5

ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UND DIFFERENZIERTE UFERGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

Wie werden die Uferkanten nutzbar gemacht, abwechslungsreich gestaltet und durch Zugänge zum Wasser für die Hamburger Öffentlichkeit attraktiv? Wie können schützenswerte natürliche Grünräume und Vegetationen (Biotope) erhalten bleiben und markanter Teil des Ufers werden?

6

UMGANG MIT BESTANDSHALLEN

Können die Hallen als wertvolle Ressource für Zwischen- und Nachnutzung ganz oder teilweise erhalten bleiben und unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden? Wie lässt sich dann die „kritische Masse“ des Wohnens realisieren?

7

VEDEL-NORD ALS NACHBARSCHAFT

Welche städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung und Nutzung machen die Veddel-Nord künftig zum vollwertigen Scharnier zwischen Grasbrook und der Veddel? Können die bestehenden Zollgebäude ganz oder teilweise erhalten bleiben und durch neue Nutzungen einen Beitrag dazu leisten?

Prüfaufträge

Prüfaufträge aus der Beteiligung
konkret verortet



1

QUERUNGEN GRASBROOK-VEDEL

Die Überwindung der weiträumigen Barrieren von Schienen und Straßen zwischen den beiden Teilräumen hat hohe Priorität. Wie können attraktive Übergänge und Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden?

2

VORSCHLÄGE FÜR KÜNFTIGE NUTZUNGEN DER LAGERGEBÄUDE D, F UND G

Welche Nutzungen sind für die denkmalgeschützten Gebäude denkbar? Wie kann der denkmalgeschützte Bestand unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden?

3

LÖSUNGEN FÜR LÄRMIMMISSIONEN

Wie kann der Lärmbelastung von Hafengewerbe und Verkehr mit städtebaulichen Ansätzen begegnet werden? Wie gelingt eine konfliktfreie Entwicklung des Grasbrook zum umliegenden Hafen?

4

ZUGÄNGE ZUM WASSER UND WASSERBEZOGENE NUTZUNGEN

Wie werden Wasserflächen erschlossen und durch Nutzungen erlebbar gemacht? Welche Chancen bieten sich für den öffentlichen Nahverkehr (Fährverbindungen) sowie die Logistik für den Grasbrook über den Transportweg Wasser?

5

ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UND DIFFERENZIERTE UFERGESTALTUNG UND -ENTWICKLUNG

Wie werden die Uferkanten nutzbar gemacht, abwechslungsreich gestaltet und durch Zugänge zum Wasser für die Hamburger Öffentlichkeit attraktiv? Wie können schützenswerte natürliche Grünräume und Vegetationen (Biotope) erhalten bleiben und markanter Teil des Ufers werden?

6

UMGANG MIT BESTANDSHALLEN

Können die Hallen als wertvolle Ressource für Zwischen- und Nachnutzung ganz oder teilweise erhalten bleiben und unter den Bedingungen des Hochwasserschutzes integriert werden? Wie lässt sich dann die „kritische Masse“ des Wohnens realisieren?

7

VEDEL-NORD ALS NACHBARSCHAFT

Welche städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung und Nutzung machen die Veddel-Nord künftig zum vollwertigen Scharnier zwischen Grasbrook und der Veddel? Können die bestehenden Zollgebäude ganz oder teilweise erhalten bleiben und durch neue Nutzungen einen Beitrag dazu leisten?



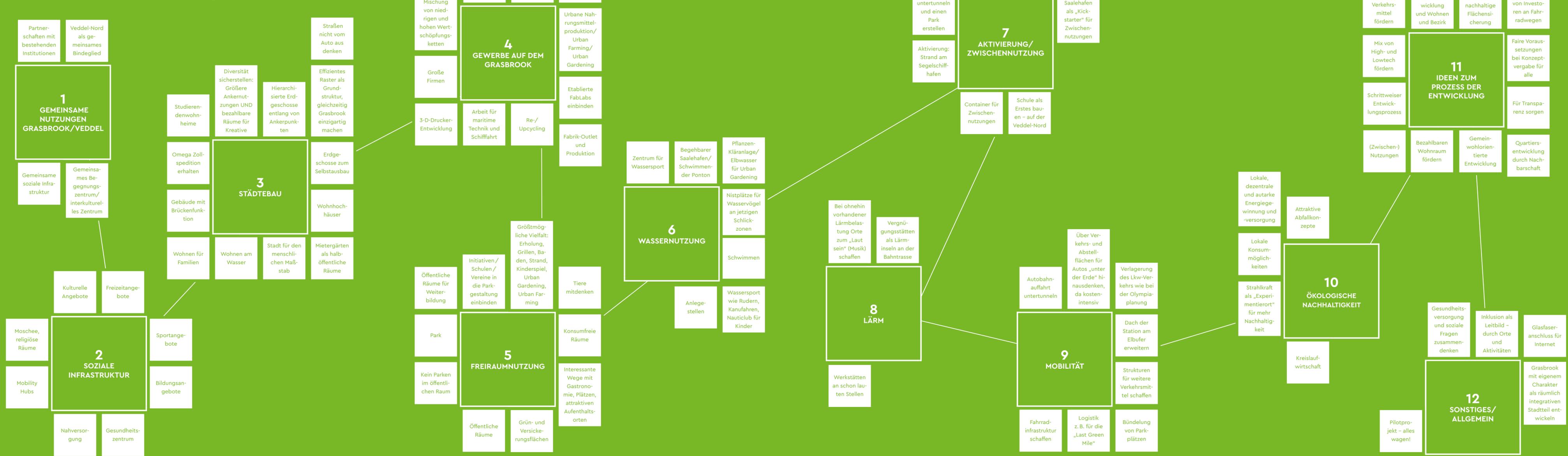
Auswertung 3

Ideenspeicher

In dieser Übersicht finden sich nach Themen aufgelistete Ideen zu konkreten Nutzungen sowie zum künftigen Planungsverfahren und der Umsetzung des Grasbrook. Aus dem Ideenspeicher sollen die Planerinnen als auch die Entwickler des Grasbrook Inspirationen schöpfen und mögliche Spielräume für diese verschiedenen Ideen in Betracht ziehen.



Übersicht über alle Themenfelder des Ideenspeichers



1. GEMEINSAME NUTZUNGEN GRASBROOK/VEDEL	Gemeinsames Begegnungszentrum/Interkulturelles Zentrum
	Partnerschaften mit bestehenden Institutionen
	Gemeinsame soziale Infrastruktur: Gesundheitszentrum, Nahversorgung, Sportangebote, Freizeitangebote
	Veddel-Nord als gemeinsames Bindeglied durch Nutzungen in den Lagerhallen

2. SOZIALE INFRASTRUKTUR	Freizeitangebote	Musik-/Tanzschule
		Jugendzentrum
		Frauencafé, Kino
		Soziale Begegnungsstätte
		Frauen-Hamam
	Sportangebote	Konzertplatz an der „Spitze des Grasbrook“
		Open-Air-Kino
		Sportangebote, Leichtathletikstadion
	Bildungsangebote	Beachvolleyballplätze am Stadteingang
		Hochwassersichere Sportmöglichkeiten
Grundschule, Schule		
Kita, Waldkita		
Gesundheitszentrum	Multimediales, interdisziplinäres und innovatives Lern- und Forschungszentrum	
	Wissensbibliotheken	
Nahversorgung	Teile der HCU ansiedeln	
	Supermarkt	
	Einkaufsmöglichkeiten mit preiswertem Angebot/niedrigschwellige Konsumangebote	
Mobility-Hubs	Einkaufszentrum (auf den Elbbrücken)	
	Quartiersmarkt, wie Brunnenmarkt oder Großmarkt/offene Markthalle	
Moschee, religiöse Räume	barrierefrei Hubs	
Kulturelle Angebote	Packstation, Kiosk, Clubs, Bäcker, Pop-up-Store, Späti, Fahrradreparatur	
	Showroom	
	Kunsthalle in Zwischenlage	
	Räume für kulturelle Nutzungen	
	Offene Ateliers + Werkstätten	

Diversität sicherstellen: Größere Ankernutzungen UND bezahlbare Räume für Kreative
Hierarchisierte Erdgeschosse entlang von Ankerpunkten
Erdgeschosse zum Selbstausbau
Effizientes Raster als Grundstruktur, gleichzeitig darüber hinausblicken, um Grasbrook einzigartig zu machen/Straßen nicht vom Auto aus denken – organische Strukturen ermöglichen/Kein rechtwinkliges Raster in der inneren Erschließung
Wohnhochhäuser
Stadt für den menschlichen Maßstab
Wohnen am Wasser
Gebäude mit Brückenfunktion
Omega Zollspedition erhalten
Studierendenwohnheime
Wohnen für Familien
Mietergärten als halböffentliche Räume

3. STÄDTEBAU

Arbeitsplätze mit Kindergärten und Sporthallen

Handwerk/Manufakturen, z. B. Möbelbau auf dem Grasbrook

Urbane Produktion

Urbane Nahrungsmittelproduktion/Urban Farming/Urban Gardening

Mischung von niedrigen und hohen Wertschöpfungsketten

Nahrungsmittel- oder Bekleidungsproduktion

Gewerbliche Anbindungen und Arbeit für maritime Technik/Schifffahrt

Etablierte FabLabs miteinbinden

Große Firmen

3-D-Drucker-Entwicklung

Re-/Upcycling

Fabrik – Outlet und Produktion aufgrund der Nähe zur Autobahn

Park

Höhepunkte im Park planen

Tiere mitdenken

Initiativen/Schulen/Vereine in die Parkgestaltung miteinbinden

Sport: Rudern, Segeln, Kanufahren, Angeln, Schwimmen, Fitness, Vereinssport, kommerzielle Sportangebote

Größtmögliche Vielfalt: Flächen für Erholung, Grillen, Baden, Strand, Kinderspiel, Urban Gardening, Urban Farming

Anmerkung: Elbufer schattig, windig

Öffentliche Räume

Spielplätze

Öffentliche Räume für Weiterbildung (Life Long Learning) gestalten

Soziale Kontrolle der öffentlichen Orte

Windschatten – Sonnen- und Windschutz im Süden, Windgeschützte Nischen

Kunst im öffentlichen Raum: eine Skulptur „Arbeiter und Arbeiterinnen im Hamburger Hafen“

Konsumfreie Räume

WLAN-Nutzung im öffentlichen Raum

Interessante Wege mit Gastronomie, Plätzen, attraktiven Aufenthaltsorten

Organische Straßen

Kindergerechte Straßen

Kein Parken im öffentlichen Raum

Straßen nach Frauen benennen

Grün- und Versickerungsflächen

Dichte Baumbepflanzung (Windschutz, Schatten)

Globaler Waldgarten an der Spitze des Grasbrook

6. WASSERNUTZUNG	Zentrum für Wassersport	
	Begehbare Saalehafen/Schwimmender Ponton	
	Pflanzen-Kläranlage/Elbwasser für Urban Gardening (nachhaltiger Kreislauf/ Techno-Insel) /Aquaponic	
	Nistplätze für Wasservögel an jetzigen Schlickzonen	
	Schwimmen	Öffentliches Schwimmbecken
		Schwimmbad
		Badestellen
		Badesatelliten
		Freibad
	Wassersport	Flussbad mit schöner Aussicht, wie es schon im Norden der Veddel gab
Rudern		
Kanu		
Nauticlub für Kinder		
Anlegestellen für Boote		
Bootshaus in einer der denkmalgeschützten Hallen		

7. AKTIVIERUNG/ ZWISCHENNUTZUNG	Elbuferpark als Nachbarschaftsraum als Erstes entwickeln, um den Raum durch frühzeitige Nutzungen zu beleben
	Partnerschaften mit bestehenden Institutionen/sozialen Projekten und Menschen für ein gemeinsames Zentrum anstreben
	Barriere zwischen Veddel und Grasbrook aufheben – Bahnbarriere untertunneln und auf frei werdender Fläche einen Park erstellen
	Saalehafen als „Kickstarter“ inszenieren. Hier Platz für Zwischennutzungen zur Aktivierung des Areals schaffen
	Schule als erstes Bauen – eventuell auf der Veddel-Nord
	Container als Identitätsstifter für Zwischennutzungen andenken
	Idee für Aktivierung: Strand am Segelschiffhafen

Mit ohnehin vorhandener Lärmbelastung Orte zum „Laut sein“ (Musik) schaffen	8. LÄRM
Vergnügungsstätten als Lärminseln an der Bahntrasse	
Werkstätten an schon lauten Stellen	

Autobahnanfahrt untertunneln/Verlagerung des Lkw-Verkehrs wie bei der Olympia-Planung	9. MOBILITÄT	
Über die Verlagerung von Verkehrs- und Abstellflächen von Autos „unter die Erde“ hinausdenken, da kostenintensiv		
Dach der Station am Elbufer erweitern		
Strukturen für weitere Verkehrsmittel schaffen		autonomer E-Bus/Shuttle-Busse
		Stadtrad für Boote
		Anlegestelle für Elektroboote
		Seilbahn
		Stadtbahn statt U-Bahn
Bündelung von Parkplätzen		Shuttle zwischen Grasbrook und Veddel
		Sharing-Angebote auf dem Grasbrook und der Veddel ermöglichen
	Einbindung in das Hamburger Fährsystem	
Logistik	Parkhäuser und Tiefgaragen	
	Quartiersgaragen am Rand des Gebiets	
	Autopools in den Häusern	
Fahrradinfrastruktur	Logistikzentrum für die „Last Green Mile“	
	Lastenräder für Logistik einsetzen	
	Gastronomie-Logistik über Hafenanbindung denken	
	Logistik über Tiefgaragen organisieren	
	Breite Fahrradwege für Anhänger mit Kindern	
	Abstellmöglichkeiten Fahrrad	
Fuß- und Fahrradbrücke mit Aussichtsbalkon		
Fahrradparkhaus mit Reparaturmöglichkeiten		
Hütten für Cafés auf Fußgängerbrücken		

Strahlkraft als „Experimentierort“ für mehr Nachhaltigkeit	
Lokale, dezentrale und autarke Energiegewinnung und -versorgung (Grasbrook als Selbstversorger)	Energieautarke Gebäude, vernetzte Gebäudeeinheiten bis hin zu Verbundnetzen
	Industrielle Abwärme des bestehenden Hafengewerbes in Nachbarschaft nutzen
	Ergänzungen für Energiegewinnung und -versorgung für Veddel mitdenken
	Postfossile Energieträger (Wasserstoff), Erdwärme, Biogas nutzen
	Möglichkeiten, neues Gewerbe „an den Rändern“ anzusiedeln – können zukünftige Energielieferanten für den Grasbrook werden – mit Gewinnung, Speichern und Verteilung erneuerbarer Energien
	Verkehrsschneisen (wie z. B. Bahngleise) und Energiegewinnung zusammendenken: überdeckeln, Dächer begrünen und Solarpanels ergänzen
Attraktive Abfallkonzepte	Unterirdische Abfallkonzepte umsetzen – Freiräume nicht durch Mülltonnen verschandeln
	Abfalltrennung als Grundkonzept im Stadtteil
	Müll per Rohrpost: Referenzprojekt Hammerby Sjostad
	Neue Konzepte zur Müllvermeidung und Abfalltrennung umsetzen (Bonusprogramme)
Lokaler Konsum	Möglichkeiten, regionale Produkte und Produkte mit „geringem Fußabdruck“ (Direktabnehmer) beziehen zu können
	Leihstation für alltägliche Gebrauchsgüter, z. B. Werkzeug
Kreislaufwirtschaft	Möglichst viel Sand/Schutt/Boden vor Ort wiederverwenden
	Lokale Wirtschaftskreisläufe auf dem Grasbrook in Gang setzen
	Kreislaufwirtschaft mit Upcycling
	Grasbrook als Mehrweginsel
	Zero Waste für den ganzen Stadtteil Veddel und Grasbrook als Vorläufer für ganz Hamburg

Zusammenarbeit zwischen Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und Bezirk in der gemeinsamen Entwicklung der Stadtteile	
Erbbaurecht als Steuerungstool der Stadt für nachhaltige Flächensicherung einsetzen	
Beteiligung von Investoren an Fahrradwegen	
Nicht so hohe Grundvoraussetzungen bei Konzeptvergabe, um möglichst geringe Anforderungen für alle zu haben	
Für Transparenz sorgen	Stand des Planungsprozesses darlegen
	Erklärvideos auf YouTube
Gemeinwohlorientierte Entwicklung	Genossenschaften, Baugemeinschaften und auch Initiativen fördern
	Innovative Bauträger einbinden
	Baugemeinschaften für Gewerbe
	Genossenschaftliche Modelle für den Stadtteil, z. B. für Energieversorgung
	Geschäftsflächen an kleine unabhängige Unternehmen vergeben – weniger nach Kapitalstärke wie in der Hafencity
	Stelle für Ideen-Koordinator schaffen
Bezahlbaren Wohnraum fördern	30 % soziale Wohnungen für alle, 30 % moderate Mieten, 30 % Marktpreise-Mieten, 10 % Geflüchtete, Obdachlose
	Günstige Mieten für kleine und soziale Unternehmen
	Nachhaltiger sozialer Wohnungsbau – Verpflichtung auf mehrere Jahrzehnte/Immobilien dem Markt entziehen
	Gerechtigkeit im Sinne des Nachhaltigkeitsgedankens herstellen, d. h. mehr als 1/3 soziales Wohnen
(Zwischen-)Nutzungen	Möglichkeiten der Verstetigung von Zwischennutzungen ausloten
	Den Übergang von temporären zu dauerhaften Strukturen gestalten
	Nutzende benötigen Perspektive, sich am Standort zu entwickeln

<p>Entwicklungsprozess</p>	<p>Entwicklung eines klugen Prozesses ist entscheidend (auch einzelne Baufelder können unterschiedlich entwickelt werden)</p> <p>Tabula rasa oder schrittweise Entwicklung? – Tabula rasa bringt andere Nutzungen mit sich als schrittweise Entwicklung!</p> <p>Freie Flächen vergeben</p>
<p>Gewerbe</p>	<p>Gewerbe integriert mit Hafen planen, Verknüpfungen mit dem Terminal anstreben</p> <p>Mix von High- und Lowtech fördern</p> <p>Start-ups sind zarte Pflänzchen – vorhandenes Know-how nutzen</p> <p>Verpackungsfreien Einkauf zum Standard machen</p> <p>Die Rahmenbedingungen der Planung sind so zu gestalten, dass benachbarte Unternehmen nicht in ihrem Bestand gefährdet, in ihrem Betrieb eingeschränkt oder in ihrer Entwicklung beeinträchtigt werden</p>
<p>Verkehr</p>	<p>Anreize für Umstieg auf andere Verkehrsmittel setzen – Parkraumbewirtschaftung – Nachteile fürs Auto erzeugen</p> <p>Grasbrook autoarm: Kombi-Ticket-Wohnung</p>
<p>Wohnungen</p>	<p>Die Wohnung auch so gestalten, dass ein Migrant sich dort auch wohlfühlt, zum Beispiel Genossenschaftswohnungen für Migranten. 20 % der Fläche wird an Migranten veräußert</p> <p>Wohnungen für Menschen mit psychischen Erkrankungen ohne Ghettoisierung zur Verfügung stellen</p>
<p>Quartiersentwicklung</p>	<p>Netzwerke schaffen, z. B. Religionen, Feste, Schulen, Ärzte, Vereine, KITAS, Kunst, Musik, Wochenblatt der beiden Stadtteile, Nachbarschaftshilfe</p> <p>Nachbarschaftscharta</p> <p>Soziale Projekte statt gastronomischer Angebote</p> <p>Angebote für für Seniorinnen und Senioren</p> <p>Bildungsmaßnahmen in den Gewerken im Handwerk: Tischler, Elektro, Metall, Bäcker, Bau, Kfz, Sanitär etc.</p>

Gesundheitsversorgung und soziale Fragen zusammendenken

Inklusion als Leitbild – Zusammenbringen der Kulturen durch bestimmte Orte und Aktivitäten

Grasbrook mit eigenem Charakter als räumlich-integrativen Stadtteil entwickeln

Glasfaseranschluss für Internet

Pilotprojekt – alles wagen!



