

Stadtwerkstatt

18

ELBBRÜCKEN : DIALOG

ZUM RAHMENPLAN – ENTWURF

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen


Hamburg

INHALT



Grußwort von Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen	3
Hintergrund und Ablauf	5
Aktueller Stand Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken, Franz-Josef Höing, Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg	6
Zusammenwachsen einer heterogenen Nachbarschaft, Prof. Jürgen Bruns-Berentelg Vorsitzender der Billebogen Entwicklungsgesellschaft	8
Vorstellung Rahmenplanentwurf Stadteingang Elbbrücken	10
Blitzlicht-Kommentare	17
Fragen und Antworten	20
Impressum	24

Liebe Leserinnen und Leser,

der Bereich rund um die Elbbrücken ist der vielleicht reizvollste Stadteingang, den Hamburg zu bieten hat. Reizvoll deswegen, weil das Überqueren der Elbe mit Blick auf die Elbphilharmonie und in einigen Jahren auch auf den Elbtower die Ankommenden auf besondere Weise auf die Stadt einstimmt. Doch so sehr viele Reisende beeindruckt sind von der Größe unseres Hafens und dem vielen Stadtgrün, so wenig einladend wirken die Gebiete, über die wir bei der Stadtwerkstatt am 2. Oktober 2020 diskutiert haben. Es ist ein rauer Ort, der freundlicher und auch besser nutzbar gemacht werden soll.

2019 präsentierten uns drei Planungsbüros Vorstellungen, wie dieser Stadtraum künftig aussehen könnte. Davon haben uns die Entwürfe des Hamburger Architekturbüros gmp International am meisten überzeugt. Dessen Ideen für das Planungsgebiet wurden bei der Stadtwerkstatt im November letzten Jahres ausführlich vorgestellt und mit den anwesenden oder online teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Hamburg verändert sich. Doch diese Veränderungen wollen gestaltet sein. Bei der Entwicklung neuer Viertel oder Stadtteile gehen wir daher zielgerichtet und sorgfältig vor. Dabei achten wir stets darauf, Hamburgs Charakter als lebenswerte Metropole zu bewahren, und zugleich – bei steigender Einwohnerzahl – den ebenfalls wachsenden Bedürfnissen etwa nach bezahlbarem Wohnraum, leistungsfähigem Nahverkehr und guten Bildungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.



All dies gilt auch für den Stadteingang rund um die Elbbrücken. Hier soll ein funktionales und ansprechendes „Gelenkstück“ der wachsenden Stadt entstehen, das allen Ansprüchen moderner Stadtplanung entspricht. Wertvolle Bestände sollen integriert, bestehende Zugänge zum Wasser und zu Grünräumen gestärkt und neue Verbindungen geschaffen werden. Insbesondere sollen Rothenburgsort und die Veddel stärker mit dem nördlichen Hamburg verknüpft werden. Deshalb sind die Erfahrungen und Vorstellungen der Menschen aus beiden Stadtteilen und selbstverständlich auch aus der übrigen Stadt so wichtig. Ihre Ideen bekommen Raum und werden im Sinne eines transparent gestalteten Dialogs gewürdigt.

Ihre Dr. Dorothee Stapelfeldt

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

IMPRESSIONEN

2. 10. 2020, 16.00 – 19.00 Uhr
BallinStadt / BallinPark
Anmeldung, Livestream und
Online-Beteiligung (bis 1. 11.):
www.billebogen.de



STADTEINGANG ELBBRÜCKEN STADTWERKSTATT

Öffentliche Diskussion zum Rahmenplanentwurf

Freitag 2. 10. 2020, 16.00 – 19.00 Uhr, Einlass ab 15.30 Uhr,
Anmeldung unter www.billebogen.de

BallinStadt, Veddeler Bogen 2, 20359 Hamburg,
S-Bahnstation Veddel (BallinStadt)

STADT
WERK
STATT
auf Dialoge hören

Billebogen
MAKRO- & URBAN-DESIGN

Hamburg



HINTERGRUND UND ABLAUF

Aufbauend auf einem städtebaulichen Testplanungsverfahren wird seit 2019 für den Stadtraum zwischen dem südlichen Hammerbrook und der nördlichen Veddel in Hamburg-Mitte ein Rahmenplan entwickelt. Dieser soll als Leitkonzept für zukünftige Planungen dienen. Die Stadtwerkstatt am 2.10.2020 war die zweite zum neuen Stadteingang Elbbrücken, die erste hatte am 16.11.2019 ebenfalls im Auswanderermuseum Ball-in-Stadt stattgefunden. Nunmehr wurde der Entwurf des Rahmenplans vorgestellt. Das Planerteam um gmp International, WES LandschaftsArchitektur, Hager und Partner und ARGUS präsentierten die weiter entwickelten Ideen für den Stadtraum. Die Gäste vor Ort wie auch jene, die der Veranstaltung live im Internet folgten, hatten Gelegenheit, Ihre Anmerkungen, Vorschläge und Kritik einzubringen. Die Teilnehmerzahl vor Ort war aufgrund der Corona Pandemie auf rund 150 Live-Gäste begrenzt (80 Plätze im Auswanderermuseum und 70 Plätze in einem Festzelt vor dem Museum). Zudem

wurde die Stadtwerkstatt live im Internet gestreamt wodurch nochmals 80–100 Teilnehmer erreicht wurden. Mit dem Konferenztool Slido bestand erstmals auch ein digitales Angebot für die Live-Diskussion in einer Stadtwerkstatt. Der fertiggestellte Rahmenplan soll 2021 von Senat und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen werden.