Kapitel 3

Dokumentation der Veranstaltungen



Stadtwerkstatt – Auftakt für den Grasbrook

Ein wichtiges Signal setzten die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen und die städtische Entwicklungsgesellschaft HafenCity Hamburg GmbH, als sie am 1. Juni 2018 alle interessierten Hamburgerinnen und Hamburger zu einer Stadtwerkstatt mit dem Titel „Auftakt Grasbrook“ einluden, um sie möglichst frühzeitig in die Planung dieses neuen Stadtteils miteinzubeziehen. Der passende Ort war das Baakenhöft mit Blick auf das künftige Entwicklungsgebiet des Grasbrook auf der gegenüberliegenden Seite der Elbe. Trotz hochsommerlicher Temperaturen kamen rund 250 Gäste, um sich zu informieren und zu diskutieren.

Einladung zum Perspektivwechsel

Die Planungen für den neuen Stadtteil Grasbrook beeinflussen unmittelbar die angrenzende Veddel und die HafenCity. Unter den Gästen waren daher auch viele Bewohnerinnen und Bewohner beider Stadtteile sowie Vertreterinnen und Vertreter von Stadtteilbeiräten, Vereinen, Initiativen und sozialen Einrichtungen. Auf dem Podium entspann sich eine angeregte Diskussion zwischen Tanja Heine (Vorstandsmitglied des Netzwerks HafenCity e. V.) und Uschi Hoffmann (Stadtteil-diakonie Elbinseln) mit Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Oberbaudirektor Franz-Josef Höing und Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH. Im Zentrum stand dabei die Frage nach der Entwicklung auf dem Grasbrook und deren Effekte auf die umliegenden Stadtteile.

Uschi Hoffmann schilderte die Situation auf der Veddel, wo knapp 5.000 Menschen aus 60 Nationen leben und in dem „zurzeit ganz viel fehlt“, unter anderem eine ausreichende Nahversorgung. Daher sei die Transformation des Grasbrook „eine große Chance für die Veddel – jedenfalls wenn wir bei der Entwicklung beteiligt werden“. Als konkrete Wünsche äußerte sie „qualitätvolle Rad- und Fußverbindungen“ und einen Ausbau des ÖPNV, um aus der „Insellage“ herauszukommen. Uschi Hoffmann mahnte an, dass der Austausch zwischen Veddel und Grasbrook in „beide Richtungen“ funktionieren müsse. Für einen „Perspektivwechsel“ schlug sie vor, die nächste Stadtwerkstatt auf der Veddel zu veranstalten, „dann sehen Sie, wie wir dort leben“.

Aus Sicht des Vereins „Netzwerk HafenCity“ stellt die geplante Entwicklung auf dem Grasbrook eine positive Weiterentwicklung dar, so die Vereinsvorsitzende Tanja Heine. Wie Uschi Hoffmann von der Veddel äußerte auch sie die Hoffnung, dass sich dank 6.000 neuer Nachbarinnen und Nachbarn Nahversorgung, ärztliche Versorgung, soziale Infrastruktur und andere Einrichtungen etablieren und halten können. „Insofern, glaube ich, ist es nicht nur die Veddel, die vom Grasbrook profitiert, es wird auch der Grasbrook sein, der von der Veddel profitiert und hoffentlich auch von der HafenCity“, so Tanja Heine, die auch betonte: „Wir brauchen die U-Bahn und wir brauchen eine Brücke da rüber.“

Zusammenwachsen braucht Zeit

Brücken, Verbindungen und Integrationsmöglichkeiten waren in der anschließenden öffentlichen Diskussion ein zentrales Thema. Dabei ging es um eine Vernetzung der Stadtteile rund um den Grasbrook in der Planung, aber auch um Verbesserung für sozial benachteiligte Bewohnerinnen und Bewohner. Vorgeschlagen wurde unter anderem, mehr Flächen als Grün- und Erholungsraum für alle zu schaffen, statt diese zu bebauen. Oberbaudirektor Franz-Josef Höing erinnerte an das Konzept „Sprung über die Elbe“ und bezeichnete es als „Generationenaufgabe“. Höing sprach auch die erfolgte Öffnung des Spreehafens im Jahr 2013 an und die geplanten verbesserten Zugänge zu dieser Wasserfläche. Prof. Jürgen Bruns-Berentel, Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH, nannte mehrere Vorteile, die die Entwicklung des Grasbrook für die Menschen auf der Veddel haben könnte, darunter ein grüner

Park an der Elbe, möglicherweise eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung durch eine neue U4-Station „Grasbrook“, aber auch durch viele neue physische Verbindungen, die erst durch Tunnel- oder Brückenlösungen geschaffen werden müssten. Dann könnten beide Stadtteile miteinander wachsen, denn „Verschiedenheit von Stadtteilen macht Stadt aus“.

Kritische Anmerkungen gab es zur visuellen Darstellung des neuen Stadtteils Grasbrook mit der Skyline der HafenCity im Hintergrund. Den Kritikern ging es um die Symbolik und darum, sich in der Entwicklung des Grasbrook nicht nur in Richtung Innenstadt und HafenCity zu orientieren. Stattdessen müsse der Grasbrook mehr von Süden aus gedacht werden, so die Forderung einiger Teilnehmer.

Mitsprachemöglichkeiten auch im späteren Prozess

Auch der konkrete weitere Planungsprozess und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Nachbarn und der Öffentlichkeit waren ein Thema. Senatorin Stapelfeldt versicherte, dass die HafenCity Hamburg GmbH den Prozess steuere, dass aber auch Behörde, Bezirk und Bezirksversammlung in die Planungsprozesse eingebunden würden. Die Senatorin wies auf die derzeit laufende Bestandsaufnahme des Gebiets und die geplanten „Grasbrook-Werkstätten“ zu verschiedenen Themen hin, die in den kommenden Monaten für die Öffentlichkeit durchgeführt würden, bevor der städtebauliche Wettbewerb ausgelobt werde.

Es wurde angeregt, über digitale und andere Beteiligungsformen nachzudenken, um migrantische sowie nicht-akademische Gruppen zu erreichen. Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt verwies auf digitale Beteiligung, die schon jetzt an vielen Stellen angeboten werde, und versprach, die Möglichkeiten weiter auszubauen, „damit auch diejenigen, die sonst nicht zu den Veranstaltungen kommen, ihre Meinung äußern können“.





Grasbrook digital Online-Beteiligung

Eine weitere Möglichkeit der Beteiligung, die von vielen Bürgerinnen und Bürgern genutzt wurde, war das Angebot, sich auch über das Internet zu äußern: Vom 30. November 2018 bis zum 24. Februar 2019 hatten die Hamburger Gelegenheit, auf der Seite www.hamburg.de/grasbrook ihre Vorschläge, Kritik oder Fragen zum neuen Stadtteil einzubringen sowie an einer Umfrage teilzunehmen. Hierbei kam das von Stadtwerkstatt und Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) entwickelte Beteiligungstool zum Einsatz. Im Rahmen der Grasbrook-Werkstätten wurde außerdem das digitale Partizipationssystem (DIPAS) der Stadt Hamburg getestet, das derzeit entwickelt wird: Mit DIPAS sollen künftig digitale Beteiligungswerkzeuge auch bei Veranstaltungen vor Ort nutzbar gemacht werden. Dazu stehen interaktive Datentische, sogenannte Touchtables, zur Verfügung.

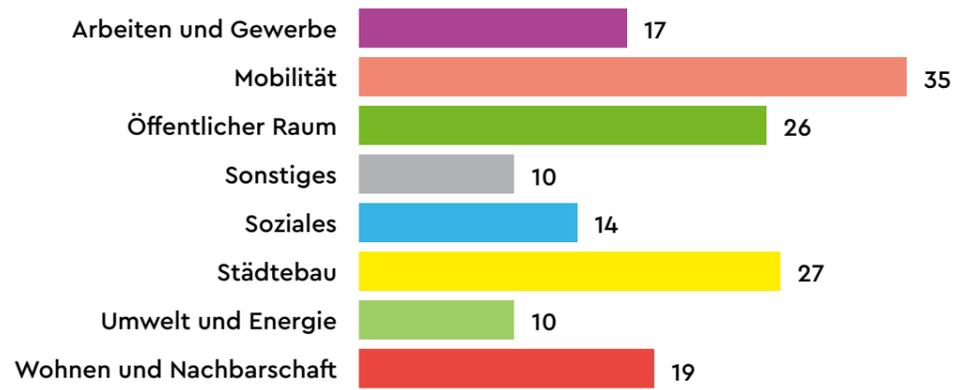
Bei den vier Grasbrook-Werkstätten ergänzten die DIPAS-Tische durch zahlreiche Karten und Daten zum Projektgebiet das Informationsangebot, gleichzeitig konnten die Gäste sich aber auch mit dem Zwischenstand der laufenden Online-Beteiligung zum Grasbrook vertraut machen und eigene Beiträge verfassen. Die „Daten zum Anfassen“ zu Themen wie Lärm, Verkehrsanbindung oder Baudenkmälern im Projektgebiet des Grasbrook trugen zu einer lebhaften Diskussion zwischen Bürgerinnen und Bürgern und den Projektverantwortlichen bei.

Insgesamt gingen während der Online-Beteiligung 158 Beiträge ein, an der Umfrage nahmen 399 Personen teil. Am meisten interessierten sich die Teilnehmenden dabei für die Themen Mobilität und Städtebau, aber auch für die Gestaltung des öffentlichen Raums.

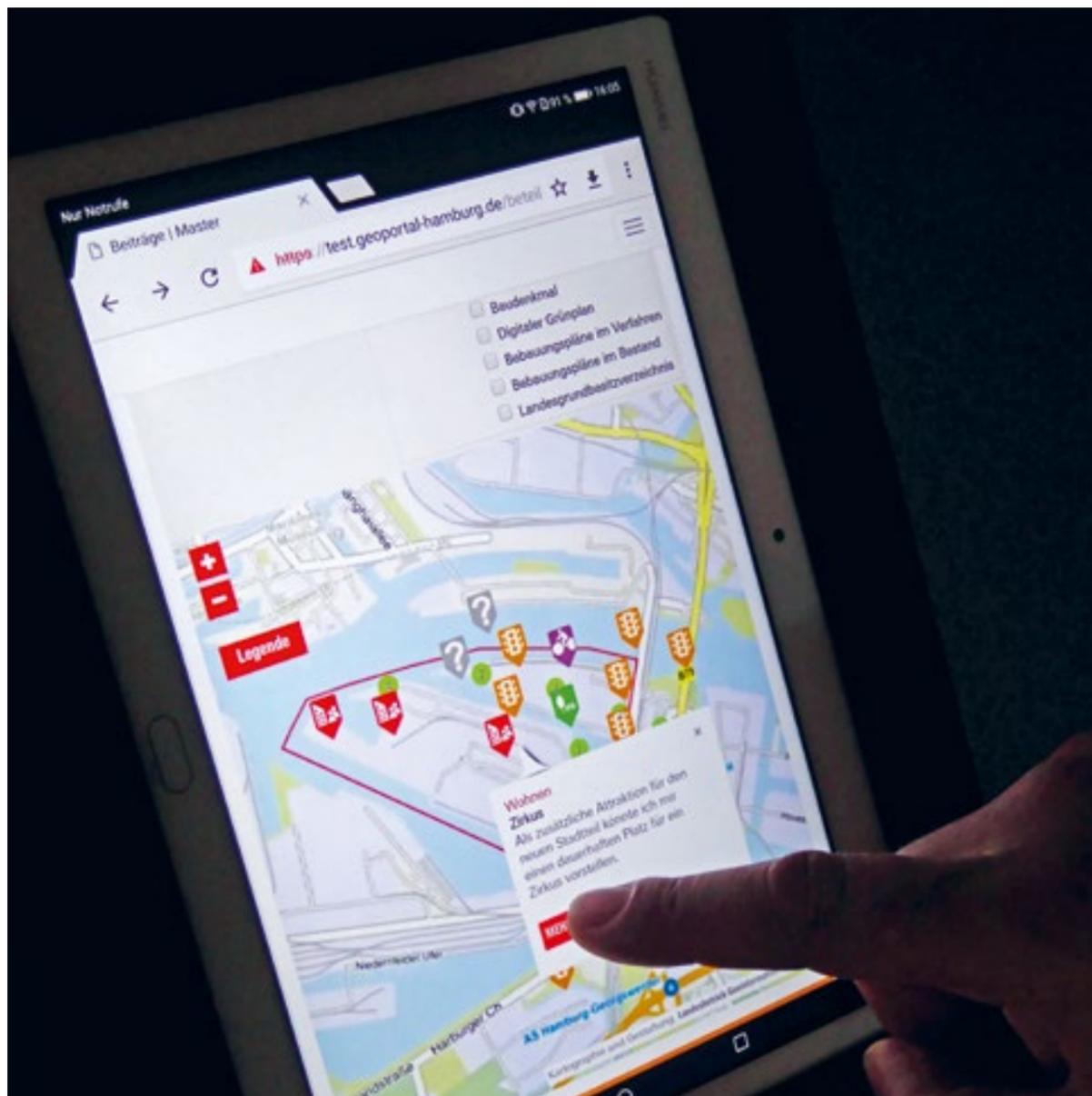
Alle digital verfassten Beiträge wurden gemeinsam mit den übrigen Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus den Werkstätten ausgewertet. Die Beiträge und Umfrageergebnisse des Online-Verfahrens sind weiterhin unter www.hamburg.de/grasbrook einsehbar.

DIPAS wird im Rahmen eines dreijährigen Forschungs- und Entwicklungsprojekts unter der Leitung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) mit dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) und der HafenCity Universität (HCU) entwickelt. Mehr Informationen unter www.hamburg.de/dipas.

Ein Mitdenken und Mitwirken an der Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook war auf verschiedenen Wegen möglich: durch Gespräche und den Austausch bei den Veranstaltungen ebenso wie durch das Notieren von Ideen, Fragestellungen oder Sorgen auf Postkarten, Moderationskarten und Plänen.



Die Bürgerbeiträge im Rahmen der Online-Beteiligung beschäftigten sich vor allem mit den Themen Mobilität und Städtebau, dicht gefolgt von der Gestaltung des öffentlichen Raums im neuen Stadtteil Grasbrook.





Stadtteilstoff auf der Veddel Im Dialog vor Ort

„Wollen Sie Grasbrooker werden?“

Eine kleine Ausstellung in einem Infostand sowie Beiträge im Rahmenprogramm informierten über die geplante Entwicklung des Grasbrook. Im Zentrum standen jedoch viele Gespräche von Mitarbeitern der Hafencity Hamburg GmbH mit Nachbarn, Bewohnerinnen und Bewohnern der Veddel und aus anderen Stadtteilen.

Unter dem Motto „Wollen Sie Grasbrooker werden?“ wurden die Gäste des Infostands darüber hinaus eingeladen, Ideen, Bedenken und Kommentare zu den folgenden drei Fragen schriftlich zu formulieren:

1. Wie kann der Grasbrook für die Veddeler nützlich sein?
2. Wie können die beiden Stadtteile voneinander profitieren?
3. Was macht Ihnen Sorgen?

Eine Analyse der Ergebnisse, die sich auf die schriftlichen Kommentare der Gäste selbst, darüber hinaus auf die Gespräche stützt, die Mitarbeiter der Hafencity Hamburg GmbH am Infostand mit den Gästen geführt hatten, ergab folgendes Bild:

Erkenntnisse aus der Befragung – Zusammenfassung

Insgesamt dominieren im Bereich der erwarteten Synergien („Wie kann der Grasbrook für die Veddeler nützlich sein?“) die Themen der sozialen Infrastruktur und Fragen der Anbindung der Veddel an den neuen Stadteilnachbarn sowie die umliegenden Stadtteile.

Hinsichtlich des wechselseitigen Nutzens der beiden Stadtteile voneinander („Wie können die beiden Stadtteile voneinander profitieren?“) wurden sowohl die Vorteile der geplanten Entwicklung des Grasbrook für die Veddel als auch für den Grasbrook erwähnt. Die Bewohner der Veddel setzen primär hohe Erwartungen in die Entwicklung einer für sie nutzbaren (und zugänglichen) Infrastruktur und in eine gute Vernetzung (sozial und baulich) mit dem neuen Stadtteil. In diesem Kontext wird der Umgang mit der Veddel-Nord, bislang ein reiner Verkehrsraum mit äußerst geringer Aufenthaltsqualität, in dem eine denkmalgeschützte Struktur und ein Hamburger Traditionslokal (Veddeler Fischgaststätte)

Ein riesiges Luftbild auf der Veddeler Brückenstraße, das den Stadtteil im Zentrum eines großen Transformationsraums zwischen Hafencity, Rothenburgsort, Wilhelmsburg und Hafencity zeigt, bildete die Attraktion für viele neugierige Besucher des Stadtteilstoffes Veddel am 1. und 2. September 2018. Auf Einladung der Stadteildiakonie Elbinseln und der Islamischen Gemeinde Veddel beteiligte sich die Hafencity Hamburg GmbH am Veddeler Stadtteilstoff anlässlich des 250. Jubiläums der Zugehörigkeit der Veddel zu Hamburg. Über zwei Tage wurden über 200 Gespräche geführt, mehr als 80 Menschen beteiligten sich an einer schriftlichen Passantenbefragung und noch viel mehr an den persönlichen Gesprächen.

verortet sind, ein bedeutsamer Punkt für eine erfolgreiche Vernetzung der Stadtteile werden.

Zu der letzten Frage („Was macht Ihnen Sorgen?“) stellte sich das Thema Wohnen als größtes Sorgenkind der Befragten heraus. Insbesondere hohe Mietpreise und eine daraus resultierende Verdrängung von Mietern auf der Veddel sowie eine mögliche soziokulturelle Inkompatibilität zwischen der Bewohnerschaft der Veddel und des Grasbrook werden hier befürchtet. Das Thema Verkehr wird von allen Befragten, d.h. unabhängig vom eigenen Wohnort, als problematisch eingeschätzt. Während der Bauphase befürchten Bewohner der Veddel übermäßige Belastungen durch Lärm, die Freisetzung von giftigen Substanzen und zunehmenden Lkw- bzw. Baustellenverkehr.

Die schriftlichen Kommentare und Gespräche wurden darüber hinaus nach den von den Befragten genannten Kernthemen ausgewertet. Dabei kristallisierten sich folgenden Schwerpunktthemen heraus:

Nahversorgung, Bildung und Soziales

Die Bedeutung einer qualitativ hochwertigen und funktionierenden Infrastruktur hatte insgesamt einen sehr hohen Stellenwert. Dazu zählen Bildung (Schulen/Kitas), Kultur und Freizeit (Sport- und Freizeitanlagen, religiöse Einrichtungen) sowie Nahversorgung (z. B. Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs). Aber auch eine ausreichende ärztliche Versorgung wurde thematisiert.

In den Beiträgen wird betont, dass diese Angebote niedrigschwellig zugänglich und für Menschen auf der Veddel fußläufig gut erreichbar sein sollten. Es besteht auch der Wunsch, dass diese neue Infrastruktur nicht nur auf dem Grasbrook entstehen sollte, sondern auch geprüft werden möge, ob sich nicht einiges auf der Veddel realisieren lässt – auch vor dem Hintergrund einer besseren physischen und sozialen Vernetzung beider Stadtteile. Mehrere Anwohner äußerten die Hoffnung, dass die neue Bewohnerschaft auf dem Grasbrook eine zusätzliche Nachfrage generieren und dies die Realisierung eines Nahversorgungszentrums mit Supermarkt, Drogerie und Ärzten erleichtert.

Vernetzung und Nachbarschaft

Im Kontext der künftigen Vernetzung der beiden Stadtteile wurde vor allem die unzureichende Anbindung der Veddel an den ÖPNV hervorgehoben. Dabei wurden Vorschläge wie eine neue U-Bahnhaltestelle, die Überplanung des Veddeler Nordens und die Einrichtung einer regelmäßigen Fährverbindung genannt. Mehrere Gesprächspartner bemängelten, dass die S3 zu Stoßzeiten oftmals völlig überlastet ist. Um die Vernetzung zu erleichtern, wurde außerdem eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums und kurze Fußwegebeziehungen zwischen der Veddel und dem Grasbrook angeregt, die einen wechselseitigen Austausch und eine „gegenseitige Befruchtung“ der Stadtteile fördern können.

Zur sozialen Vernetzung zählt auch die Schaffung eines kulturellen Angebots, das sich an die Bevölkerung beider Stadtteile richtet und das auch in beiden Stadtteilen stattfindet. Vor diesem Hintergrund wurde die Notwendigkeit von Einrichtungen und Aktivitäten angesprochen, die eine kulturelle Annäherung zwischen einem bürgerlichen Milieu (welches nach Einschätzung der Befragten auf dem Grasbrook entstehen wird) und der kulturell und religiös migrantisch geprägten Veddel ermöglichen kann.

Ein Großteil der Gespräche und Kommentare thematisierten außerdem die Bedeutung des öffentlichen Raums für ein aktives Stadtleben. Von der Entwicklung des Grasbrook erwarten viele Veddeler die Schaffung von attraktiven Grün- und Spielflächen, Parks, Laufstrecken und Anlagen für Nischensport sowie die Einbindung des Potenzials der Wasserflächen.

Wohnen und Arbeiten in der neuen Nachbarschaft

In den Gesprächen mit Passanten und den Kommentaren der Befragten dominiert zu diesem Thema die Frage nach bezahlbarem Wohnraum. Es wird befürchtet, „dass die Mieten auf der Veddel steigen könnten“ und dass der auf dem Grasbrook entstehende Wohnraum für Veddeler nicht erschwinglich sein wird. Die Befragten erhoffen sich durch die neuen Nachbarn auf dem Grasbrook positive Effekte für die Entwicklung einer qualitativ hochwertigeren Infrastruktur, aber sie machen sich gleichzeitig Sorgen, dass die Entwicklung des Grasbrook einen „Gentrifizierungseffekt“ auf der Veddel auslösen könnte,



d.h. dass Altmietern mit einem Anstieg von Mietpreisen nicht mithalten könnten.

Die benachbarte HafenCity wird von einigen Personen als ein Stadtteil wahrgenommen, der nicht die Bedürfnisse von Menschen auf der Veddel bedienen könne, und sie wünschen sich für den Grasbrook eine Entwicklung, die die Anliegen von Familien, Geringverdienern und Menschen mit Migrationshintergrund berücksichtigt. Dabei könnten zum Beispiel die Möglichkeit für verstärkt genossenschaftliche Wohnkonzepte, die Förderung von Baugemeinschaften und die Vergabe der Grundstücke nach dem Erbbaurecht unterstützend wirken.

Thema in den Gesprächen war außerdem die Frage, inwieweit das künftige Arbeitsplatzangebot für die benachbarten Stadtteile von Be-

deutung sein könnte. Ein Arbeitsplatzangebot entsteht sowohl während der Entwicklung des Stadtteils (Baubranche) als auch nach der Fertigstellung bei den Unternehmen, die auf dem Grasbrook mit ca. 16.000 Beschäftigten vertreten sein werden. Einige Befragte, die auf der Veddel wohnen, bezweifelten allerdings, dass die Veddel ausreichend von den Investitionen und möglichen Synergieeffekten profitieren wird.



1. Grasbrook-Werkstatt Der neue Stadtteil und seine Nachbarn

Grasbrook – ein Stadtteil für alle

Thema der ersten Werkstatt war „Der neue Stadtteil und seine Nachbarn“, also die Stadtteile Hafencity, Rothenburgsort, Wilhelmsburg und die Veddel. Die Veddel als Austragungsort der ersten Werkstatt sei ein bewusstes Signal, wie Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen, zu Beginn sagte. Ein Signal dafür, dass bei der Planung die unterschiedlichen Lebenswelten im Blick behalten werden. „Ein Nobel-Viertel soll es nicht geben“, versprach die Senatorin. „Das übergeordnete Ziel heißt: Eine Stadt für alle. Der Grasbrook soll ein Stadtteil für Menschen jeden Einkommens werden.“

Dennoch könne der Grasbrook unverwechselbar werden, ein Innovationsstadtteil, so Dorothee Stapelfeldt. „Unsere Ansprüche sind hoch. Wir sind bereit, auch unkonventionell zu denken und neue Wege zu gehen.“ Nicht nur die künftigen Grasbrook-Bewohnerinnen und -Bewohner sollen vom neuen Stadtteil profitieren, sondern auch die von der nahen Veddel: Die Nahversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten und die Verkehrsanbindung werden sich ebenso verbessern wie die Bildungs-, Freizeit- und Sportangebote, kündigte die Senatorin an. Besonderes Highlight sollen große Grünflächen an der Elbe und an den Hafenbecken werden. „Schon allein deswegen könnten die Menschen aus der Veddel Lust bekommen, den Grasbrook zu besuchen.“

Senatorin Stapelfeldt appellierte an alle Interessierten, sich beim jetzt gestarteten Ideenprozess zu beteiligen, bei den Grasbrook-Werkstätten oder auch online. Sie kündigte zudem an, dass sich Bürgerinnen und Bürger auch während des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs kontinuierlich einbringen können. Alle Zwischenschritte würden öffentlich gemacht, diskutiert und mit den Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger überarbeitet, sagte die Senatorin.

Die Nachbarschaft als Startpunkt für den neuen Stadtteil

Mit der Projektsteuerung für die Entwicklung des Grasbrook hat der Senat die stadteigene Hafencity Hamburg GmbH beauftragt. Deren Vorsitzender der Geschäftsführung Prof. Jürgen Bruns-Berentelg erklärte anschließend die Ausgangsüberlegungen und Ausgangsbedingungen für den neuen Stadtteil. Luftaufnahmen

Auf dem Grasbrook, zwischen Hafencity und Wilhelmsburg, entsteht ein neuer Stadtteil. Wie dieser aussehen wird, darüber können die Bewohnerinnen und Bewohner der benachbarten Stadtteile mitbestimmen – und sie machen davon rege Gebrauch: Rund 200 Besucherinnen und Besucher kamen zur ersten Grasbrook-Werkstatt am 5. Dezember 2018 in die Immanuelkirche auf der Veddel. Eingeladen hatten die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen gemeinsam mit der Hafencity Hamburg GmbH.

machten die zentrale Lage des Grasbrook südlich der Innenstadt und der Hafencity deutlich. Mit seiner städtebaulichen Entwicklung „schiebt sich die Innenstadt über die Elbe“, wie Bruns-Berentelg formulierte.

Nur der nördliche und östliche Teil des Grasbrook wird städtebaulich entwickelt, der Rest (Terminal O'Swaldkai) bleibt weiterhin der Hafencity vorbehalten. Auf 65 Hektar könnten rund 3.000 Wohnungen und 16.000 Arbeitsplätze Platz finden, so Bruns-Berentelg, wobei der Lärm, den die Hafencity verursacht, die Wohnnutzung nur auf der nördlichen Halbinsel zuließe. Der Osten und Süden des Gebiets eignen sich für weniger lärmsensible Nutzungen wie Büros, Forschung, Produktion und Handel. Angedacht ist laut Jürgen Bruns-Berentelg eine Anbindung an die U-Bahn durch eine Verlängerung der Linie U4.

Als städtebauliche Idee könne ein gemischt genutzter und verdichteter „Innovationsstadtteil“ entstehen, der zwar „keine zweite Hafencity“ werden solle, diese aber als „Startpunkt und Maßstab“ nutze. Vorbild kann die Hafencity beispielsweise beim Umgang mit dem Hochwasserschutz sein oder bei der nachhaltigen Mobilität und Gebäudetechnik – aber auch in Bezug auf öffentliche Flächen und auf soziale Mischung. Wie in den neuen Quartieren der Hafencity soll ein Drittel der Wohnungen auf dem Grasbrook als geförderter Wohnungsbau realisiert werden. Auch Baugenossenschaften, Baugemeinschaften und soziale Träger als Bauherren sind gewünscht, in deren Wohnhäuser Räume für die nachbarschaftliche Begegnung geschaffen werden können.

Moderierte Gesprächsrunde

Um Nachbarschaften ging es auch in der anschließenden, von Prof. Klaus Overmeyer (Urban Catalyst GmbH) moderierten, Gesprächsrunde mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Expertinnen und Experten. Zunächst sprach Stadtsoziologin Prof. Ingrid Breckner (HafenCity Universität) darüber, was Nachbarschaft eigentlich bedeu-



Prof. Ingrid Breckner
(HafenCity Universität)

„Der Grasbrook kann als neuer Stadtteil ‚Brücken bauen‘.“

Durch gemeinsame Angebote für die Menschen auf der Veddel und auf dem Grasbrook kann der nachbarschaftliche Austausch über Stadtteilgrenzen hinaus gefördert werden. Ein Beispiel: Die bestehende Stadtteilschule auf der Veddel zu einem Bildungszentrum für Kinder und Erwachsene von der Veddel und dem Grasbrook – nach dem Vorbild ‚Tor zur Welt‘ in Wilhelmsburg – ausbauen.“

tet und wie diese über Stadtteilgrenzen hinweg gefördert werden kann. Dabei wies Ingrid Breckner darauf hin, dass das „Bedürfnis nach Homogenität“ in der Gesellschaft zunehme, was „eigentlich antistädtisch“ sei. Aber unterschiedliche Kulturen, Lebensstile, Tagesabläufe und Nutzungsansprüche an den öffentlichen und halböffentlichen Raum können zu Konflikten führen, die es bei der Planung zu bedenken gilt – auch was die Bürgerbeteiligung angeht. Konkret schlug Ingrid Breckner vor, auf der Veddel Beteiligungsforen speziell für verschiedene Teilgruppen zu veranstalten, etwa für migrantische Frauen. Denn „Frauen organisieren die Insel“, würden diese aber teilweise kaum verlassen. Der neue Stadtteil in der Nachbarschaft sei eine Chance, „Brücken in die Stadt zu bauen“ und „Schließungstendenzen“ entgegenzuwirken.

Dazu braucht es nach Ansicht von Ingrid Breckner Angebote für die Bevölkerung der Veddel, auf dem Grasbrook und umgekehrt, um zu einem Austausch zu kommen. Eine Möglichkeit sieht



Präsentation zur
1. Grasbrook-Werkstatt
(Prof. Jürgen Bruns-Berentelg,
HafenCity Hamburg GmbH)
t1p.de/xnnb



Zeki Yazici, Vorsitzender der Islamischen Gemeinde auf der Veddel:

„Der Veddel fehlt es an fast allem.“

Mit der Entwicklung des Grasbrook steht die Hoffnung, neue Bildungseinrichtungen, Angebote für Sport, Gesundheit und Einkauf sowie Jugendtreffs und Gebetsräume sowohl auf dem Grasbrook als auch der Veddel zu schaffen, damit beide Stadtteile voneinander profitieren können.“

sie in einer besseren Ausstattung der bestehenden Stadteilschule, damit diese auch für Kinder vom Grasbrook interessant wird. Vorbild könne das Bildungszentrum „Tor zur Welt“ sein, das im Rahmen der IBA in Wilhelmsburg entstanden ist und auch Raum für Erwachsenenbildung bietet, die auf der Veddel ebenfalls wichtig ist, so Breckner.

Zeki Yazici, der Vorsitzende der Islamischen Gemeinde auf der Veddel, bestätigte den Bedarf an Bildungseinrichtungen: „Ohnehin fehlt es an fast allem: Nahversorgung, Ärzte, Sportmöglichkeiten, Jugendtreffs und Gebetsräume.“ Die Islamische Gemeinde nutzt seit Jahrzehnten ein angemietetes Lokal, weil es auf der Veddel nicht möglich ist, ein eigenes Grundstück für eine Moschee zu erwerben. Mit dem neuen Stadtteil verbindet Zeki Yazici daher die Hoffnung, viele Defizite der Veddel beseitigen zu können, aber möglichst nicht als „Einbahnstraße“. Es müssten auch Angebote auf der Veddel selbst geschaffen werden, „damit wir die Grasbrooker herbekommen“. Eine Bürgerin knüpfte an diesen Punkt an und schlug ein türkisches Bad vor. Ein Hamam könnte zu einem „Magneten“ werden.

Als Gastgeberin in der Immanuelkirche beschrieb Uschi Hoffmann von der Diakonie Elbinseln, wie es mit der Öffnung der Kirche für andere Religionsgemeinschaften und für kulturelle Nutzungen gelang, diese zu einem „Ort des öffentlichen Lebens“ zu machen, der auch Menschen aus anderen Stadtteilen anzieht. Wichtig seien aber weitere Treffpunkte für die Stadtteilbevölkerung. Özlem Winkler-Özkan, Leiterin des Kulturzentrums „PEM Center“ in Rothenburgsort, nannte ihr Zentrum ein „niedrigschwelliges“ Angebot, das es sonst in ihrem Stadtteil nicht gebe und das als Treffpunkt „offen für jeden“ ist. Für Stadtteile wie die Veddel und Rothenburgsort wünscht sie sich „Freiräume, wo man sich austauschen und irgendwann entscheiden kann, was aus dem Ort werden soll“. Mithilfe solcher Prozesse und mit Kunst und Kultur „können Menschen ihren Stadtteil, ihre Nachbarschaft mitentwickeln“.

Dass es diese engagierten und kreativen Menschen auf der Veddel gibt, die solche Freiräume für eigene Ideen nutzen wollen, zeigte sich während der Gesprächsrunde und später bei den anschließenden Themenforen, wo sich etliche



Özlem Winkler-Özkan Leiterin des Kulturzentrums „PEM Center“ in Rothenburgsort:

„Wichtig sind Treffpunkte – offen für jeden –

und Freiräume, die engagierte Menschen in Gemeinschaften selbst organisieren und entwickeln können. Kunst und Kultur haben großes Potenzial, Menschen aus den unterschiedlichen Stadtteilen zusammenzubringen und Nachbarschaften zu fördern.“



Bürgerinnen und Bürger aus Initiativen beteiligten und dabei insbesondere Ideen für den Veddelener Norden mit seinen denkmalgeschützten Zollgebäuden äußerten. Sie formulierten auch ihre Sorge, die Planungen für den Grasbrook könnten bereits so weit fortgeschritten sein, dass sich die Bevölkerung nicht mehr einbringen könne. Oberbaudirektor Franz-Josef Höing ging direkt darauf ein und versicherte: „Wir leiten jetzt erst den Ideenprozess ein und diskutieren heute mit Ihnen über Konzepte. Es gibt keine Pläne – nur überschlägige Berechnungen, wie viele Wohnungen und Arbeitsplätze hier Platz haben.“

Aus dem Kreis der Teilnehmenden kam auch die Forderung, auf dem Grasbrook „50 oder 70 Prozent Sozialwohnungen“ zu errichten, statt dem in Hamburg vorgesehenen Drittel (Drittelmix), und über genossenschaftliches Wohnen und Bebauung per Erbbaurecht nachzudenken. Dazu sagte Senatorin Dorothee Stapelfeldt: „Die Flächen gehören zum Glück der Stadt und wir denken im Senat viel mehr über Bodenpolitik nach als früher und reden dabei auch über Erbbaurecht. Ich kann mir gut vorstellen, dass das auf dem Grasbrook eine größere Rolle spielen



Uschi Hoffmann von der Diakonie Elbinseln:

„Die Öffnung der Immanuelkirche ...

auf der Veddel für andere Religionsgemeinschaften und kulturelle Nutzungen darf erst der Anfang gewesen sein. Es braucht in Zukunft noch mehr gemeinsame ‚Orte des öffentlichen Lebens‘ für Menschen der Veddel, des Grasbrook und anderer Stadtteile.“



Dr. Wolfgang Weisbrod-Weber,
der 2. Vorsitzende des Vereins Netzwerk HafenCity

„Orte wie Gemeinschaftsräume ...

in den Wohnhäusern, in denen sich die Menschen auch mal spontan treffen können, sind für die Entstehung einer engagierten Nachbarschaft sehr wichtig. Das ist auch unsere Erfahrung in der HafenCity, in der es mittlerweile viele Vereine und Initiativen gibt.“

wird.“ Jürgen Bruns-Berentelg ergänzte, dass ein zu hoher Anteil an Sozialwohnungen zu „Entmischungsprozessen und starker Homogenisierung führen, die wir ausdrücklich nicht wollen“. Stattdessen könnten beim Wohnungsbau zusätzlich auch Baugenossenschaften, soziale Träger und Baugemeinschaften zum Zuge kommen. Diese schaffen zwar keinen geförderten Wohnungsbau, bekommen aber ihre Grundstücke günstiger und ermöglichen so „preisgedämpftes Wohnen“ und sorgen außerdem für lebendige Nachbarschaften.