Programm der 2 Stadtwerkstatt zum Rahmenplan Entwurf Stadteingang Elbbrücken

- » Begrüßung
- » Aktueller Stand Rahmenplan Stadteingang Elbbrücken
- » Zusammenwachsen einer heterogenen Nachbarschaft
- » Vorstellung Rahmenplanentwurf Stadteingang Elbbrücken durch das Planungsteam
- » Blitzlicht-Kommentare
- » Fragen und Antworten



Mit ausreichend Abstand von einander verfolgen die Live-Gäste im Auswanderermuseum die Präsentation der Planer

AKTUELLER STAND RAHMENPLAN STADTEINGANG ELBBRÜCKEN

FRANZ-JOSEF HÖING, OBERBAUDIREKTOR DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Warum beschäftigen wir uns seit einigen Monaten so intensiv mit Hamburgs Stadteingang an den Elbbrücken? Eigentlich ist an den Elbbrücken doch schon alles gebaut, die Stadt ist da schon fertig. Aber gleichwohl sind es solche Lagen, mit denen wir Planerinnen und Planer uns in den kommenden 10, 20, 30 Jahren beschäftigen werden. Das wird nicht einfach, denn alles, was wir an Bedarfen, Nachfragen und Veränderungsnotwendigkeiten haben, muss in der bestehenden Stadt stattfinden.

Der Raum, mit dem wir uns beschäftigen, erstreckt sich vom Norden der Veddel über Rothenburgsort, einem Stadtteil, der jahrzehntelang nicht mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht wurde, und weiter bis nach Hammerbrook. Im nahen Umfeld gibt es eine Vielzahl von einzelnen Projekten, die wir in Zukunft mehr zusammen denken wollen. Auf der Karte liegen diese einzelnen Orte oft ganz nah beieinander, aber gefühlt sind sie weit voneinander entfernt, weil einige Barrieren dazwischen liegen wie etwa das Autobahnklebblatt zwischen der Billhorner Brückenstraße und dem Billhorner Röhrendamm.

Es gibt an den Elbbrücken einige Orte mit einer eigenen Schönheit, die nicht geplant war; beeindruckende Infrastrukturen, die sich mit dem Wasser treffen und unglaubliche Panoramen. Auch der Verkehrslärm ist dort natürlich immens. Es ist nicht so, dass wir mit



Franz-Josef Höing, Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg

unserem Rahmenplanentwurf nun alle Spuren auslöschen wollen -ganz im Gegenteil. Es gibt Lagen, da muss man dafür sorgen, dass nicht zu viel verändert wird. Die finden wir gut so, wie sie sind. Es gibt aber auch Orte, die manche als „Unorte“ empfinden; starke Orte, die aber in einen Zusammenhang gestellt werden müssen, um sich entwickeln zu können.

Der Stadteingang Elbbrücken grenzt an so bedeutende Entwicklungsräume wie die HafenCity, den Grasbrook und den Billebogen – insgesamt ergibt sich hier ein richtiger Hotspot der Stadtentwicklung für die nächsten Jahrzehnte. Vor diesem Hintergrund haben

wir zusammen mit der Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG ein Testplanungsverfahren initiiert, in dem die einzelnen Projekte und Teilräume im Zusammenhang betrachtet und untersucht werden.

Wir sind mit sechs Planungsbüro gestartet, haben später auf drei Büros reduziert und die Ergebnisse dieser Planungen erstmals im November 2019 vorgestellt. Alle Büros hatten sich mit dem Gesamttraum beschäftigt, aber für die einzelnen Teilbereiche ziemlich unterschiedliche Vorschläge gemacht. Es gab zum Beispiel die Idee, den Billhafen teilweise zuzuschütten und dort den „Elbdome“ zu errichten – eine Idee, die uns nicht überzeugte. Was wir aber richtig gut fanden – und das haben alle drei Teams ähnlich vorgeschlagen – war der Umgang mit den Freiflächen. Wir brauchen nicht nur eine bauliche Weiterentwicklung, sondern müssen aus den einzelnen Elementen, aus Infrastrukturen und Grünflächen einen starken neuen Park machen, der auch den Charakter dieses Gesamtgebiets ausmacht.

Es gibt aber auch Bereiche, in denen wir uns eine gewisse Dichte und Kompaktheit der Bebauung vorstellen können. Rothenburgsort war in der Vorkriegszeit mal ein unglaublich urbaner und dichter Stadtteil mit einer markanten baulichen Struktur. Diese ist heute nur noch rudimentär vorhanden. Unsere Idee ist es außerdem, Rothenburgsort näher an die Innere Stadt heranzubringen, das für die heutigen Verkehrsbedarfe überdimensionierte Autobahnkleeblatt an der Billhoner Brückenstraße wegzunehmen und dort eine bauliche Entwicklung in Gang zu setzen. Für die Veddel gab es bei den ersten Planungsskizzen noch sehr unterschiedliche Vorstellungen, wie man in diesem Gesamtzusammenhang mit dem nördlichen Teil zwischen den Elbbrücken umgehen kann.