Die Bedeutung von Gemeinschaftsräumen, sozialer Infrastruktur, Baugenossenschaften und Baugemeinschaften – gerade für neue Quartiere – betonte auch Dr. Wolfgang Weisbrod-Weber,

der 2. Vorsitzende des Vereins Netzwerk HafenCity, einem Zusammenschluss von Bewohnerinnen, Bewohnern und Gewerbetreibenden in der HafenCity. Der Verein versteht sich als Interessenvertretung und beschäftigt sich unter anderem mit Verkehrslärm, der Gestaltung des neuen Schulcampus und mit Konzepten für die Nutzung der Gemeinschaftsräume in einigen Wohnhäusern. Der Verein selbst startete „aus dem Pioniergeist der ersten Bewohner einer Baugenossenschaft“. Für Weisbrod-Weber bietet der Grasbrook die gleiche Chance, „Nachbarschaft von Anfang an mit aufzubauen. Dafür braucht es Orte wie die Gemeinschaftsräume und ein paar engagierte Leute“.

Themenstationen

Nach der Gesprächsrunde, bei der die Bürgerinnen und Bürger mit den Expertinnen und Experten zu übergeordneten Fragestellungen diskutierten, gab es im Anschluss die Gelegenheit, an vier Themenstationen, moderiert von Urban Catalyst, intensiver über Teilaspekte von Nachbarschaft zu sprechen und Fragen zu vertiefen. Parallel stellte die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen ihr digitales Partizipationssystem DIPAS vor. Auf digitalen Karten konnten die Teilnehmenden Fragestellungen des Abends räumlich betrachten und diskutieren.

1 NEUE NACHBARN: VEDDEL UND GRASBROOK

Bei diesem Thema war mehreren Teilnehmerinnen und Teilnehmern zunächst wichtig, über die Bahnanlage und Straße zwischen den künftigen Nachbarn Veddel und Grasbrook zu sprechen. Eine Verringerung der Barrierewirkung stelle die Grundlage für die Entstehung von Nachbarschaft dar, so das Argument. Mindestens müssten die vorhandenen und für den Lkw-Verkehr optimierten Wegeverbindungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr verbessert werden. Aber auch zusätzliche Verbindungen seien wichtig. Bei der Frage, wo die zukünftigen Orte einer gemeinsamen Nutzung liegen werden, identifizierten die Teilnehmenden eine gemeinsame Schule für beide Stadtteile sowie den Elbuferpark auf dem Grasbrook. Dort könnte „Nachbarschaft gelebt“ werden. Sinnvoll wäre es, den Park über Zwischennutzungen möglichst früh zu entwickeln. Auf der Veddel könne der Nordteil eine Scharnierfunktion übernehmen, wo zentrale Nutzungen strategisch platziert werden sollten.

2 KONTEXT STADT

Wie wird sich der Grasbrook von den umgebenden Stadtteilen unterscheiden? Im Vergleich zur HafenCity möglicherweise zu wenig, aber zu stark im Vergleich zur Veddel – so lautete die Sorge, die hier geäußert wurde. In diesem Spannungsfeld liegt wohl die Herausforderung für die weitere Planung. Wie kann der Grasbrook eine Bedeutung für Hamburg insgesamt bekommen? Ein Vorschlag war hier, den neuen Stadtteil zu einem „Experimentierort für Nachhaltigkeit“ zu machen. Als besondere Stärke des Ortes wurden die Lage an der Elbe und die Sichtbeziehungen zum gerade entstehenden Baakenhafenquartier genannt. Einige Bürgerinnen und Bürger sprachen sich auch dafür aus, die historische Bedeutung der denkmalgeschützten Speicher und anderer Orte herauszuarbeiten und so den Grasbrook aufzuwerten.

3 NACHBARSCHAFT ENTSTEHT

Gedacht war diese Themenstation für Überlegungen zur Frage, welchen „Nährboden“ es für eine gelingende Nachbarschaft braucht und wer was dafür beisteuern kann. Ein Schwerpunkt der Diskussion war dann aber auch hier die Barriere zwischen Veddel und Grasbrook. Die Teilnehmer schlugen als Idee vor, die Bahntrasse und die Straße unter die Erde zu verlegen und oben einen Park zu errichten. So kamen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf das Thema Freiräume, die als wichtig für ein lebendiges Miteinander erachtet wurden. Wie in der Themenstation 1 wünschten sie sich auch hier, den Elbuferpark schon vor der Bebauung des Grasbrook zu schaffen, damit er der Veddel schnell zur Verfügung steht. Ein konkreter Vorschlag war ein Schwimmbekken im Saalehafen. Der Veddeler Norden und die Dessauer Straße auf der gegenüberliegenden Seite des Kleinen Grasbrook waren auch hier ein wichtiges Thema. Eine Markthalle, ein Ärztehaus, Bildungseinrichtungen, Angebote für Jugendliche und für Frauen wurden genannt als mögliche Nutzungen der denkmalgeschützten Gebäude oder für eine neue Bebauung dort.

4 FOKUS WOHNEN

Diskutiert wurde hier darüber, welche Wohnungsangebote auf dem Grasbrook entstehen müssten, um zu einer guten Nachbarschaft zu kommen und steigende Mieten auf der Veddel zu verhindern. So wurden neben dem Erbbaurecht auch die Vor- und Nachteile von Konzeptvergaben diskutiert. Konzeptvergaben wirkten oft schlüssig, könnten aber auch das Gegenteil von dem erreichen, was beabsichtigt sei, weil zu viele Ansprüche erfüllt werden müssten. Dadurch wird Wohnen unbezahlbar, hieß es. Eine der Ideen, um Wohnen bezahlbar zu machen, war, auf zu viele Anforderungen und zu hohe Qualitätsansprüche zu verzichten. Gesprochen wurde auch über „den Mut zu innovativen Baukonzepten“, die Suche nach innovativen Bauträgerinnen und Bauträgern und die passende Kombination von Wohnen und Arbeiten. Ohnehin könnte die Mischung aus Wohnen und Gewerbe eine besondere Stärke des neuen Stadtteils werden.

Fazit

Zum Ende der Veranstaltung zog Oberbaudirektor Franz-Josef Höing ein Fazit. Dabei ging er konkret auf einige der Ideen ein, die während der Diskussionsrunde und an den Themenstationen geäußert wurden. Er sprach sich dafür aus, die Initiativen und Netzwerke auf der Veddel und in den Nachbarstadtteilen einzubinden und ihre Expertise zu nutzen. Ausdrücklich erwähnte er die Idee, den Elbuferpark schnell und vorab mit temporären Nutzungen als ersten Ansatz von Park erlebbar zu machen. Dies könne dazu beitragen, den Grasbrook mental zu erschließen. Ein wichtiger Hinweis sei auch der von

einigen Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagene Perspektivwechsel – also nicht nur darüber nachzudenken, was der Grasbrook in Zukunft für die Veddel oder die anderen Nachbarn bieten kann, sondern umgekehrt zu überlegen, was diese dem Grasbrook bieten können.

Franz-Josef Höing ging auch auf die Anregung ein, bei der Bürgerbeteiligung über andere Formate jenseits dieser Werkstätten nachzudenken, um Gruppen anzusprechen, die selten zu Diskussionsveranstaltungen kommen. „Wir meinen das ernst mit der Beteiligung.“

2. Grasbrook-Werkstatt Zukunft, Arbeit und Innovation

Neue Arbeit braucht neue Orte

„Die Begriffe Zukunft, Arbeit und Innovation können heutzutage nur noch gemeinsam gedacht werden“, so Dorothee Stapelfeldt. Grund dafür sei insbesondere die Digitalisierung. „Alte Branchen sind im Umbruch, neue Verfahren und Wissensgebiete, neue Berufsfelder und ganze Wirtschaftszweige entstehen, von denen vor einigen Jahren noch kaum jemand etwas ahnte.“ Für diese „4. industrielle Revolution“ biete der Grasbrook gute Voraussetzungen. „Neue Unternehmen mit neuen Aufgaben brauchen Orte, an denen sie sich entfalten können – genau wie die ‚alten Branchen‘ auch. Beide lassen sich viel leichter als früher mit dem Wohnen in der direkten Umgebung kombinieren“, erklärte die Senatorin. Durch verbesserten Lärm- und Emissionsschutz sei es heute möglich, Wohnen und Arbeiten zusammenzuführen. Beispielsweise können kleinere Produktionsstätten, Manufakturen oder Start-ups in gemischte Quartiere integriert werden.

Diese Mischung sei eines der Hauptanliegen der Hamburger Stadtentwicklung, gerade in den neuen Planungsgebieten wie dem Grasbrook. „Die Nachbarschaft von Wohnen und Arbeiten schenkt den Quartieren Leben rund um die Uhr, reduziert die Pendlerströme und ist damit auch gut für die Umwelt“, sagte Dorothee Stapelfeldt. Der Grasbrook biete sich genau dafür an.

Rahmenbedingungen für die Entwicklung

Als Vorsitzender der Geschäftsführung der HafenCity Hamburg GmbH skizzierte Prof. Jürgen Bruns-Berentelg die städtebaulichen Rahmenbedingungen und die Kennzahlen der bisherigen Planungen. Betrachte man den Grasbrook, die HafenCity und den „Billebogen“ genannten westlichen Teil von Rothenburgsort als gemeinsamen Entwicklungsraum, entstehen dort bis zu 71.000 Arbeitsplätze und Wohnraum für bis zu 23.000 Menschen. Diese Relation erkläre sich einerseits aus der Lage und dem Verkehrs- und Hafentärm, der „keine Idealsituation“ für Wohnraum darstelle, so Bruns-Berentelg, und andererseits aus den heutigen Anforderungen der Arbeitswelt. „Anders als in klassischen Gewerbegebieten benötigen Arbeitsplätze heute viel weniger Platz.“

Zur 2. Grasbrook-Werkstatt am 21. Januar 2019 im Bürgerhaus Wilhelmsburg kamen mehr als 200 Besucherinnen und Besucher, um gemeinsam mit Expertinnen und Experten zu diskutieren, welche Arbeitsplätze auf dem Grasbrook entstehen könnten und wie davon auch die benachbarten Stadtteile profitieren. „Heute fragen wir unter anderem, für welche Branchen und Unternehmen ist der Grasbrook zukünftig interessant?“, erklärte Senatorin Dorothee Stapelfeldt in ihrem Grußwort und formulierte weitere zentrale Fragestellungen: Welche Auswirkungen haben die neuen Trends der Arbeit für den Stadtteil? Was sind die städtebaulichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Ansiedlung innovativer Betriebe? Welche Chancen bietet der Grasbrook für Wissenschaft, Forschungseinrichtungen und wissensbasierte Unternehmen?



Bislang seien auf dem Grasbrook drei Quartiere mit unterschiedlichem Charakter vorstellbar, „aber noch nicht planerisch festgesetzt“. Wo die Lärmbelastung am geringsten ist, könne mit dem „Moldauhafenquartier“ ein urbanes Quartier entstehen, in der Nähe der Elbbrücken ein eher gewerblich geprägtes „Freihafenquartier“ und direkt neben den Hafentrieben das rein gewerbliche „Hafentorquartier“. Auch wegen der Nachbarschaft müsse man über „lokale Ökonomien“ sowie „nicht klassische Mietlösungen“, „Trägerstrukturen“ und die „Mobilisierung regionaler Märkte“ nachdenken, um günstige Flächen anbieten zu können, so Jürgen Bruns-Berentelg. Nicht zuletzt gehe es „strategisch darum, Hamburgs Position im Wettbewerb der internationalen Metropolen zu verbessern“. Man müsse daher überlegen: „Welche Innovationen brauchen wir für die Zukunft?“ Im Vergleich zu Städten wie Wien falle Hamburg etwa im Bereich der Spitzentechnologie zurück. Hier biete der Grasbrook Potenzial. Beispielhaft am Hafentorquartier erläuterte Prof. Bruns-Berentelg, wie sich Cluster im Bereich Forschung und Entwicklung oder urbaner Produktion räumlich darstellen könnten.

Rückkehr der Produktion in die Stadt

Aus stadtökonomischer Sicht gab anschließend Prof. Dieter Läßle seine Einschätzung zu den Entwicklungsperspektiven und Rahmenbedingungen für den Grasbrook als Arbeitsort ab. Der emeritierte Stadtforscher an der HafenCity Universität hatte zu einigen Punkten eine andere Haltung als sein Vorredner: Klar sei nur, dass sich die Arbeitswelt insgesamt stark verändere, aber wie sie in 10, 20 Jahren aussehen werde, könne heute niemand sagen, so Läßle. Das gelte auch für einen Standort wie den Grasbrook. „Wir können diese 16.000 Arbeitsplätze nicht verordnen – die müssen sich entwickeln. Wir wissen nicht, ob und wie sie sich entwickeln und in welchem Bereich.“ Daher müsse man „offen sein für die Zukunft und nicht jetzt schon die ganzen Strukturen vorplanen. Wir brauchen Mut zu Zwischenlösungen und Zwischennutzungen, sodass sich Dinge herausbilden können.“



Präsentation zur
2. Grasbrook-Werkstatt
(Prof. Jürgen Bruns-Berentelg,
HafenCity Hamburg GmbH)
t1p.de/oho2



Prof. Dieter Läßle

„Der Grasbrook spielt als Scharnier ...“

zwischen den Ankunftsstadtteilen im Süden, der dynamischen HafenCity und der Innenstadt eine besondere Rolle. Für den künftigen Arbeitsort ist eine Doppelstrategie sinnvoll – eine ausgewogene Mischung von Arbeitsplätzen im innovativen Lowtech-Bereich (des verarbeitenden Gewerbes) als auch im wissensbasierten Hightech-Bereich (von Forschung und Entwicklung). Auf keinen Fall eine reine Hochlohnspezialisierung.“



Präsentation
Prof. Dieter Läßle,
2. Grasbrook-
Werkstatt
t1p.de/jjpf

Er plädierte daher für „Vorsicht beim Abreißen“. Stattdessen sollte „jede Möglichkeit der Transformation“ alter Gebäude genutzt werden. „Wir brauchen hybride bauliche Strukturen, Verbindung von Altem und Neuem, radikale Funktionsmischung und Funktionsoffenheit.“ Dazu zeigte Läßle Beispiele aus New York und Wien, wo alte Industriehallen so umgebaut wurden, dass sie heute für eine Mischung aus urbaner Produktion, urbaner Landwirtschaft, Büroflächen und sozialer Infrastruktur genutzt werden. „Dort ist eben nicht nur die digitale Boheme zu Hause, sondern es sind auch Arbeitsplätze in der Produktion für weniger qualifizierte Menschen aus der Nachbarschaft geschaffen worden.“

Diese Arbeitsplätze seien auch in Hamburg wichtig. In unmittelbarer Nähe zum Grasbrook, in Wilhelmsburg, der Veddel und Rothenburgsort,





Julia Oertel, Geschäftsführerin des Coworking-Space-Anbieters betahaus hamburg

„Innovation entsteht vor allem aus Kooperation ...

und Kollaboration. Offene Flächen, wie in Community-basierten Arbeitsplatzumgebungen von Coworking-Spaces, schaffen Momente der Begegnung. Menschen können sich hier treffen, austauschen und vernetzen.“

nomie, die wiederum von großer Bedeutung für die Vitalität und Integrationsfähigkeit unserer Städte ist“. Die Städte müssten die sich bietenden Möglichkeiten nutzen. Dazu braucht es nach Lämples Ansicht „eine neue Geografie der Innovationen – weg vom isolierten Technologiepark hin zu innerstädtischen, funktionsgemischten Innovationsdistrikten mit einer breiten Mischung an Akteuren“ und „kollaborativen Innovationsstrategien“. Dazu gehört nach seiner Meinung auch eine neue Gewerbearchitektur mit einer „Stapelung von Nutzungen“.