In den vergangenen Monaten haben wir sehr intensiv darüber nachgedacht, wie sich die einzelnen Teilbereiche weiterentwickeln könnten. Dazu haben wir die verschiedenen Quartiere noch einmal etwas genauer beschrieben und bestimmt, womit sich die Planungsbüros vertiefend beschäftigen sollten. Heute stellen wir die überarbeiteten Pläne vor. Das sind natürlich keine fertigen Pläne, manches sieht noch etwas holzschnittartig aus. Es ein Bericht aus der Werkstatt, haben Sie also keine Hemmungen, das eine oder andere zu kritisieren oder zu hinterfragen.

Zuguterletzt: Es gibt nicht nur schöne Pläne, sondern auch schon etwas Konkretes, das ich Ihnen zeigen möchte: Heute Morgen haben wir in einer Pressekonferenz den Entwurf für eine neue Fußgänger- und Fahrradbrücke von der HafenCity nach Rothenburgsort zum Entenwerder Park vorgestellt. Daran sieht man: Es geht in diesem Stadtraum eben nicht nur ums Bauen, sondern vor allem ums Verbinden.



Entwurf zur neuen Brücke Entenwerder

ZUSAMMENWACHSEN EINER HETEROGENEN NACHBARSCHAFT

PROF. JÜRGEN BRUNS-BERENTELG, VORSITZENDER DER BILLEBOGEN ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT



Prof. Jürgen Bruns-Berentelg,
Vorsitzender der Billebogen Entwicklungsgesellschaft

Wir haben Orte für Menschen zu schaffen – vor allem für Beschäftigte, aber an den richtigen Stellen auch für Bewohner. Das gilt für die bisherigen Planungen für den Billebogen in Rothenburgsort und für den künftigen Stadtteil Grasbrook aber auch für den Neuen Stadteingang Elbbrücken: Dieser wird in sehr starkem Maß ein Ort für Arbeitsplätze, weil er lärmumtost ist. Wohnen wäre hier in vielen Bereichen gesundheitsgefährdend.

Wir ringen in diesem Prozess um eine angemessene Dichte, Nutzungsvielfalt und Körnigkeit. Gleichzeitig mit der Billebogen Entwicklungsgesellschaft arbeitet die HafenCity Hamburg GmbH an der Vollendung der benachbarten

östlichen HafenCity und an der Funktionsplanung, quasi dem detaillierten Masterplan für den Grasbrook. Die Zwischenergebnisse zum Grasbrook werden am 4.11.2020 im ersten Grasbrook-Forum vorgestellt.

Für den Neuen Stadteingang Elbbrücken soll bis Mitte 2021 ein Rahmenplan vorliegen, der als Grundlage für die künftigen Bebauungspläne dient. Die Erarbeitung erfolgt im Dialog – deswegen die heutige Veranstaltung und andere Formen der Beteiligung, der Information und des Gedankenaustauschs. Heute wird nicht endgültig festgelegt, was am Ende gebaut wird, sondern es geht um Trittsteine der weiteren Entwicklung.

Wir haben die Aufgabenstellung für den Neuen Stadteingang Elbbrücken in drei Teilräume gegliedert. Die Verbindung zwischen den beiden Teilräumen nördlich der Elbe und dem dritten – die Veddel Nord auf der Südseite – müssen wir dabei immer mitdenken. Die Überlegungen für alle drei Teilräume müssen daher zum Beispiel mit entsprechenden Überlegungen aus einem integrierten Mobilitätskonzept untermauert werden. Die überwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Strukturen bedürfen einer Vervollständigung, an bestimmten Stellen aber auch einer

Unterbrechung, durch andere Strukturen, um die Stadtteile stärker zu integrieren

Wenn wir uns jetzt mit dieser wunderbar heterogenen Nachbarschaft beschäftigen, geht es nicht darum, diese Vielfalt zu vernichten und das Bestehende in den Hintergrund zu drängen. Vielmehr geht es darum, die Heterogenität einerseits zu erhalten aber andererseits auch die Nutzbarkeit von Flächen zu erhöhen – , manche Flächen grüner zu machen, manche der Bebaubarkeit zuzuführen und damit sowohl Aufenthalts- und Freizeitqualitäten als auch Arbeitsplätze und Wohnungen in der inneren Stadt zu stärken. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist eine gute Infrastruktur. Wir wollen Heterogenität erhalten und Verbindungen schaffen: Verbindungen im Sinne des Austauschs und nicht im Sinne der Homogenisierung. So können die unterschiedlichen Orte einen Beitrag zur gesamten Stadt und zum intelligenten Austausch der Nachbarschaften leisten. Insofern fallen die Lösungen für die jeweiligen Orte teilweise sehr unterschiedlich aus. Die Ideen wurden aus den Orten heraus entwickelt. Sie sind nicht der Versuch, möglichst viel neu zu bauen oder die Orte vollständig zu überformen.

Eine der Grundideen ist, die grünen Achsen und Verbindungen deutlich zu stärken – beispielsweise durch eine für 2024 avisierte neue Brücke zwischen der HafenCity und dem Entenwerder-Park in Rothenburgsort oder den geplanten Tunnel für Fußgänger und Radfahrer unter dem Bahndamm des Neuen Huckepackbahnhofs. Eine weitere Brücke im Norden soll über die Bille hinweg in Richtung Hamm entstehen, so dass wir letztlich eine durchgehende Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger von der Alster bis zur Elbe bekommen. Dieser Alster-Bille-Elbe- Grünzug muss in einigen Bereichen

erst noch definiert werden, aber er ist in jedem Fall ein ganz wichtiger Schritt für den gesamten Transformationsprozess des Stadtraums vom Billebecken bis Entenwerder und steht auch nicht mehr zur Diskussion.

Auch die Verbindungen in Ost-West-Richtung in Rothenburgsort entlang des Billhorner Röhrendamms oder direkt an den Elbrücken einschließlich der verschiedenen Radrouten sind wichtig. Diese Ost-West-Verbindungen bilden die Voraussetzung für die Integration des Stadtteils, der bisher stark von der großen Magistrale der Billhorner Brückenstraße in Nord-Süd-Richtung beeinflusst wird. Bei der Frage haben wir uns an einer Stelle fast die Zähne ausgebissen. Aber das wird später von den Verkehrsplanern erläutert werden.

Für die nörliche Veddel geht es einerseits um die Verbindung mit der anderen Elbseite, also dem südlichen Rothenburgsort, dem Billebogen und der östlichen HafenCity, und andererseits um die Verbindung mit dem künftigen neuen Nachbarstadtteil Grasbrook. Im Grunde gilt dies für die Veddel insgesamt. Meiner Meinung nach sollten wir die Ambitionen insgesamt hochhängen und sagen: Das wird ein Doppelstadtteil Veddel-Grasbrook!



Geplante Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Veddel und Grasbrook

VORSTELLUNG DES RAHMENPLANENTWURFS STADTEINGANG ELBBRÜCKEN

Der Entwurf des Rahmenplans baut auf den Vorschlägen dreier Planungsbüros aus dem Testplanungsverfahren 2019 auf: Den städtebaulichen Ideen von gmp International und den freiraumplanerischen Ideen von WES LandschaftsArchitektur und Hager Partner. Zusätzlich bringt das Büro AR-GUS verkehrsplanerische Expertise ein.



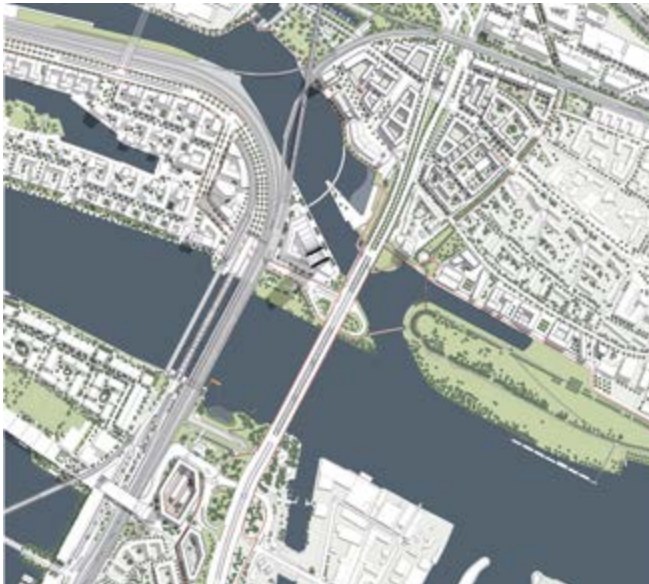
Evelyn Pasdziorny,
gmp International (Hamburg)

Im Zusammenhang mit dem Rahmenplan, den wir gerade für das Gebiet Stadteingang Elbbrücken aufsetzen und bearbeiten, haben wir uns die Frage gestellt, was ist richtig und wichtig? Im Vordergrund geht es darum, das Tor zu Stadt, einen gefassten Stadteingang, zu definieren. Gleichwohl ist es genauso wichtig, an diesen Orten eine städtische Lebensqualität zu ermöglichen. Wie kann das gelingen? Im Vordergrund steht dabei die Aufgabe, die Veddel und Rothenburgsort, die momentan noch als Siedlungsinseln dastehen, mit der Umgebung zu vernetzen. Gleichwohl wollen wir wertvolle Bestandsgebäude in diesen Gebieten erhalten, aufwerten und integrieren, um die Identität der Orte zu bewahren.

Außerdem sollen Parks und Grünflächen gestärkt und ebenfalls vernetzt werden. Dafür sind der Bille-Park

und der Deich-Park im Veddel Norden wichtige Bestandteile. In diesem Zusammenhang ist es außerdem wichtig, das Wasser zugänglich zu machen, vor allem im Bereich der Bille, der bisher eher ein Geheimtipp ist. Der Bille-Park, die grüne Halbinsel Entenwerder, der Deichpark oder „Veddeler Balkon“ und auch der geplante Grasbrook-Park sind wichtige Bestandteile, um dieses Gebiet auch über den Grünraum zusammenzuziehen. Der Veddeler Balkon ist heute schon ein grüner Naturraum aber nicht wirklich zugänglich und erlebbar, ebenso die Bille. Das soll sich ändern.

Genauso wichtig ist es, das Infrastrukturnetz an dieser Stelle zu stärken. Der ÖPNV ist durch die neue U-/S-Bahnhaltestelle Elbbrücken bereits deutlich gestärkt und der Grasbrook bekommt eine eigene U-Bahnstation. Daneben muss auch die kleinteilige Vernetzung der Quartiere über zusätzliche Buslinien ermöglicht werden, z.B. durch die neue Buslinie zwischen dem Verkehrsknotenpunkt Elbbrücken und den S-Bahnstationen Rothenburgsort und Tiefstack ab Mitte Dezember 2020. Auch die Fuß- und Radwegeverbindungen müssen gestärkt werden. Zwar gibt es über die Elbe schon heute eine Veloroute, aber die Radspuren sind beengt und müssen aufgewertet werden. Für die Vernetzung innerhalb der Stadtteile sind auch die neue Freizeitwege wichtig – etwa im Bille-Park oder zwischen der Veddel und dem Grasbrook.