Moderierte Gesprächsrunde

Über konkrete Beispiele dieser flexiblen, offenen Arbeitsformen und Kollaborationen diskutierten die Gäste der anschließenden Gesprächsrunde mit Moderator Klaus Overmeyer vom Büro Urban Catalyst. Julia Oertel, Geschäftsführerin des Coworking-Space-Anbieters betahaus hamburg, etwa erklärte das Konzept von Coworking mit den Worten: „Wir vermieten Arbeitsplätze und verfolgen dabei einen Community-basierten Ansatz – das heißt, wir versuchen, die Leute, die bei uns arbeiten, miteinander zu vernetzen. Im Hamburger betahaus-Standort im Schanzenviertel gibt es viele offene Flächen für Begegnung und wir schaffen Momente, bei denen sich die Leute treffen, austauschen und vernetzen können.“ Genutzt werde das Angebot von „Einzelkämpfern“ und kleinen Firmen in der Gründungsphase. Nach Beobachtung von Julia Oertel „entsteht Innovation vor allem aus Kooperation und Kollaboration, nicht zwangsläufig durch Technologie. Man muss sich auf den Moment einlassen und offen bleiben für neue Ideen.“

Auch Dr. Hinrich Habeck, Geschäftsführer des Netzwerks Life Science Nord, unterstrich die Bedeutung von Begegnungsmöglichkeiten. Sein Netzwerk vertritt rund 500 Mitgliedsunternehmen und Akteure aus den Bereichen Medizintechnik, Biotechnologie und Pharmazie mit einer Bruttowertschöpfung von 4,3 Milliarden Euro. Die Geschäftsstelle des Netzwerks befindet sich in unmittelbarer Nähe des Universitätsklinikums Eppendorf (UKE) und teilt sich einen Gebäudekomplex mit verschiedenen Unternehmen aus der Branche. „Dort gibt es eine Cafeteria und eine Begegnungsfläche, da kommt Community-Gefühl auf, das Kooperationen zwischen den Unternehmen begünstigt“, sagte Habeck. Weil sich

habe sich Dauerarbeitslosigkeit verfestigt. In einigen Quartieren beziehe rund ein Drittel der Bevölkerung Hartz IV und wachse jedes zweite Kind unter Armutbedingungen auf, so Lämple. Seiner Ansicht nach wird der Arbeitsmarkt in Deutschland und Hamburg zu optimistisch betrachtet und das Problem einer „polarisierten Stadtgesellschaft“ übersehen. Um diese Probleme anzugehen, müsse auch der Grasbrook einen Beitrag leisten. Die Voraussetzungen dafür sind nach Lämples Ansicht gut: Durch den Einsatz digitaler und additiver Fertigungstechnologien werde kundenspezifische Fertigung immer preisgünstiger und stadtverträglicher. Dabei sei es von Vorteil, möglichst nah am Kunden zu sein. „Klar ist: Die alte Industrie wird nicht zurückkommen – aber sie wird neu erfunden.“

Dieter Lämple zitierte eine Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaft (DIW), wonach die „Industrie in der Stadt“ zum Wachstumsmotor der Zukunft werde und bisher industriearme Großstädte wie Hamburg besonders stark von Betriebsneugründungen im innovativen Low-tech-Bereich profitieren könnten. Diese Städte werden zu „Inkubatoren einer neuen Stadtöko-



Designerin Sarah Yekani-Zare, Mode- und Produktionslabel „Made auf Veddel“:

„Arbeit ist Integration.“

Das Mode- und Produktionslabel „Made auf Veddel“ schaffte lokale Beschäftigungsmöglichkeiten für Migrantinnen auf der Veddel. Auch im Zuge der Entwicklungen des Grasbrook bieten sich Chancen, migrantische lokale Ökonomien zu fördern.“

die meisten Mitglieder des Netzwerks aber über ganz Hamburg und Schleswig-Holstein verteilen, verstehe sich das Cluster als eine „virtuelle Kaffeemaschine“, so Hinrich Habeck, „wir bringen Menschen ins Gespräch, bieten Marktplätze zum Austausch und vermitteln Kontakte“. Die Nähe zu Forschungseinrichtungen wie dem UKE ist gerade für viele jüngere Mitgliedsunternehmen entscheidend, so Habeck, weil sie als Ausgründungen ihre „technologischen und personellen Wurzeln“ dort haben. Für ältere, etablierte Unternehmen sei der Austausch mit der Wissenschaft zwar wichtig, etwa für Kooperationen oder Projekte, die räumliche Nähe aber nicht entscheidend.

Einen ganz anderen Ansatz verfolgt das Mode- und Produktionslabel „Made auf Veddel“, wie Designerin Sarah Yekani-Zare erklärte: „Wir holen die Menschen da ab, wo sie sind – sprich: auf der Veddel, wo viele Frauen der Gastarbeiter zu Hause saßen, keine Arbeit hatten und nicht richtig integriert waren.“ Viele der Frauen hätten keine formale Berufsausbildung, beherrschen aber das für die Textilherstellung nötige Handwerk, also Nähen, Stricken und Häkeln. Die Modedesignerin und Gründerin von „Made auf Veddel“, Sibilla Pavenstedt, hatte die Idee, diese

Fähigkeiten zu nutzen, ein Atelier auf der Veddel aufzubauen und Arbeitsplätze für Migrantinnen zu schaffen. „Unsere Produkte sind hochpreisig angelegt. Fair hergestellte Produkte sind eben teuer, weil die Menschen einen fairen Stundenlohn bekommen müssen.“ Sarah Yekani-Zare sieht die Entwicklung auf dem Grasbrook als Chance auch für die Näherinnen, weil diese dort beispielsweise Strick- und Häkelkurse für Langzeitarbeitslose leiten könnten. Das Atelier diene als gutes Beispiel, dem andere Unternehmen der migrantischen lokalen Ökonomie folgen.

Bürgerfragen und -anregungen

Bevor die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger eigene Ideen zu konkreten Fragestellungen einbringen und mit Expertinnen und Experten



Dr. Hinrich Habeck, Geschäftsführer des Netzwerks Life Science Nord:

„Junge Unternehmen der Technologie-Branche ...“

bevorzugen die räumliche Nähe und den Austausch zu etablierten Forschungseinrichtungen, weil oftmals dort die Wurzeln für Ausgründungen liegen und sich das Potenzial für Kooperationen und Projekte bietet. Für etablierte Unternehmen ist der Austausch mit der Wissenschaft genauso wichtig, die räumliche Nähe aber weniger entscheidend. Das Netzwerk und die Kooperationen zwischen verschiedenen Unternehmen werden durch Begegnungsflächen und Arbeitsräume in geteilten Gebäudekomplexen begünstigt.“



diskutieren konnten, hatten sie zunächst die Gelegenheit zu allgemeinen Rückfragen und Anregungen. Mehrere Anwesende plädierten beispielsweise dafür, die überdurchschnittlich junge Bevölkerung der Stadtteile Wilhelmsburg und Veddel als Chance zu betrachten, in gut ausgestattete Schulen und in Ausbildung und Qualifikation der Kinder und Jugendlichen zu investieren. Dieter Läßle stimmte dem ausdrücklich zu und regte an, „Schulen mit einem Beschäftigungspark und mit polytechnischen Strategien der Ausbildung“ zu kombinieren und die oft migrantischen Jugendlichen stärker „über ihre Interessen zu mobilisieren“. Der Grasbrook könne zu einem „Experimentierfeld“ werden, „wo wir Strategien finden, wie wir mit den Problemen der Großstadt umgehen“.

Es wurde die Kritik geäußert, die vorgestellten ersten Planungsideen seien „beliebig“ und so auch „an jeder anderen Stelle in Hamburg“

denkbar. Es würden Anknüpfungspunkte zum konkreten Ort fehlen, zu den großen Wasserflächen, dem Hafen und dem nahen Industriestandort Peute. Ähnlich äußerte sich eine weitere Teilnehmerin. Sie schlug vor, „die großen Wasserflächen, die große Halle, die Gebäude der Tschechischen Republik“ als „Chance“ zu sehen. „Vielleicht sollte man mehr stehen lassen und nicht fragen, welche Innovationscluster kann man da neu bauen, sondern welche Möglichkeiten bieten die vorhandenen Strukturen für Nutzer, die anders ticken?“ Hamburg könne es sich leisten, „einen besonderen Stadtteil zu fördern“ und sich zu „trauen, Stadt mal anders zu denken“.

Themenstationen

Im Anschluss an den ersten Teil der Werkstatt teilten sich die Besucherinnen und Besucher auf, um an vier Themenstationen spezielle Fragestellungen rund um die Entwicklung des Grasbrook als Arbeitsort genauer zu beleuchten.

1 DER NEUE STADTTEIL GRASBROOK – NEUE ARBEITSWELTEN?

Eine der diskutierten Fragen war, welche Anforderungen die künftigen Beschäftigten auf dem Grasbrook an ihre Umgebung haben werden. Wie könnte die Versorgung in den Pausen aussehen? Empfohlen wurde, auch preiswerte Verpflegungsmöglichkeiten zu schaffen – etwa durch die Einbindung sozialer Projekte. Kitas für die arbeitsplatznahe Betreuung der Kinder waren ein Thema, über das ebenso gesprochen wurde wie über die verkehrliche Anbindung. Bezüglich der wünschenswerten Branchen wurde unter anderem die Nahrungsmittelproduktion genannt. Insbesondere aber waren den Teilnehmenden Handwerk und Produktion wichtig. Vorgeschlagen wurde Kreislaufwirtschaft (etwa Möbelbau) und lokale Ökonomien gemeinsam mit der Veddel. Überhaupt waren soziale und ökologische Nachhaltigkeit der Produkte wichtige Stichworte. „Gewerbe-Baugemeinschaften“ war eine Idee, wie sich künftige Unternehmer, Bewohner, aber auch soziale Einrichtungen zusammenschließen und gemeinsam gemischte Einheiten entwickeln könnten.

2 ARBEIT IN DEN QUARTIEREN

Welche Arbeitsplatzangebote könnten auf dem Grasbrook entstehen? Ähnlich wie an Tisch 1 wurde viel über Kreislaufwirtschaft diskutiert, über Konzepte und Wertschöpfungsketten innerhalb des Stadtteils und seiner Umgebung. Der neue Stadtteil biete die einmalige Chance, Arbeitsplätze für die Menschen von der Veddel, aus Wilhelmsburg und Rothenburgsort zu schaffen – beispielsweise indem sich Gewerbe und Produktion mit Bezug zu Wasser und Hafen ansiedeln. Generell sei kleinteiliges Gewerbe und

eine gewisse Dichte besser geeignet, um lebendige Quartiere zu schaffen. Dazu bedürfe es auch „sozialer Treffpunkte“ und „gut funktionierender Freiräume“, von denen Beschäftigte und Wohnbevölkerung gleichermaßen profitieren. Als förderlich für lebendige Quartiere wurde die Kreativwirtschaft genannt. Diese sei auf preiswerte Gewerberäume angewiesen. Erstrebenswert sei zudem eine frühzeitige Aktivierung der vorhandenen kreativen Milieus und deren dauerhafte Einbindung.

3 FOKUS ERDGESCHOSSNUTZUNG

Als Möglichkeit, lebendige und aktiv genutzte Erdgeschosszonen zu schaffen, wurden breite Gehwege und eine möglichst autofreie Gestaltung des Stadtteils vorgeschlagen. Als denkbare Nutzungen wurden unter anderem genannt: soziale Begegnungsmöglichkeiten, konsumfreie Orte, die auch in den Pausen von den Beschäftigten genutzt werden können, sowie eine Moschee. Für eine Belebung seien zudem eher kleinteilige Strukturen sinnvoll, die von unterschiedlichen Kleingewerben und urbaner Produktion bezogen werden. Kontrovers diskutiert wurde die Frage nach dem Umgang mit Lärm. Soll der Lärm von Bahn, Straßen und Hafenwirtschaft baulich abgeschirmt werden oder soll er genutzt werden, um lärmendes Gewerbe anzusiedeln? In diesem Kontext wurde auch vorgeschlagen, den südlichen Teil des Grasbrook, der in den bisherigen Planungen weiter von der Hafenwirtschaft genutzt werden soll, in die weitere Planung einzubeziehen. Gemeinsam mit den Unternehmen könnten neuartige Strukturen entwickelt werden.

4 WISSENSSTADT GRASBROOK

Ähnlich wie an den anderen Tischen machten sich auch hier die Teilnehmerinnen und Teilnehmer für eine Mischung aus Hightech- und Lowtech-Gewerbe stark. Der jetzt gestartete Entwicklungsprozess für den Grasbrook könne als Beginn einer Suche nach einer eigenen Identität verstanden werden. Dabei sollten lokale Akteurinnen und Akteure stärker am Prozess beteiligt werden. Gerade wenn auch Lowtech-Produktion und soziales Unternehmertum vorgesehen seien, was in der Gruppe unter dem Stichwort „FabLabs“ diskutiert wurde. Die lokalen Kräfte sollten aktiviert werden, um gemeinsam zu überlegen, welche Potenziale vorhanden sind.



Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

Zum Ende der Werkstatt fasste Oberbaudirektor Franz-Josef Höing den Abend aus seiner Sicht zusammen. Er erinnerte an ein Buch aus dem Jahre 1988, in dem das Verschwinden der Arbeit aus den Städten beklagt wurde. „Jetzt, 30 Jahre später, reden wir über die Chance, dass die Arbeit zurückkommen kann in die Stadt – das freut mich sehr.“ Dabei sei deutlich geworden, dass sich viele Bürgerinnen

und Bürger gemischte Strukturen wünschen, eine Vernetzung insbesondere mit der Veddel und einen Stadtteil mit eigener Atmosphäre. Franz-Josef Höing versprach, die Anregungen aufzugreifen und offen gebliebene Themen bei den beiden folgenden Werkstätten anzusprechen.



3. Grasbrook-Werkstatt

Grasbrook bauen und Freiräume gestalten

Die 3. Grasbrook-Werkstatt widmete sich den Freiräumen auf dem Grasbrook: Wie müssen die öffentlichen Plätze, Orte und Wege in dem neuen Stadtteil gestaltet sein, damit sie lebendig werden? Zu diesen und weiteren Fragen diskutierten wieder rund 200 Besucherinnen und Besucher gemeinsam mit Expertinnen und Experten im Haus der Patriotischen Gesellschaft in der Hamburger Altstadt.

Freiflächen sind wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklung

Nachbarschaften und die Zukunft der Arbeit waren die Themen der ersten beiden Grasbrook-Werkstätten. „Untrennbar dazu gehören Freiräume mit Orten für Freizeit und Erholung“, sagte Senatorin Dorothee Stapelfeldt in ihrer kurzen Begrüßungsansprache. „Freiräume verleihen Wohnen und Arbeit in der Stadt die Lebensqualität, die wir uns alle wünschen.“ Weil aber die Stadtfäche begrenzt sei, gebe es Konflikte durch konkurrierende Ansprüche, etwa der Notwendigkeit, Wohnungen und Arbeitsplätze zu bauen und gleichzeitig Hamburgs Charakter als grüne Stadt am Wasser zu bewahren. Trotz intensiver Bautätigkeit seit 2011 sei das gelungen, erklärte die Senatorin. Bis heute bestehen rund 50 Prozent des Hamburger Stadtgebiets aus Parks, Landschafts- und Naturschutzgebieten und Wasserflächen. Keine andere deutsche Metropole sei so grün wie Hamburg.

Zu diesem grünen Charakter würden auch die großen neuen Stadtentwicklungsgebiete wie Neue Mitte Altona, HafenCity oder jetzt der Grasbrook beitragen, weil diese stets mit neuen, vorher nicht vorhandenen Grün- und Erholungsflächen geplant und realisiert werden. Freiflächenplanung gehöre als integraler Bestandteil einer ganzheitlichen Stadtentwicklung unmittelbar dazu. Dabei können die Freiräume ganz unterschiedlich aussehen, so die Senatorin. Die Bandbreite sei groß – in jedem Fall aber erscheinen Freiräume vielen Menschen, auch beim Gedanken an neue Stadtviertel, verlockender als Parkraum für Autos. Daher wolle der Senat ganze Stadtteile und Quartiere autoarm und mit neuen Mobilitätsangeboten entwickeln. Der dadurch gewonnene öffentliche Raum könne dann anders genutzt werden.

Rahmenbedingungen für die Entwicklung

Oberbaudirektor Franz-Josef Höing ordnete in seinem Vortrag den neuen Stadtteil in den größeren Planungsraum rund um die Elbbrücken ein und erklärte die Bedeutung von Freiflächen für die Entwicklung. Das Gebiet insgesamt sei aber noch ungeordnet und brauche einen Rahmen. Höings zentrale These: „Städtebau ist wie ein Regal für Bücher zu bauen, die es noch gar nicht gibt. Ob diese groß sind oder klein, ob man sie nach oben stellen kann oder nicht, das Regal muss vom ersten Tag an schön sein, baubar und erweiterbar.“ Das sei die eigentliche Aufgabe

der Stadtplanung. Für den Grasbrook habe jetzt die Suche nach einem flexiblen, aber strukturell robusten städtebaulichen Grundgerüst begonnen.

Höing erinnerte an die vorangegangene Grasbrook-Werkstatt, in der gesagt wurde, dass heute niemand wissen könne, wie wir in 15, 20 Jahren wohnen und arbeiten werden. „Dieses Nichtwissen, diese Offenheit, kann man nur mit baulichen und räumlichen Strukturen beantworten, die flexibel und gleichzeitig prägnant sind.“ Die Stichworte seien „multifunktional nutzbar“ und „stabil“. „Es braucht ein stabiles Grundgerüst, das auch die eine oder andere konjunkturelle Welle überlebt, eine Struktur, die es aushält, nicht an einem Stück realisiert zu werden.“

„Auf dem Grasbrook werden wir auch über Dichte sprechen müssen“, so Höing, „vielleicht auch über eine ungewöhnliche Dichte, um eine kritische Masse zu erzeugen und so die Grundvoraussetzung für städtische Lebendigkeit zu schaffen“. Neben dem Wohnen und Arbeiten benötige der Stadtteil auch besondere Orte oder Nutzungen und einen spürbaren Charakter. Im dänischen Aarhus beispielsweise, wo ebenfalls schrittweise ein großes Stadtentwicklungsgebiet im Hafen entsteht, seien der öffentliche Raum und die Nahtstelle zum Wasser frühzeitig ausformuliert worden, sagte Höing. Ein Schwimmbad im Hafenbecken habe dort dazu beigetragen, den Ort zu einem sehr frühen Zeitpunkt zu besetzen, ihn anziehend und lebendig zu machen. In der Nähe wurde auf einer kleinen Halbinsel eine Bibliothek direkt am Wasser gebaut. „Prominente Orte mit prominenten öffentlichen Nutzungen. Hochattraktive neue öffentliche Einrichtungen, die diese Wassergunst auch genutzt haben.“ Bei solchen Projekten könne der Grasbrook zwar Anleihen nehmen, eine „Benchmark“ für rundum gelungene Großprojekte aber gebe es in ganz Europa nicht, ist Höing überzeugt.

Wichtig seien aber in jedem Fall attraktive Freiräume. Größter Freiraum für den Grasbrook wird der Elbpark am Flussufer. „Die Grundidee ist es, der steinernen Kante am Nordufer der Elbe in

 Präsentation zur 3. Grasbrook-Werkstatt (Oberbaudirektor Franz-Josef Höing) t1p.de/qlbb



Landschaftsarchitektin Karoline Liedtke, Büro COBE in Kopenhagen:

„Der Grasbrook ist klug und schön.“

Kluge Freiräume integrieren kreativ notwendige Hochwasserlösungen und werden gleichzeitig inszeniert, sie ermöglichen Zugang zum Wasser unabhängig vom Pegelstand. Die besondere Wasserlage wird Menschen aus der ganzen Stadt anziehen.“



Präsentation Karoline Liedtke, 3. Grasbrook-Werkstatt t1p.de/nhj2

der HafenCity ein grünes Ufer an der Südseite entgegenzusetzen.“ Wie der Park am Ende aussehe, stehe noch nicht fest, so Franz-Josef Höing. Um in der Entwurfsphase weiterzukommen, lohne es sich, den gesamten Hamburger Elberaum noch mal zu untersuchen. Was gibt es schon? Woran kann man sich orientieren, oder wie anders muss das sein? „Die verschiedenen gestalterischen Ausprägungen der Uferlagen an der Elbe machen Hamburg aus.“

5 Thesen für den Grasbrook

An diesen Vortrag knüpfte die Landschaftsarchitektin Karoline Liedtke vom international tätigen Büro COBE in Kopenhagen an. Das Büro hat seinen Sitz in einer ehemaligen Lagerhalle im Stadtteil Nordhavn, ebenfalls ein transformiertes Hafensreal. Nach Liedtkes Worten entwickelt COBE „Projekte ganzheitlich von der Stadt zum Stadtraum, zum Gebäude. Dabei steht immer der



Mensch im Mittelpunkt.“ In fünf knappen Thesen gab sie zahlreiche Anregungen zur möglichen Entwicklung des Freiraums auf dem Grasbrook.

Eine These lautete: „Der Grasbrook ist wild.“ Im Namen Grasbrook steckt „Brook“, plattdeutsch für „Bruch“, ein Hinweis darauf, dass das heutige Hafengebiet früher ein sumpfiger Bruchwald war. Beide Elemente, Hafen und Wildnis, seien heute noch hier zu finden, und dieser Kontrast mache den Ort aus. „Meine Bitte ist es, diese besondere Atmosphäre beizubehalten und in den Freiräumen weiterzuentwickeln.“ Dazu gehöre Mut, eine „andere Art von Ästhetik und Natur in der Stadt zuzulassen“. In einer weiteren These bezeichnete sie den Grasbrook als „klug und schön“, wobei mit „klug“ gemeint war, dass sich Freiräume auf den Klimawandel, steigenden Tidenhub und vermehrte Starkregenereignisse anpassen und reagieren. „Kluge Freiräume integrieren Hochwasserlösungen, gehen kreativ damit um und inszenieren sie vielleicht sogar.“ Sie ermöglichen den Zugang zum Wasser unabhängig vom Pegelstand. In weiteren Thesen plädierte Liedtke für Flussbäder, Wassersportmöglichkeiten und Fähranleger.

Die Landschaftsarchitektin sprach sich auch dafür aus, Straßen als öffentlichen Raum „wiederzuentdecken“ und zu „qualifizieren“. Auch wenn Wetter und Mentalität in Kopenhagen ähnlich sind wie in Hamburg, sei es dort an vielen Stellen gelungen, dass Menschen den öffentlichen

Raum nutzen und sich begegnen – etwa in „Kantzonen“: ein halbprivater Eingangsbereich vor Wohnhäusern, wo die Menschen gerne Stühle aufstellen oder Blumenkübel bepflanzen und die Straße vor ihrer Wohnung als öffentliches Wohnzimmer verstehen. Dass Freiräume für das soziale Leben eines Stadtteils von großer Bedeutung sind, verdeutlichte Karoline Liedtke auch mit ihrer These „Grasbrook ist Kiez“. Dabei berichtete sie von Erfahrungen aus Nordhavn, wo auf noch nicht bebauten Flächen Zwischenutzungen wie Urban Gardening und ein temporärer Beach Club zugelassen wurden, um den ersten Bewohnern Freiraum zu bieten und andere Menschen in den entstehenden Stadtteil zu locken. Um den Grasbrook frühzeitig zu beleben, empfahl Liedtke, bestehende Vereine (z. B. Ruder- oder Angelvereine) einzubinden und anderen die Möglichkeit zu geben, dort Wassersport zu betreiben.

11 Empfehlungen für den Grasbrook

Senatorin Dorothee Stapelfeldt hatte in ihrem Grußwort Kees Christiaanse als „einen der Masterplan-Väter“ der HafenCity bezeichnet. In seinem Vortrag gab der niederländische Architekt und Stadtplaner elf Empfehlungen für die Entwicklung des Grasbrook. Darin empfahl auch er, von der vorhandenen Bebauung und Natur auszugehen, diese einzubeziehen und weiterzuentwickeln – beispielsweise durch den Umbau von Lagerhallen oder moderne Anbauten

an denkmalgeschützte Speicher. Vergleichbare Projekte in Amsterdam würden heute stark von der Kreativwirtschaft genutzt. Mehrfach sprach er die „lebensnotwendige“ Verbesserung der Verbindung des neuen Stadtteils mit der Veddel an. Die massive, blickdichte Barriere zwischen beiden Stadtteilen müsse mit Unterführungen und Brücken durchlässig werden. Der Umbau der gesamten Anlage einschließlich der S-Bahnstation Veddel müsse als „großes Transformationsprojekt“ in den Blick genommen werden, so Christiaanse. Überhaupt plädierte er für architektonisch ansprechende Brückenbauwerke, die wie die Baakenhafenbrücke auch schöne Ausblicke und Aufenthaltsqualität bieten.

In Bezug auf Freiräume sprach er sich dafür aus, den Elbuferpark naturnah zu gestalten, sodass er einen Beitrag zum Wassermanagement leis-

ten könne. Ob es eine erhöhte Promenade geben werde oder einen regelmäßig überfluteten Weg an der Wasserkante, müsse sorgfältig geprüft werden. Der große Höhenunterschied wie am Dalmannkai sei typisch und wichtig für Hamburg. Integriert werden sollte, seiner Empfehlung nach, ein Veranstaltungsort für temporäre Veranstaltungen, vergleichbar mit dem „FabCity Campus“ in Amsterdam. Eine wichtige Rolle für den Park müsse die Landzunge zwischen Elbe und Moldauhafen spielen. Dort könnte eventuell eine Aussichtsterrasse mit Sitzgelegenheiten entstehen.

Ähnlich wie Karoline Liedtke sprach sich Kees Christiaanse für halprivate Zonen vor Hauseingängen aus, „wo nicht ganz klar ist, sind die jetzt eigentlich öffentlich oder privat, wo die Leute Aneignung betreiben“. In Korea setzt sein Büro



Kees Christiaanse (KCAP)

„Halböffentliche Innenhöfe sind ein wichtiger typologischer Ansatz ...“

für den Grasbrook, um Nachbarschaften und ökonomischen Austausch zwischen Unternehmen zu stimulieren. Massive zentrale Gebäude von großen Unternehmen sind mittlerweile passé – an Bedeutung gewinnen komplexe und dezentrale Gebäudestrukturen, wo sich viele unterschiedliche Unternehmen ansiedeln und Arbeitsräume sowie Außenflächen teilen. Dadurch entsteht ein Ökosystem für Austausch und Innovationen.“



Präsentation
Kees Christiaanse,
3. Grasbrook-
Werkstatt
t1p.de/1xr5

KCAP in einem gemischten Stadtviertel diese Idee gerade für einen großen Innenhof um und hofft, so „ökonomische Aktivitäten stimulieren“ zu können – „im typologischen Sinne ein wichtiger Ausgangspunkt für den Grasbrook“. In eine vergleichbare Richtung ging ein Projektbeispiel aus Zürich, wo Google seinen größten Standort außerhalb der USA unterhält, „aber nicht in einem Riesengebäude – die Zeiten sind passé. Das macht nur noch Apple“, so Christiaanse. In Zürich sitzt Google demnächst verteilt auf mehrere neue Gebäude in einer Straße. „Die wollen keine Brücken zwischen den Häusern. In den Gebäuden gibt es große Shared Spaces, wo sich Mitarbeiter begegnen. Daneben und dazwi-

schen siedeln sich andere Unternehmen an. Das soll ein Beitrag zur Entstehung eines Data Science orientierten Ökosystems sein“, sagte Kees Christiaanse.

Moderierte Gesprächsrunde

Zum Einstieg in die Gesprächsrunde fragte Moderator Klaus Overmeyer die beiden Gäste, welche Rolle Freiräume spielen können, um trotz der momentan isolierten Lage den Grasbrook attraktiv zu machen. Eine „ganz entscheidende Rolle“, wie Karoline Liedtke sagte. „Zum Altonaer Balkon oder zum Elbstrand Övelgönne zieht es die Menschen wegen der Atmosphäre. Der Grasbrook wird auch viele Leute anziehen, auch aufgrund seiner Lage. Von dort hat man einen tollen Blick auf die Stadt, dazwischen den weiten Fluss“, so Liedtke. Vor allem aber würden die Bewohnerinnen und Bewohner der Veddel profitieren. „Im Norden der Veddel gibt es schon die Deichlandschaft und mit der Entwicklung des Grasbrook wird sich die nach Westen fortsetzen und eine große Rolle spielen im Freiraumnetz der Stadt.“

Ob offene, ungeplante Räume zum Programm für einen werdenden Stadtteil dazugehören können, statt nur Vorläufer und Lückenfüller zu sein, bevor die dauerhaften Nutzungen kommen, wollte Overmeyer wissen. „Ja, das ist die Flexibilität und Multifunktionalität, über die wir sprechen und die wir ‚mitnehmen‘ müssen“, so Liedtke. „Die spielerischen Vorläufer sind ein Versuch, mal zu gucken, wer hat da eigentlich Interesse? Wer zeigt Initiative, wer nutzt die Räume?“ Diese Strukturen dann weiterzuentwickeln, sei wichtig für das Gelingen eines lebendigen neuen Stadtteils. Kees Christiaanse ergänzte, dass „diese Trennung zwischen den guten Kreativen ohne Geld und den Investoren und Behörden als der Feind“ nicht mehr so stark sei. „Die Leute, die früher in Hafenhallen ‚rumgefreakt‘ haben, sind jetzt Investoren oder Dezenten.“ Das führe zu „produktiven Synergien, „wie einige Projekte in Amsterdam, Kopenhagen und Hamburg zeigen, die heute unter das Modewort „Place Making“ fallen.

Themenstationen

Wie auch bei den ersten beiden Werkstätten konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach den Vorträgen und der Gesprächsrunde an Themenstationen diskutieren. Neben vier Stationen zu Einzelaspekten der Freiraumentwicklung gab es diesmal auch eine sogenannte „Libero Station“ für allgemeine Anregungen. Ergänzt wurden diese Beteiligungsmöglichkeiten durch zwei digitale Tische mit dem digitalen Partizipationssystem (DIPAS) der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.

1 ELBUFERPARK – GRÜNER PARK AM WASSER

Wie soll der angedachte Park am Grasbrooker Elbufer aussehen? Weitgehend einig waren sich die Teilnehmenden hier, dass die Kante zum Wasser „weich“ gestaltet werden und ein Zugang zum Wasser möglich sein soll. Nach Möglichkeit solle der Park zudem nicht isoliert bleiben, sondern in ein erweitertes Freiraumnetz eingebunden werden, etwa durch Brücken oder Kanäle und Durchstiche. Ein Hinweis lautete, dass der Park durch seine Lage am Nordufer und Bebauung am Rand verschattet sein wird. Wie groß und breit muss er also sein, damit ihn zumindest die Abendsonne erreicht? Welche Aktivitäten sollen dort stattfinden können? Neben Erholung gerade für die Menschen von der Veddel wurde auch Urban Gardening genannt und Wassersport, also Schwimmen, Paddeln und Rudern. Zu beachten seien aber auch die heute noch nicht bekannten Bedürfnisse der Menschen, die künftig auf dem Grasbrook arbeiten oder wohnen werden. Unterschiedlich waren die Vorstellungen, ob der Park völlig frei und jederzeit zugänglich sein soll oder teilweise auch Sportvereine, Gastronomen oder andere Akteure in die Entwicklung einbezogen werden sollten, um eine soziale Kontrolle zu ermöglichen.

2 STADT DICHT UND ATTRAKTIV BAUEN

Der Fokus an diesem Tisch lag auf den städtebaulichen Aspekten. Kontrovers diskutierte die Gruppe über das Pro und Contra von Wohnhochhäusern für den Grasbrook. Wie verträglich sind diese an diesem teilweise auch stark verlärmten Standort? Auch in der Frage, ob in der weiteren Planung „Tabula rasa“ geschaffen oder prozesshaft aus dem Bestand heraus gedacht werden sollte, gab es unterschiedliche Positionen – auch wenn man sich einig war, dass die vorhandenen Hallen zumindest teilweise zwischengenutzt werden sollten. Langfristig sei aber aufgrund des nötigen Hochwasserschutzes eine Erhöhung der Flutschutzmauern oder Deiche auf neun Meter nötig und die Hallen würden dahinter verschwinden. Zugespitzt laute die Alternative: „Entweder die Hallen oder Entwicklung.“ Neben der Zwischennutzung wurde auch über das andere „Dauerthema“ der Anbindung an die Veddel gesprochen.

3 LEBENDIGE ORTE, GRÜNE UND VIELFÄLTIGE FREIRÄUME

Wie an anderer Stelle auch wurde hier als Möglichkeit, einen lebendigen Ort zu schaffen, eine Markthalle genannt, in deren Nähe sich idealerweise auch ein Anleger befindet. Die Idee eines Veranstaltungsortes für Konzerte und andere Kulturveranstaltungen wurde aufgegriffen. Eine Empfehlung war es, die Bebauung des Grasbrook im Inneren kleinteilig und durchmischt zu organisieren und dort auch eine kleinteiligere Freiraumstruktur vorzusehen. Als Weiterentwicklung der Idee eines Flussbades wurde hier über Schwimmbecken gesprochen, die als „Badesatelliten“ in die Hafengebiete, etwa den Moldauhafen, eingelassen werden. Dieser würde sich anders als das verschattete Elbufer für sonnige Freiräume anbieten, spontan „Hamburger Riviera“ getauft. Weitere Wassersportmöglichkeiten könnten verschiedene Stellen auf dem Grasbrook beleben. Zur Belebung des neuen Stadtteils beitragen könnte auch der Verzicht auf Autos und die Gestaltung des Straßenraums als Shared Space. Eine Forderung lautete, nicht alle Flächen komplett durchzuorganisieren, sondern bewusst freizulassen, damit die Menschen sie sich selbst aneignen, beispielsweise durch das Anlegen von Hochbeeten.

4 VIELFÄLTIG GENUTZTE GEBÄUDE UND GEMISCHTE WOHNUNGSTYPEN

Der Grasbrook und die Veddel wurden auch von den Diskutanten an dieser Themenstation als Einheit gesehen. Beide Stadtteile können voneinander profitieren, etwa durch gemeinsame schulische Angebote. Wer wird da später wohnen? Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer konnten sich vorstellen, selbst dort hinzuziehen. Konsens war auch, dass die Bewohnerschaft international sein wird und ein Mix an Wohnangeboten für Familien, Singles und unterschiedliche Lebensmodelle geschaffen werden sollte. Mit Blick auf die alternde Gesellschaft seien auch neue Wohnmodelle wie Baugemeinschaften und Baugruppen überlegenswert. Als Reaktion auf die zuvor gezeigten Bilder von teils sehr groß dimensionierten Projektbeispielen für neuartige Gebäudekomplexe zugunsten der Mischung von Wohnen und Arbeiten wünschten sich einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Bebauung zwar durchaus dem Prinzip der Mischung folgend, aber eher kleinmaßstäblicher – etwa nach Vorbild des Finkenau-Areals auf der Uhlenhorst.

5 LIBERO STATION

Bei dieser thematisch offenen Station zeigte sich, dass den Bürgerinnen und Bürgern einige Aspekte besonders wichtig sind. Wie schon bei den vorherigen Werkstätten wurde das Thema der Anbindung häufig angesprochen – etwa durch eine Weiterführung der U4 bis nach Harburg, zusätzliche Brücken und eine Bootsanlegestelle. Zum Thema öffentlicher Raum wurde die Idee eines Flussbades unterstützt. Weitere Vorschläge waren die Zwischennutzung der Hallen durch Kreative oder als Markthalle – zur Versorgung und als Treffpunkt. Ein zusätzliches Thema war der Umgang mit Abfall und die Anregung, unterirdische Müllbehälter zu errichten, um eine Vermüllung der Freiflächen zu vermeiden.

Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

Karoline Liedtke hatte in ihrem Vortrag gesagt, der Grasbrook sei „klug und schön“. Daran knüpfte Prof. Jürgen Bruns-Berentelg zum Ende der Werkstatt in seiner Zusammenfassung an und verwies auf ein ganz ähnliches Motto der Hauptkirche St. Katharinen: „Klug, mutig und schön“. Mit diesen drei Begriffen seien die diskutierten Themen treffend zusammengefasst. „Schön“ und „klug“ sollen die Freiräume und der Städtebau werden und „mutige“ Entscheidungen seien auch gefragt. Etwa der Mut zu Experimenten. „Es wird darum gehen, Mut, Experimentierfreude und die strukturellen Setzungen zusammenzubringen“, so Bruns-Berentelg. „Das wird ein spannender Balanceakt, auch weil mit dem Baubeginn automatisch Variationsmöglichkeiten verloren gehen.“ Man könne sich überlegen, ob man Bereiche „bewusst freilässt und die auch in 15 Jahren nicht bebaut“, damit sich dort in Zukunft etwas entwickeln kann.

„Oder sind 15 Jahre Entwicklungszeit nicht ohnehin genug, um bis dahin neue Ideen zu entwickeln?“ Das könnte eine interessante Frage an die Städtebauer sein, inwieweit man solche Experimentierflächen zufällig entstehen lässt oder plant.

Jürgen Bruns-Berentelg ging auch auf das weitere Verfahren ein: „Wir werden ein zeitgleich laufendes städtebaulich-freiraumplanerisches Dialogverfahren organisieren. Dort können die Überlegungen von den Freiräumen ausgehen und erst danach mit dem Städtebau in Beziehung gesetzt werden. So können auch ganz neue Ideen entwickelt werden – nicht zuletzt für Fragen der Mobilität auf dem autoarmen Grasbrook.“ Dies wird eine der Fragestellungen für die vierte und letzte Werkstatt sein.



4. Grasbrook-Werkstatt Grasbrook nachhaltig und mobil

Mit der 4. Grasbrook-Werkstatt wurde die erste Phase des Ideenprozesses für den neuen Stadtteil abgeschlossen. Der Fokus dieser letzten Werkstatt lag auf zukunftsfähigen Lösungen für eine nachhaltige Stadtstruktur und Mobilität: Wie kann es gelingen, einen autoarmen und dennoch mobilen Stadtteil zu gestalten? Wie könnte eine Energieversorgung aussehen, die Ressourcen schont? So lauteten einige der Fragen, die im Hamburg Cruise Center in der Hafencity diskutiert wurden.