Übersichtsplan mit Teilräumen

Es gilt also, das Tor zur Inneren Stadt zu inszenieren, aber eben auch Stadtteile lebenswert weiter zu entwickeln. Dazu haben wir eine Unterteilung in drei Teilbereiche vorgenommen.

1. Teilraum Rothenburgsort

„Alte Dichte neu gedacht“ ist unser Schlagwort für den Westen von Rothenburgsort, den wir wieder zu einem echten Quartier zusammenführen wollen, also über die Billhorner Brückenstraße hinweg. Gleichzeitig soll Rothenburgsort mit der Inneren Stadt und HafenCity verbunden werden. Wichtig ist uns, den Stadtraum wieder zu fassen, besonders natürlich an der Billhorner Brückenstraße als Einfallstraße: Hier kommt man in die innere Stadt und soll das künftig auch merken. Klare Fluchten, Traufkanten wie vor dem zweite Weltkrieg, ein klar erkennbarer Stadtraum. Gleichzeitig sollen die neuen Quartiere kleine Quartiersplätze erhalten, wo

man sich treffen kann. Im dichter werdenden Stadtteil werden Vernetzung und Grünflächen umso wichtiger. Der Entenwerder-Park, der künftige Bille-Park und die geplante Verknüpfung durch den Alster-Bille-Elbe-Grünzug haben daher eine große Bedeutung. Sie werden für Bewohner und Besucher gestärkt und erlebbar gemacht. Auch die bisher nur vom Autoverkehr geprägte Billhorner Brückenstraße soll durch zusätzliche Bäume grüner gestaltet werden.

Billhafen und Brandshof

Der Billhafen ist ein ganz zentraler Ort mit einer ganz besonderen Atmosphäre durch den Blick auf das Wasser, auf die vielen Bahnbrücken und den denkmalgeschützten Brandshof. Es ist uns ein Anliegen, dass das so bleibt. Der Billhafen bleibt offen. Eine neue Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Entenwerder und dem Quartier Elbbrücken in der östlichen HafenCity ist bereits beschlossen und stärkt lokale Querverbindungen.

Den Brandshof möchten wir in eine offene Struktur integrieren, die dazu einlädt, das Quartier zu durchwandern. Nach außen hin wird das Quartier geschlossener, um den Lärm rauszuhalten. Wohnen bleibt dennoch dort aber schwierig. Deshalb ist angedacht, die Kultur- und Kreativwirtschaft, die hier schon angesiedelt ist, an ihrem angestammten Platz zu erhalten und um kleinteilige urbane Produktion und Gewerbe zu ergänzen. Der Charakter des Gebiets soll erhalten bleiben. Am Brandshofer Deich entsteht ein kleiner Quartiersplatz, der die soziale Mitte des Quartiers darstellt.

Billhorner Röhrendamm

Am Billhorner Röhrendamm hat man aktuell nicht das Gefühl, in einer Stadt zu sein. Das wollen wir unbedingt ändern. Der Straßenraum wird daher baulich gefasst

aber an einer Stelle, an der Kreuzung Billhorner Röhrendamm und Billhorner Mühlenweg, dort wo künftig der Alster-Bille-Elbe-Grünzug verläuft, entsteht auch ein kleiner Stadtplatz. An dieser wichtigen Schnittstelle des Quartiers könnte ein Nahversorger angesiedelt werden oder kulturelle Einrichtungen im Hintergrund. Dort kann ein richtiger städtischer Raum entstehen.

Weiter nördlich befindet sich heute ein größerer Parkplatz, der sehr schön von Bäumen bestanden ist. Diesen Platz wollen wir stärken und zu einem Treffpunkt für die heutigen und künftigen Bewohner machen, indem wir den Riegel vor den Bahndamm schieben und so einen lärmgeschützten Bereich im Inneren des Quartiers schaffen. In diesem Gebiet kann auch Wohnungsbau stattfinden.

„Mercedes-Haus“

Der Billhorner Röhrendamm quert die Billhorner Brückenstraße, indem er unter ihr hindurchtaucht. Als Fußgänger hat man das Gefühl einer langen Durststrecke, wenn man da durchgeht. Das wird sich durch die Fassung des Stadtraums ändern, die Häuser werden bis fast bis an die Querung rangehen und da, wo zwischen beiden Fahrtrichtungen der Billhorner Brückenstraße das „Mercedes-Haus“ steht, möchten wir den Bereich zum Billhorner Röhrendamm öffnen. So kann eine Zuwegung zu diesem kreativwirtschaftlich genutzten Haus entstehen, die bisherige Insellage beseitigt und ein direkter Zugang zu den Bushaltestellen geschaffen werden. Somit gewinnt der Billhorner Röhrendamm an Qualität weil man gar nicht mehr bemerkt, dass man unter der großen Straße hindurchgeht.

Damit kommen wir im Teilraum 1 zum Thema Verkehr an der Billhorner Brückenstraße.

Die verkehrlichen Fragen sind zu komplex, um heute alle Aspekte ansprechen zu können.