Nachhaltige Planung für den Grasbrook

Fragt man die Hamburgerinnen und Hamburger, ist das Thema „Verkehr“ das mit Abstand größte Problem der Stadt – sogar noch wichtiger als die Lage auf dem Wohnungsmarkt. Darauf wies Dorothee Stapelfeldt in ihrem Grußwort hin. Trotz oder gerade wegen der starken Bedeutung des Verkehrs verändert sich in der Gesellschaft der Blick auf die Mobilität. Dazu zitierte die Senatorin eine Umfrage des Bundesumweltministeriums, wonach vier Fünftel der befragten Deutschen sagen, dass sie sich für ihren Wohnort eine Stadtentwicklung wünschen, die Alternativen zum Auto fördert. „Genau das haben wir auf dem Grasbrook vor“, so Stapelfeldt.

Dabei gelte es, Alternativen zum Auto anzubieten und die Bedürfnisse der Menschen im Blick zu behalten: „Wir alle wollen komfortabel, zuverlässig und sicher von A nach B kommen, innerhalb der Stadt und darüber hinaus. Kurze Fußwege, geringe Kosten und eine Verfügbarkeit guter Verbindungen am besten rund um die Uhr gehören dazu, so lauten einerseits die Anforderungen an die Mobilität. Andererseits wünschen wir uns möglichst wenig Verkehrslärm und eine geringe Abgasbelastung durch alle anderen, die um uns herum unterwegs sind oder die uns die Pakete bringen, die wir im Internet bestellt haben. Kurz gesagt: maximaler Komfort mit minimalen Nachteilen.“

Für die Umsetzung dieser Wünsche biete ein neuer Stadtteil wie der Grasbrook bessere Möglichkeiten als bestehende Viertel. Aber auch hier müssten unterschiedliche Interessen miteinander vereinbar gemacht werden, nicht zuletzt weil der Grasbrook ein gemischter Stadtteil werden soll, wie Dorothee Stapelfeldt sagte. „Grundvoraussetzung ist daher eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, und die Verlängerung der U4 zum Grasbrook ist selbstverständlich eine Option, die wir im Moment sorgfältig prüfen.“ Die Senatorin sprach auch kurz die Ver- und Entsorgung des neuen Stadtteils an und fasste zusammen: Ziel sei unter dem Strich eine in jeder Hinsicht nachhaltige Planung – was den Nutzen für die Menschen und die Unternehmen angehe, aber auch unter ökologischen Gesichtspunkten.

Nachhaltigkeit und Mobilität

Der Bau eines neuen Stadtteils bietet die Chance, sich zu Beginn der Planungen über gemein-

same Ziele und Visionen zu verständigen. Vor dem Hintergrund aktueller gesellschaftlicher Debatten über den Klimawandel und der europaweiten Schülerdemonstrationen „Fridays For Future“ appellierte Prof. Jürgen Bruns-Berentelg in seinem Vortrag: „Wir haben eine Aufgabe für kommende Generationen zu lösen, wenn wir Stadtentwicklung betreiben. Gerade dort, wo wir in unseren Städten Teile unserer menschlichen Umwelt neu erfinden, müssen wir diese Aspekte beachten“, beispielsweise den Klimawandel, den Anstieg der Meeresspiegel, die Bodenversiegelung, Landnutzung und Verknappung von Ressourcen sowie den Verlust der Artenvielfalt. Schon die Umnutzung innerstädtischer Hafenterrassen für den Städtebau stelle einen Beitrag dar, „das Verschwinden von Flächen am Stadtrand zu verhindern“, so Bruns-Berentelg. „Landnutzung betrifft auch die Städte. Innenverdichtung ist eine Maßnahme gegen das Wachstum an der Peripherie.“

Bruns-Berentelg sprach sich dafür aus, „ambitioniert“ zu planen. „Wir müssen versuchen, kleintechnische Lösungen, die in der Nische hervorragend funktionieren, mit den großen Ideen zu verbinden.“ Die Herausforderung dabei sei es, von der Bündelung der kleinen Ideen zu großen Lösungen zu kommen. „Wenn wir in den nächsten Monaten über den Grasbrook sprechen, bedeutet das nicht, dass wir für jedes Thema perfekte Lösungen haben werden – weder technologisch noch im Prozessablauf. Wir müssen nicht Fixierungen anstreben, sondern Ausgangspunkte, Wege aufzeigen, die angestrebte Nachhaltigkeit zu erzeugen.“ Dazu gehört für Bruns-Berentelg die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und hohe bauliche Dichte, sowie Nutzungsmischung, kurze Wege und eine Stadtstruktur, die „aktive Mobilität“ in den Mittelpunkt stellt, also zu Fuß gehen und Rad fahren.

Die „passive Mobilität“ sollte mit einem hohen Anteil an ÖPNV und Elektromobilität ermöglicht werden. Der Hafencity-Geschäftsführer unterstrich die Bedeutung einer Verlängerung der U4, „im ersten Schritt von den Elbbrücken

zum Grasbrook und dann eventuell weiter nach Süden“. Bruns-Berentelg sprach auch die Möglichkeit an, das Fahrgebiet der autonom fahrenden Elektrobusse (HEAT) auf den Grasbrook auszudehnen, die ab 2019 in der Hafencity getestet werden. Nach dem Vorbild der Hafencity könnten Stellplätze für Autos stark reduziert werden. Die relativ wenigen Stellplätze sollten weitgehend mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgestattet werden und auch Carsharing könnte eine große Rolle spielen. „Völlig verzichten können wir trotzdem nicht auf Stellplätze im Grasbrook, weil es viele Menschen gibt, die auf das Auto angewiesen sind“, so Bruns-Berentelg, der auch erklärte, dass die Stellplatz-Infrastruktur eine „Doppelnutzung“ darstellen kann: Für den Hochwasserschutz mit Deichen ist auf dem Kleinen Grasbrook zu wenig Platz. Daher sollten Gebäude, wie in Teilen der Hafencity, auf Warften errichtet werden, die gleichzeitig als Tiefgaragen dienen können. „Weil wir Stellplätze mit dem Hochwasserschutzkonzept und verträglicher E-Mobilität koppeln wollen, haben wir eine vernünftige Legitimation, auch den mobilen Individualverkehr zu berücksichtigen.“ E-Autos können zudem eine wichtige Rolle im Energiekonzept der Gebäude spielen, indem die Autobatterien als Puffer für den Strom fungieren, der unter anderem durch Fotovoltaikanlagen auf den Gebäuden produziert wird.

Doch auch wenn sich die öffentliche Diskussion beim Thema Bauen vor allem auf Stromsparen und Dämmung konzentrierte, werde ein wichtiger Teil der gesamten Energiebilanz kaum beachtet, sagte Jürgen Bruns-Berentelg und verwies auf die „graue Energie, die in die Gebäude hineinfließt“. Er bezeichnete es als „unsere Zukunftsaufgabe“, Lösungen zu finden, damit „Gebäudeteile wieder verwendbar sind und regenerativ erzeugt werden“. Hier sind Experimente etwa mit umweltschonenden und nachwachsenden Baustoffen gefordert, um Nischen weiterzuentwickeln.

Vorbilder bauen

Anschließend sprach Irene Peters, Professorin für Infrastrukturplanung und Stadttechnik an der Hafencity Universität. Wie zuvor Jürgen Bruns-Berentelg bezog sie sich auf die Schülerin und Klimaaktivistin Greta Thunberg. „Es geht um die Zukunft unserer Kinder. Die Zukunft ist da“, so Peters. Was kann Deutschland also in Bezug auf Stadtplanung, Stadttechnik und Bauen allgemein tun? Nach Peters' Worten fallen



Präsentation zur
4. Grasbrook-Werkstatt
(Prof. Jürgen Bruns-Berentelg,
Hafencity Hamburg GmbH)
t1p.de/lts9



„Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen des neuen Stadtteils Grasbrook global betrachtet nicht ins Gewicht. Aber wir können Vorbild sein für die Welt und zeigen, wie es geht, indem wir ambitionierte Projekte bauen und schauen, dass sie nachgemacht werden.“ Als Beispiel zeigte sie ein Wohn- und Geschäftsgebäude, das über Fotovoltaik-Anlagen auf dem Dach und in der Fassade mehr Endenergie produziert, als die Bewohner der 75 Wohneinheiten verbrauchen. So wie in diesem „Aktiv-Stadthaus“ in Frankfurt (Main) könnte auch auf dem Grasbrook nach überschlüssiger und „konservativer Berechnung“ an ihrem Lehrstuhl 25% der Energie für den Grasbrook durch Fotovoltaik auf und an den Gebäuden erzeugt werden.

Nicht nur Strom, auch Wärmeenergie ist bei Gebäuden ein großes Thema. „Vor Ort gibt es viel Potenzial für interessante Projekte mit Vorbildcharakter“, sagte Peters und erinnerte daran, dass die Kupferhütte Aurubis auf der nahen Peute seit 2018 die östliche Hafencity mit Industrie-

abwärme beliefert. Auch der Grasbrook könnte angeschlossen werden. Für den Fall, dass dort wegen guter Dämmung wenig Wärmeenergie benötigt wird, könnte zusätzlich ein Kältenetz aufgebaut werden, für das die Abwärme über eine Absorptionskältemaschine umgewandelt wird und zur Gebäudekühlung dient, insbesondere in Büros und Gewerbe. „In Helsinki und anderen skandinavischen Städten gibt es auch netzgebundene Kühlung, nachdem man dort Erfahrungen mit Wärmenetzen gesammelt hat.“ Kühlende Wirkung habe auch Fassadenbegrünung, die neben der Senkung des Energieverbrauchs auch dazu beiträgt, das menschliche Wohlbefinden zu steigern. Pflanzen auf dem Dach und an der Fassade bieten zudem Nahrung und Lebensraum für Insekten, die wegen der industriellen Landwirtschaft immer weniger Lebensraum finden. Auch durch entsprechende Freiraumgestaltung können Städte zum „Rückzugsort für viele Arten“ werden, „die da draußen keinen Platz mehr finden“.

Zukunft neu denken

Steffen Braun ist überzeugt, dass der Grasbrook eine der „Nischen“ darstellen kann, von denen Jürgen Bruns-Berentelg zuvor gesprochen hatte, „eine Nische, in der wir Zukunft vorausdenken können“. Aufgrund seiner zentralen Lage, umgeben von Wasser, kann auf dem Grasbrook „ein Zukunftslabor für Mobilität entstehen, in dem wir vorangehen, Lösungen pilotieren und in die Praxis bringen. Lösungen, die in anderen Teilen Hamburgs und Deutschlands sukzessive später kommen werden.“ Als Leiter des Forschungsbereichs Stadtsystemgestaltung am Fraunhofer Institut in Stuttgart beschäftigt sich Steffen Braun mit der Frage, wie städtische Infrastrukturen zukunftsfähig entwickelt werden können. Die Schwierigkeit, sich gedanklich vom heutigen Stand zu lösen, illustrierte er mit einer Prognose

von Otto Daimler, der vor 100 Jahren glaubte, in Zukunft würden weltweit maximal eine Million Auto fahren – weil es nicht genug Chauffeure gebe. Selbst der Automobil-Erfinder hatte nicht vorhergesehen, dass eine Mobilität möglich ist, bei der sich Menschen selbst ans Steuer setzen. Heute ist es ähnlich.

„Mobilität ändert sich nicht nur technisch, sondern auch unser Verständnis von Mobilität in der Stadt ändert sich.“ Jeden Monat gebe es neue Apps für Smartphones, die den Zugang zu einem neuen Mobilitätskonzept ermöglichen: Car-sharing, E-Scooter oder Leihräder. In Hamburg startete der Großversuch für „Shared Ride“ Moia (VW). „Es geht nicht nur um die Chance, auf dem Grasbrook weniger Stellplätze zu denken, sondern das Experiment zu wagen. Ich bin da radikal. Stellt das eigene Auto in 20 Jahren auf



Prof. Irene Peters vom Lehrstuhl für Infrastrukturplanung und Stadttechnik an der HafenCity Universität:

„Der Grasbrook kann zum Vorbild werden.“

Die Zukunft ist mit den technischen Möglichkeiten bereits da! Umso mehr geht es darum, ambitionierte Projekte für nachhaltiges Bauen und Infrastruktur umzusetzen – Zukunft zu zeigen – und damit zum Nachahmen anzustiften.“



Präsentation
Prof. Irene Peters,
4. Grasbrook
Werkstatt
tip.de/e1rr

dem Grasbrook nicht nur einen Ballast dar? In Zukunft geht es bei Verkehrsmitteln mehr noch als heute um Benutzen statt um Besitzen. Ein echter Paradigmenwechsel wäre es, „null Stellplätze vorzusehen, vielleicht alle 100 Meter eine virtuelle Haltestelle, wo Sie bei Bedarf per App in den nächsten autonomen Shuttle einsteigen können und null Prozent fossile Antriebe unterwegs sein werden“. Steffen Braun schlägt vor, den Grasbrook als ersten echten Stadtteil zu sehen, der automatisierte Mobilität zur Grundlage des Städtebaus macht. Anknüpfungspunkte gebe es direkt vor der Haustür: Im Hafen wird „in den nächsten Jahren massiv Automatisierung stattfinden“, und in der HafenCity startet jetzt „das einzigartige Pilotprojekt“ HEAT mit autonom fahrenden Elektrobussen der Hochbahn. Es liege nahe, diese Potenziale zu verbinden und auf dem Grasbrook Straßenquerschnitte und Stellplatzkonzepte so zu planen, dass der öffent-

liche Raum zu einem echten Begegnungsraum wird, der „nicht mehr überwiegend dem Auto zugeschlagen wird“.

Auf dem Grasbrook könnte man auch über „besondere Verkehrsmittel“ nachdenken wie in Amsterdam, wo mit einer „automatisierten Bootsflotte“ experimentiert wird, die Nutzer von A nach B bringt oder die sich als Module zu mobilen Brücken zusammensetzen lassen. In einer wassergeprägten Stadt wie Amsterdam oder Hamburg werden so „ganz neue Wegesysteme möglich“. London beschäftigt sich mit neuen Verkehrsinfrastrukturen auf dem Wasser, die flexibler sind – etwa schwimmende Fahrradwege. „Vielleicht lassen die auch andere Sprünge über die Elbe zu.“ Zu guter Letzt bietet die Digitalisierung auch die Chance für „neue datenbasierte Geschäftsmodelle durch Dienstleistungen, die vielleicht neue Finanzierungsmöglichkeiten von Mobilität darstellen“, so Steffen Braun. Zusammengefasst lautet seine Vision Grasbrook 2030: „Vielfältiger Stadtteil von Innovatoren aller Art, keiner vermisst den Pkw, jeder ist hochmobil, Mobilität ist kostenlos und die Hafencity GmbH betreibt mit Hafen und HVV die On-demand-Mobilität.“

Moderierte Gesprächsrunde

Nach den beiden Impulsvorträgen vertieften Irene Peters und Steffen Braun im Gespräch mit Moderator Klaus Overmeyer (Urban Catalyst) und später auch mit den Bürgerinnen und Bürgern ihre Ideen zur Transformation des Grasbrook in einen nachhaltigen Stadtteil. Overmeyer fragte zunächst, ob Planen und Bauen nicht generell zu langsam vonstattengeht, um mit den rasanten technologischen und gesellschaftlichen Veränderungen Schritt zu halten. Sind die gebauten Ergebnisse nicht schon bei Fertigstellung veraltet? Steffen Braun bestätigte: „Aus Sicht der angewandten Forschung sage ich: Wir können nicht zuverlässig sagen, wie in 15 Jahren der Mobilitätsmix sein wird, was die Nutzer haben wollen.“ Daher fragte Braun selbst: „Wie weit können wir im Bereich der Mobilität heute noch planen, wenn wir städtebauliche Entscheidungen treffen? Da haben wir einen blinden Fleck.“ Er plädierte für „eine neue Planungskultur“, für Kooperationen mit Unternehmen, „die später auch den Betrieb neuer Mobilitätskonzepte übernehmen“. Außerdem seien „Robustheit und Offenheit“ wichtig, um auf unvorhersehbare Entwicklungen reagieren zu können.



Steffen Braun, Fraunhofer Institut:

„Der Grasbrook kann unsere Vision 50:50 umsetzen ...“

d. h., er benötigt 50 % weniger Verkehrsfläche und bietet gleichzeitig 50 % mehr Mobilität. Es kann der erste Stadtteil Europas werden, wo automatisierte Mobilität zur Grundlage für den Städtebau wird – das Auto in den Hintergrund rückt und mehr Platz für Begegnungsräume für Menschen entsteht.“



Präsentation Steffen Braun, 4. Grasbrook-Werkstatt t1p.de/imj2

„Wir hinken immer hinterher“, sagte auch Irene Peters und forderte „mehr Mut“ zu bauen, was heute schon technisch möglich sei – und mehr Anstrengungen zur Integration der einzelnen Fachplanungen wie Energie und technischer Gebäudeplanung in die Stadtplanung. So könnten Fehler vermieden werden. Zweifeln an zu hohen Kosten hält sie entgegen: „Was nutzt es zu sagen, das muss sich in fünf Jahren amortisiert haben, wenn unsere Kinder in einer zerstörten Umwelt leben?“ Klaus Overmeyer fragte nach, was man tun könne, wenn Investoren nicht bereit seien, besonders aufwendig zu bauen oder auf Stellplätze zu verzichten. „Das passiert oft“, so Steffen Braun. Investoren würden häufig konventionelle Lösungen bevorzugen, aber es gebe auch Gegenbeispiele. „Der Schlüssel ist immer der Dialog, Win-Win-Modelle schaf-

fen. Erfolgreiche Projekte schaffen das Aushandeln von Forderungen.“ Unterstützend wirken können dabei neue gesetzliche Regularien und Anreize, um klassische Marktmechanismen außer Kraft zu setzen. Auch der Dialog zwischen Stadtverwaltung, Investoren und Zivilgesellschaft müsse verstärkt werden, um innovative Ideen umsetzen zu können. Irene Peters sieht in der Zivilgesellschaft eigentlich eine hohe Innovationsbereitschaft. „Oft kommen innovative Lösungen von den Leuten, die sagen, sie wollen mehr Lebensbereiche gemeinsam gestalten.“ Als Beispiele nannte sie Baugemeinschaften, Mehr-Generationen-Wohnen, Tiny-House-Bewegung oder Urban Gardening. „Es gibt so viel Willen und Ideenreichtum bei den Menschen. Investoren sind zu konservativ und sollten auch einmal den Mut haben, selbst die Initiative für ein ambitioniertes Projekt zu ergreifen.“

An diesem Punkt hakte ein Besucher nach: „Manche Menschen finden Baugemeinschaften gut, andere sind froh, wenn sie die Tür hinter sich zumachen können. Die Menschen wollen differenziert leben.“ Das gelte auch für die Mobilität, weil manche Menschen „prinzipiell“ ihr Auto nutzen wollen. Daher sei „Schwarz-Weiß-Denken“ falsch. Steffen Braun erwiderte: „Wenn wir es immer und überall versuchen, es allen recht zu machen, schaffen wir keine Innovationen. Ich will ermutigen, weiter nach vorne zu denken, sonst bleiben wir im Heutigen. Und die Herausforderungen brechen unvorbereitet auf uns herein.“

Zwei andere Besucher betonten die Lage des Grasbrook am Wasser und schlugen vor, die damit verbundenen Chancen stärker zu beleuchten. Eine Idee war, einen Anleger vorzusehen und die Wasserwege für Lieferverkehre, etwa die Belieferung der Supermärkte, die Müllentsorgung, für Post und Paketdienste zu nutzen. „Wenn man einen neuen Stadtteil am Wasser entwickelt, sollte man die Chancen nutzen.“ Ein Bürger schlug „Wohnen auf dem Wasser“ vor, „Verkehr auf dem Wasser und Energie aus dem Wasser“. Irene Peters stimmte zu: Das Wasser aus dem Hafen oder Elbe könne für Wärmepumpen zur Kühlung genutzt werden. In Bezug auf die Mobilität erinnerte Steffen Braun an Venedig, „wo ganze Versorgungsprozesse übers Wasser funktionieren“. In Deutschland stünden dem aber derzeit gesetzliche Regelungen entgegen, die vorgeben, welche Verkehrsträger Wasserflächen nutzen dürfen.

Themenstationen

Auch bei der 4. Grasbrook-Werkstatt hatten die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, an Themenstationen ihre Ideen zu konkreten Themen zu äußern.

1 GRASBROOK MIT BAHN, BUS UND MIT DEM RAD

In dieser Gruppe wurde sehr lebhaft diskutiert, etwa über die Frage, ob der Grasbrook für Autos gesperrt werden sollte oder nicht. Einige der Teilnehmerinnen und Teilnehmer votierten für einen „entschleunigten“ Stadtteil ohne mobilen Individualverkehr (MIV). Andere vertraten die Ansicht, dass für manche Menschen auch in Zukunft das Auto unverzichtbar sei. Einig war man sich aber, dass die Anbindung deutlich verbessert werden muss. Vorgeschlagen wurde unter anderem die bereits angesprochene Verlängerung der U4. Andere sprachen sich für eine Stadtbahn aus, weil diese billiger und barrierefrei zu bauen sei. Weiteren Ideen waren eine Fährverbindung sowie eine Seilbahn von den Elbbrücken zum Grasbrook und weiter nach Wilhelmsburg. Die Haltepunkte des ÖPNV könnten zudem als „Hubs“ ausgebaut werden, die auch Kioske, Lastenrad-Verleih, Paketabholstationen u. Ä. integrieren. Um die neuen Angebote und Verbindungen möglichst effizient auszulasten, wurde angeregt, den Betrachtungsraum zu vergrößern und neben dem nördlichen auch den südlichen Teil des Grasbrook und die Veddel in der Planung mitzudenken. Für den Fuß- und Fahrradverkehr lauteten die Vorschläge: eine eigene Brücke über die Elbe zum Baakenhafen, ein zusätzlicher Tunnel zur Veddel und möglichst attraktive Fahrradwege am Wasser entlang.

2 GRASBROOK – AUTOARM UND DOCH MOBIL

Hier gingen bereits die Meinungen auseinander, was „autoarm“ eigentlich heißt. Während einige Teilnehmende darunter eine behutsame Reduktion des Autoverkehrs verstanden und eine Bündelung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen oder Parkhäusern am Quartiersrand, wollten andere lieber einen komplett autofreien Stadtteil, um so den Grasbrook nicht vom Auto her zu denken. So könnte man mit ganz anderen Ausgangsüberlegungen starten und am Ende zu organischeren Stadtstrukturen kommen. Als große Herausforderung wurde die Barrierewirkung der Bahngleise und der Hauptstraße zwischen Grasbrook und Veddel identifiziert. Diese Barriere hat bislang nur zwei schmale Tunnel für den Fuß- und Radverkehr und ist ein Nadelöhr, das beseitigt werden muss. Dabei könne vielleicht auch ein nicht näher definierter Shuttle eingerichtet werden. Auch Fähren wurden zur Anbindung vorgeschlagen.

3 STÄDTISCHE INFRASTRUKTUR NEU DENKEN

Anbindung an große städtische Netze – oder Autarkie. So lautete eine der diskutierten Fragestellungen in dieser Gruppe, die sich mit zukunftsfähiger Infrastruktur befasste. Unter anderem wurde vorgeschlagen zu analysieren, welche lokalen Potenziale zur Energiegewinnung es gibt, beispielsweise Solarthermie, Photovoltaik, Geothermie oder Wärmeenergie aus der Elbe. Umgeben von Elbe und Hafen war „Wasser“ ein großes Thema sowohl in Bezug auf die Energiegewinnung als auch die Mobilität von Menschen und Gütern, also Anlieferung und Logistik. Beim Stichwort Logistik wurde auch über zentrale Sammelstellen für Paketanlieferung („Letzte Meile“) und für das Abfallmanagement nachgedacht. Unter dem Aspekt der Autarkie war ein Vorschlag, Außenflächen, die jetzt durch Gewerbe belegt sind, als zentrale Speichersilos für Wärme, Wasserstoff oder Ähnliches zu nutzen. Auch diese Gruppe schlug vor, die Grenzen des Betrachtungsraums auszuweiten und z. B. beim Bau neuer Netze auch die Veddel anzubinden und dort den Bestand zu optimieren.

4 AGENDA NACHHALTIGKEIT

Anders als in den übrigen Gruppen sprachen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hier vorwiegend über die sozialen Aspekte von Nachhaltigkeit. Dabei wurde der Bogen zur ersten Grasbrook-Werkstatt gespannt, als das Thema Nachbarschaften im Mittelpunkt stand. In der Gruppe plädierten die Gäste für soziale Integration auf dem Grasbrook und in Bezug auf die Veddel. Freiräume im neuen Stadtteil sollten als Orte der Begegnung ausgestaltet werden, und es seien „konsumfreie Räume“ wünschenswert. Angemerkt wurde auch, dass sich bei den bisherigen Werkstätten eine Gegenüberstellung von „armer Veddel“ und „klugem Grasbrook“ abgezeichnet habe. Wenn der Grasbrook ein sozial durchmischter Stadtteil werden soll, der sich zudem zur Veddel öffnet, sollte beim weiteren Beteiligungsprozess auch auf niedrigschwellige Beteiligungsmöglichkeiten geachtet werden, weil sonst viele Stimmen nicht gehört werden. Während der Werkstätten werde zu viel Wissen vorausgesetzt.

5 LIBERO STATION

Im Gegensatz zu einigen der anderen Gruppen wurde hier ausdrücklich gefordert, dass die Planungen für den Grasbrook die Hafenvirtschaft nicht gefährden oder infrage stellen dürfen. Eine Nachfrage bezog sich dementsprechend darauf, wie Hafennutzung und Wohnnutzung zusammengebracht werden sollen. Es wurden Zweifel geäußert, ob der notwendige Schutz vor Luftemissionen und Lärm gewährleistet werden könne. Viele Anregungen gab es darüber hinaus zum Themenfeld Freizeit und Sport: Wassersportmöglichkeiten am Dessauer Ufer, Flussbäder und Urban Gardening waren einige der Vorschläge.



Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

Mobilität und Energieversorgung sind zwei der zentralen Handlungsfelder, um den neuen Stadtteil Grasbrook nachhaltig zu entwickeln. Diese Erkenntnis aus der Werkstatt zog Oberbaudirektor Franz-Josef Höing am Ende der Veranstaltung. Wie Senatorin Dorothee Stapelfeldt und Hafencity-Geschäftsführer Jürgen Bruns-Berentelg griff Höing daher die Überlegungen zu einer Verlängerung der U4 auf: „Die U-Bahn wartet auf der Nordseite. Sie muss den Sprung rübermachen und wir müssen das planerisch sorgsam weiterdenken. Und das Weiterdenken hört auf dem Grasbrook nicht auf.“ Der Oberbaudirektor unterstrich die Bedeutung von hoher Baudichte und Nutzungsmischung für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung an dieser Stelle und würdigte die konkreten Anregungen für neue Architekturen, die das Thema Nachhaltigkeit nach vorne stellen. Das seien gute Ideen für die Planungsteams.

In mehreren Beiträgen klang während der Veranstaltung an, dass die ersten planerischen Überlegungen für den Grasbrook nicht am-

bitioniert genug seien, so Höing. „Ich mache mir weniger Sorgen, dass wir dort die Latte nicht hoch genug legen würden, sondern eher darum, wie wir die hohen Ansprüche auf den großen Maßstab von Hamburg übertragen.“

Zum Abschluss gab Franz-Josef Höing einen Ausblick auf das weitere Verfahren: „Wir meinen das ernst mit der Beteiligung. Es wird weitergehen. Sie werden die Möglichkeit haben, sich einzubringen, wenn wir demnächst in den Entwurfsprozess einsteigen.“ Alle Anregungen und Erkenntnisse aus den vier Werkstätten und der parallelen Online-Beteiligung werden nun ausgewertet und fließen direkt in die Aufgabenstellung für die 12 Planungsteams ein, die jetzt eingeladen werden. „In einem dialogischen Wettbewerbsverfahren haben danach die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, bei Zwischenterminen den Teams auf die Finger zu klopfen und mit uns gemeinsam den Prozess weiterzudefinieren.“



Kapitel 4

Wettbewerblicher Dialog Städtebau und Freiraum

Der neue Stadtteil Grasbrook wird ein eigenständiges Profil ausbilden und mit bedeutsamen Wasserlagen, hervorragenden Verkehrsverbindungen und den räumlichen Möglichkeiten zu einem neuen Innovationsstadtteil Hamburgs werden. Es gilt, die innerstädtischen Qualitäten auf der Südseite der Norderelbe zu stärken und Impulse für eine nachhaltige wirtschaftliche und umweltfreundliche Entwicklung Hamburgs zu setzen.

Der Weg zu einem städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwurf

Für die städtebauliche und freiraumplanerische Qualifizierung des neuen Hamburger Stadtteils soll unter nationaler und internationaler Beteiligung eine qualitätvolle städtebauliche und freiraumbezogene Funktionsplanung als Grundlage für die spätere Bebauungsplanung erstellt werden. Als Verfahren wurde der sogenannte Wettbewerbliche Dialog gewählt, der eine kontinuierliche Bearbeitung im Dialog und eine weitergehende Beteiligung der Öffentlichkeit ermöglicht. Als besonders innovatives Element des Wettbewerblichen Dialogs wird die Freiraumplanung nicht als „nachträgliche Begrünung“, sondern als gleichberechtigter Wettbewerbsbestandteil zeitgleich mit dem Städtebau bearbeitet.

Der Wettbewerbliche Dialog als kombiniertes und zweiphasiges Verfahren (EU-weites Vergabeverfahren gem. § 18 VgV) für die zeitgleiche Qualifizierung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Gestaltung des neuen Stadtteils Grasbrook startet im September 2019. Der vorgeschaltete Teilnahmewettbewerb zur Bestimmung von jeweils sechs Städtebau- und sechs Landschaftsarchitekturbüros wurde am 20. Juni 2019 EU-weit bekannt gemacht.

stäten“) sowie erste Ansätze zu den strategischen Innovationsthemen in das Qualifizierungsverfahren ein.

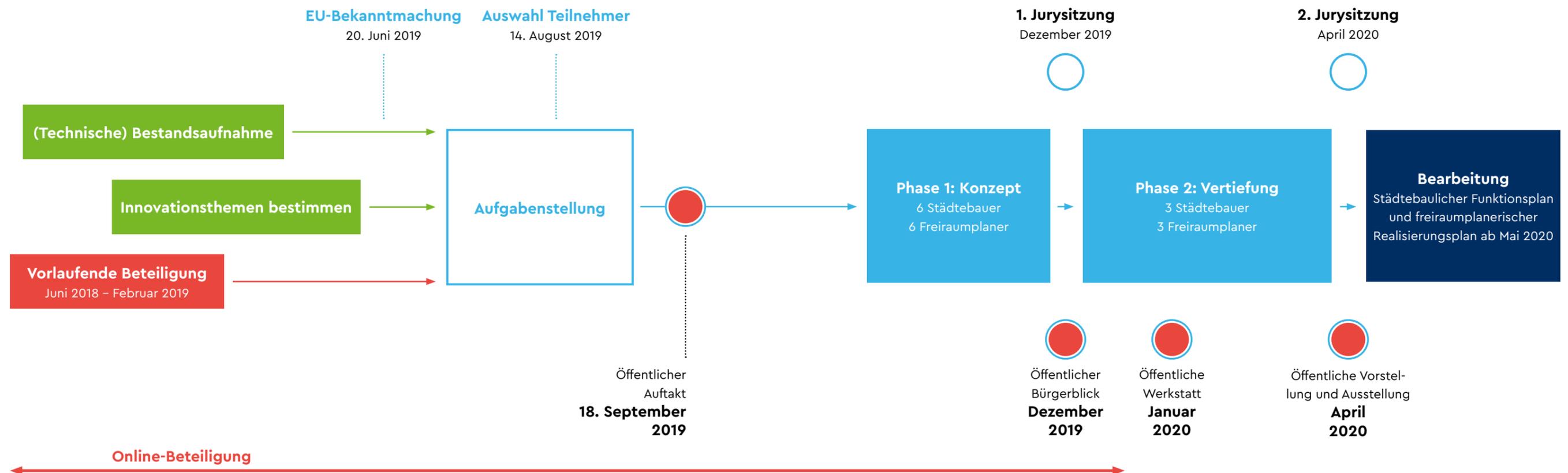
Das Teilnehmerfeld für Städtebau und Freiraum wird durch die Auslober separat bestimmt und die Aufgabenstellung jeweils eigenständig formuliert. In der Vertiefungsphase ist der Dialog der Teams untereinander ausdrücklich erwünscht.

Ausgelobt wurde der Wettbewerbliche Dialog gemeinsam von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, der Behörde für Umwelt und Energie sowie der HafenCity Hamburg GmbH.

Während der Vertiefungsphase soll der Dialog zwischen den Bewerberteams, den Auslobern und der Öffentlichkeit ein wichtiges Verfahrenselement sein.

Als Vorarbeiten fließen die Ergebnisse der umfassenden Standortanalyse, der vorlaufenden Beteiligungsprozesse (u. a. „Grasbrook-Werk-

Im April 2020 soll das städtebauliche und freiraumplanerische Bild für den neuen Stadtteil Grasbrook bestimmt sein.



Wettbewerblicher Dialog – Bearbeitungsgebiet



Wettbewerbsgebiet
Übergangsbereiche
Stand: 23.05.2019

Im Dialog bleiben: Der weitere Prozess für den neuen Stadtteil Grasbrook

Wenn ein neuer Stadtteil entsteht, ist das ein komplexer Prozess, in den viele Akteure und Beteiligte ihre jeweils eigenen Perspektiven, ihren Erfahrungshintergrund oder ihr Fachwissen einbringen. Erst in diesem intensiven Austausch können tragfähige Zukunftsentwürfe und die bestmögliche Qualität für Nutzungsmischung und Nachhaltigkeit, für Städtebau oder Freiraum entstehen. Dieser gemeinsame Prozess läuft über den gesamten Zeitraum, bis das letzte Gebäude steht.

In der vorlaufenden Beteiligungsphase für den neuen Stadtteil Grasbrook wurden in einem intensiven Dialog gemeinsame Werte und Visionen erarbeitet. Es haben sich Aufgaben und Herausforderungen aus dem direkten Zusammenspiel mit der Nachbarschaft herauskristallisiert und es entstand ein wertvoller „Ideen-speicher“ als Inspirationsquelle für die künftige Entwicklung des Stadtteils. All diese Themen wurden als Grundlagen in den Wettbewerblichen Dialog eingespeist.

Auch während des Wettbewerblichen Dialogs selbst gibt es Möglichkeiten für die Öffentlichkeit, den teilnehmenden Büros erste Hinweise zu geben, ihre Konzepte kennenzulernen und Feedbacks für die weitere Bearbeitung zu geben. Im April 2020 werden die Entwürfe für die städtebauliche Konfiguration und die öffentli-

chen Freiräume des neuen Hamburger Stadtteils vorliegen. Auf Basis der Siegerentwürfe sollen bis Mitte 2021 ein städtebaulicher Funktionsplan und ein freiraumplanerischer Realisierungsplan erarbeitet werden. Der Funktionsplan wiederum bildet die Grundlage für das Bebauungsplan-Verfahren, die Auslobung von Grundstücken und schließlich für die Architektorentwürfe der einzelnen Gebäude.

Erste Aktivitäten im Gebiet, vor allem zur Freimachung und für die Vorbereitung der Infrastruktur, sind ab 2022 vorgesehen. Erste hochbauliche Maßnahmen werden voraussichtlich für das Deutsche Hafenumuseum und für den Wohnungsbau im Moldauhafenquartier erfolgen.

Phasen der Stadtentwicklung und der Beteiligung



Impressum & Bildnachweis

Herausgeberin

HafenCity Hamburg GmbH
Osakaallee 11, 20457 Hamburg
www.grasbrook.de
www.hafencity.com
V.i.S.d.P: Susanne Bühler

in Zusammenarbeit mit

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

Prozessbegleitung Beteiligung

Urban Catalyst GmbH, Berlin
www.urbancatalyst.de

Texte

Susanne Bühler, Lukas Halemba, Theresa Kalmer, Astrid Köhler, Rainer Müller

Bildnachweis

André Dekker: S. 2–8, S. 92–93

Miguel Ferraz: S. 6–7 u. l.

Alle weiteren Fotos, wenn nicht anders angegeben: Thomas Hampel/Elbe&Flut

Pläne und Grafiken: HafenCity Hamburg GmbH

Gestaltung

rock&stars digital GmbH, Hamburg
www.rockandstars.de

Korrektorat

Gustav Mechlenburg

Druck

Gebr. Klingenberg & Rompel in Hamburg GmbH
www.klingenberg-rompel.de

Stand: Juli 2019

© 2019 All rights reserved