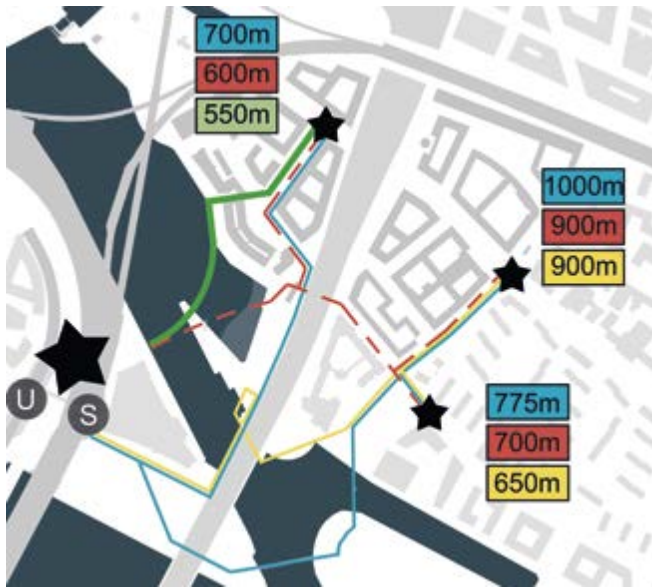
Aber eine sehr zentrale Frage wurde ja schon beantwortet: Wie wollen wir mit den großen Autobahnrohren umgehen? Da ist geklärt, dass diese entfernt und durch Parallelrampen („Holländische Rampen“) ersetzt werden. So entsteht Platz, um einen neuen Stadteingang organisieren zu können.



Konrad Rothfuchs,
ARGUS Stadt und Verkehr
(Hamburg)

Aber wie können wir die enorme Trennwirkung der Billhorner Brückenstraßen verringern? Heute gibt es nur wenige Möglichkeiten zur Querung. Da wären zum einen die Unterquerung der Billhorner Brückenstraße durch den Billhorner Röhrendamm sowie die nicht barrierefreie Fußgängerbrücke an der Bahnlinie im Norden des Gebiets. Weiter südlich gibt es seit einigen Jahren die Veloroute 9 hinter dem Großmarkt, die unter den Elbbrücken hindurchführt. Ganz wichtig ist in diesem Korridor die neue Brücke von der HafenCity nach Entenwerder: Sie wird die Verbindungen zwischen Rothenburgsort und HafenCity mit dem ÖPNV-Standort Elbbrücken nochmals stärken. In unseren Überlegungen haben wir diese künftige Brücke schon als „Bestand“ übernommen.

Wenn wir Analysen über Radwege- und Fußwegebeziehungen machen, schauen wir immer, wo sind Nutzungsschwerpunkte? Die S- und U-Bahnstation Elbbrücken ist ein solcher Nutzungsschwerpunkt, dessen Bedeutung und die Anbindung zum Stadtteil ich exemplarisch darstellen möchte.



Querung und Wegelängen

Östlich der Kreuzung Billhorner Röhrendeich und Billhorner Röhrendamm, also dort wo wir einen Stadtteilplatz planen, orientieren sich die Menschen zur S-Bahn-Haltestelle Rothenburgsort. Westlich davon gab es vor der Eröffnung der Station Elbbrücken keine vernünftige ÖPNV-Anbindung. Aber wie komme ich da hin? Was kann man da machen?

Eine naheliegende Idee wäre es, von der Straße Billwerder Neuer Deich unter der Billhorner Brückenstraße hindurch zum Billhafen zu kommen. Aber unter der Fahrbahn liegt die gesamte Leitungsinfrastruktur dieser Stadt, so dass eine Unterquerung sich schwierig darstellt. Neben den technischen Problemen würden wir auch in der Unterführung einen erheblichen Angstraum produzieren, der besonders abends kritisch gesehen werden muss. Deshalb glauben wir nicht, dass eine Unterführung tragfähig wäre.

In einem zweiten Schritt wurde eine niveaugleiche Querung mit einer Ampel untersucht. Mit einer solchen Querung hätten wir erhebliche Probleme, die Leistungsfähigkeit der Straße zu erhalten. Diejenigen, die Hamburg mit dem Kfz verlassen wollen, würden den Verkehrsknoten Amsinckstraße/Heidenkampsweg in den Spitzenstunden durch ihren Rückstau blockieren, so dass das Gesamtsystem Amsinckstraße/Heidenkampsweg/Billhorner Brückenstraße in den Spitzenstunden nicht leistungsfähig wäre.

Die dritte Möglichkeit wäre eine Brücke über die Billhorner Brückenstraße. Durch den vorhandenen Höhenverhältnisse und dem erforderlichen Lichtraumprofil bräuchten wir ein Bauwerk von 7–8 Metern Höhe. Dafür wären Rampen von 130 Meter Länge erforderlich, um eine Barrierefreiheit sicherstellen zu können. Hierfür fehlen die Flächen und bei dieser Länge und Höhe muss man sich fragen, ob das eine gute Lösung ist.

Deshalb wurde eine andere Wegebeziehung untersucht: der „Westbogen“. Dieser würde zur nördlichen Quartiersentwicklung beitragen und eine deutliche Beziehung zum neuen Bille-Park entwickeln. Vergleicht man die Wegelängen, wird deutlich, dass die in unseren Plänen rot dargestellte Wegebeziehung keine großen Vorteile bietet. So sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es sich lohnt, mehr über den Westbogen nachzudenken. Diese Wegebeziehung hat auch den Vorteil, dass der Fuß- und Radverkehr von der Billhorner Brückenstraße abgerückt organisiert werden kann, was eine weniger lärmintensive Nutzung in Richtung Rothenburgsort bedeuten würde. Daneben konnten keine grundsätzlichen Nachteile im Vergleich der Wegelängen zu den anderen Routenführungen ermittelt werden.

2. Teilraum: Veddel-Nord

Bebauungsvarianten auf der nördlichen Veddel Evelyn Pasdzierny, gmp International (Hamburg)

Mit dem Grasbrook bekommen wir hier einen Nachbarn, von dem wir mittlerweile ungefähr wissen, wie er aussehen könnte. Wir wissen, dass es eine große Brücke geben wird, die vom Grasbrook rüberführt zur Veddel, wir haben die denkmalgeschützte Zollstation in der Mitte des Gebiets und den Deichpark im Norden, der momentan noch kein wirklicher Park ist. Und wir haben natürlich die ganzen Barrieren aus den Infrastrukturbändern wie die Bahntrassen oder die Autobahn.

Das Gebiet Veddel-Nord ist von großer Bedeutung für den Stadtteil, denn zum einen wird es hier ermöglicht, an die Elbe zu kommen – ein Herzenswunsch der Veddeler – und weiter werden Wegebeziehungen entlang der Elbe, oder direkt zum Grasbrook und der künftigen U-Bahnhaltestelle angeboten.

Für die Bebauung schlagen wir zwei Varianten vor: „Die Veddel weiterbauen“ lautet unser Ansatz aus dem Testplanungsverfahren. Dabei wollen wir rund um die Zollhallen einen größeren Wohnblock schaffen, der durch seinen großen Innenhof auch lärmgeschütztes Wohnen ermöglicht. Gleichzeitig nehmen wir dadurch die DNA der Veddel auf und setzen die typische Blockstruktur fort und führen diese an die Elbe heran. Der neue Superblock wird im Erdgeschoss „durchwegt“, das heißt von der Veddel kommend kann ich über eine Fußgängerbrücke auf den Deichpark gelangen. In dieser Variante ist es schwieriger, die Zollstation in ihrer vollständigen Länge zu erhalten. Die Zollhallen selbst sollen belebt werden durch kleinteilige gewerbliche Nutzung.



Variante A Superblock



Variante B Blick auf den Markt

In einer zweiten Variante haben wir die Struktur der Hallen aufgenommen und sie durch zwei lineare Gebäude begleitet. So sind die denkmalgeschützten Zollhallen besser sichtbar, aber Wohnraum könnte man ohne den Lärmschutz eines Blocks nicht realisieren. Dennoch könnte es ein wunderbarer Marktplatz für die Veddel mit direktem Anschluss an den Grasbrook und den dortigen Nutzungen werden. Die Veddel bekäme so ein kleines Pendant mit Raum zur Entfaltung und für kleines Gewerbe. Kommt man vom Grasbrook zur Veddel sieht man von der Brücke die

neue Bebauung, die Zollhallen, den Deichpark mit dem Bunker und im Hintergrund die Elbbrücken und den Elbtower. Man sieht alles. Diese Variante öffnet sich deutlich stärker zur Elbe und zur Stadt.

Veddeler Balkon

Wir glauben, dass die nördliche Deichseite ein Ort ist, an dem man nicht viel machen muss, weil er schon seine Qualität hat. Durch Ebbe und Flut zeigt sich hier



Andreas Kachel,
WES GmbH Landschaftsarchitektur (Hamburg)

ein wandelndes Bild und es bieten sich tolle Ausblicke. Wir wollen den Schritt zur Elbe wagen und das Wasser – wie an vielen Stellen der Stadt – erlebbar machen. Ein paar sensible Eingriffe in die schützenswerte, naturnahe Uferzone würden ausreichen. Das könnte z.B. ein Steg sein, der sich zum Wasser schlängelt und diesen Raum so zugänglich macht.

Die Deichanlage zum Hochwasserschutz ist natürlich gesetzt. Bei allen Überlegungen gilt es diese beizubehalten. Das südliche Areal mit dem Rundbunker ist bisher jedoch eine brachliegende Fläche und ungenutztes Potenzial. Da kann mehr passieren. Es könnte ein Sport- und Freizeitareal werden, das vielfältige Angebote bietet. Um den Turmbunker herum könnte ein neues Milieu entstehen mit Kunst und Kultur, z.B. mit Ausstellungsräumen – unmittelbar daneben Flächen für Sport – vielleicht mit Basketballplätzen oder einer Skateanlage. Da es ein sehr lauter Ort ist, ist er prädestiniert für laute Aktivitäten.

Um solche Orte nutzbar zu machen und mit Leben zu füllen ist ein eng geknüpftes Wegenetz unabdingbar. Das betrifft die übergeordneten Fuß- und Radwege, von Rothenburgsort kommend zur Veddel, aber auch den neuen Stadtteil Grasbrook, der durch eine neue Unterführung unter den Elbbrücken erreicht wird. Zusätzliche Freizeitwege gewährleisten die Erlebbarkeit dieses Areals. Das Wegenetz soll natürlich barrierefrei werden.



Veddeler Balkon Vernetzung

3. Teilraum: Bille-Park

Der Bille-Park ist ein sehr wichtiger Grünraum für den Norden des Planungsgebiets. Er ist ein

Verbindungsstück zwischen der Landschaftsachse der Bille und der Elbufer-Achse. Wenn man diese Achsen verbindet und dieses Verbindungsstück aufwertet, entsteht

ein zusammenhängender Naherholungsraum, der für alle Quartiere in diesem Raum von großer Bedeutung ist.



Monika Schenk,
Hager Partner AG (Zürich)

Was ist denn überhaupt der Bille-Park? Heute sieht man nur Fragmente, die man entdecken muss. Unten am Wasser hat man das Gefühl, dass man nicht mitten in der Stadt ist. Auf der anderen Seite gibt es Orte wie die Oldtimer-Tankstelle, die als gelebte Nostalgie ein wunderbarer Teil des Parks werden kann. Ganz andere Orte wiederum sind die prägenden Brückenlandschaften: herbe und unkonventionelle Räume mit besonderem Potenzial. Wir haben also viele kleine spannende Fragmente, die zusammengebunden werden können, um so einen Park zu schaffen. Es ist ein

Park im Werden. Es gilt, diese Zusammenhänge herzustellen, in Wert zu setzen und nutzbar zu machen.

Wie können wir das machen? Der Raum ist ja keine Brache. Es gibt Gewerbe und Infrastrukturen, die bleiben sollen. Aber man kann kurzfristig erste Fragmente zusammenführen. Ein echtes Juwel könnte eine Parkverbindung unten am Wasser sein, ein Steg, der das grüne Ufer der Bille verbindet. Es gibt weitere Wege, die zur Veloroute 9 führen, also auf die Hochwasserschutzanlage am Oberhafenkanal, die es zu verbessern gilt. Auch erste Nutzungen sind denkbar, es sind Aufenthaltsbereiche am Wasser möglich. Schon heute gibt es eine parkartige Wiese an der Amsinckstraße, für die wir uns überlegen, wie man diese vom Lärm etwas schützen kann. Es gibt aber auch Orte im Bereich der Tankstelle, wo Spiel- und Sportmöglichkeiten schnell realisierbar sind.

Längerfristig gibt es mehrere Möglichkeiten, es sind Veränderungen absehbar. Man kann sich vorstellen, dass auch am Westufer der Bille eine Promenade entsteht. Man kann sich auch vorstellen, dass die eine Brücke, die heute noch für Logistik genutzt wird, frei wird und zu Gleisgärten umgewandelt werden kann und so langfristig nach und nach eine wirklich zusammenhängende Parklandschaft entsteht.



Billepark langfristig

Blitzlicht-Kommentare: „Mein Highlight“

Nach der Vorstellung des Entwurfs äußerten zwei Vertreterinnen aus den Stadtteilen Veddel und Rothenburgsort ebenso ihre Sicht auf die Planungen wie zwei Vertreter der Verwaltung.



Uschi Hoffman,
(Evangelisch-Lutherische
Kirchengemeinde Veddel)

Erstmal ein kurzer Einblick in die Situation auf der Veddel: Wir leben hier auf einer Insel, die von allen Seiten eingekesselt ist von Straßen und Häfen und belastet ist durch Lärm und Emissionen. Wir sind einer der ärmsten Stadtteile Hamburgs und es fehlt an Nahversorgung,

gesundheitlicher Versorgung, bezahlbarem Wohnraum, größeren Gebetsräumen für die Moschee-Gemeinde. Auch die Anbindung mit dem ÖPNV und Fahrrad muss verbessert werden. Insofern schauen wir auf die Bebauung des Grasbrooks und die Planungen für den Stadteingang Elbbrücken mit großem Interesse aber auch mit Sorgen.

Wir hoffen, dass dadurch die nötige Infrastruktur auf der Veddel weiterentwickelt wird, haben aber auch Sorgen, dass das nicht gelingt. Diese Sorgen sind heute nicht ausgeräumt worden, muss ich so deutlich sagen. Wahrscheinlich sind die Planungen noch nicht so konkret, dass Sachen wie eine Drogerie oder ein Vollversorger vorgesehen sind. Sie sagen, es wird kleines Gewerbe geben und Kulturangebote – ich denke, da müssen wir nachbessern. Die Idee, dass es beidseitig nutzbare Fahrradverbindungen über die Elbbrücken geben soll, ist gut und auch die neue Verbindung

zum Entenwerder-Park ist für die Veddel interessant. Bei einer Nachverdichtung im Stadtteil muss unbedingt der massive Autoverkehr im Blick behalten werden. Meine Hoffnung ist, dass die Planung des Quartiers im Rahmen von RISE passiert, zumindest für den Veddeler Norden. Im RISE-Handlungskonzept sind die erwähnten Mängel an Nahversorgung usw. aufgeführt.

Ich sehe im Moment noch nicht, wie sich die Veränderungen, die jetzt angedacht sind, positiv auf den Stadtteil auswirken, aber wir freuen uns, in die Planung einbezogen zu werden, denn aus Sicht der Bewohner ist vieles anders, deutlicher



Helga Frank-Wollgast,
(Stadtteilrat Rothenburgsort)

und vielleicht auch klarer zu sehen. Die für uns wichtigen Punkte im Rahmenplan sind einmal der Bille-Park: Wohnungsnahe Sport- und Grünanlagen mit Zugang zum Wasser sind gerade in der heutigen Zeit sehr wichtig. Rothenburgsort-West ist durch die Billhorner Brückenstraße so abgetrennt, dass es keinen barrierefreien Zugang von Osten gibt. Das muss sich auf alle Fälle ändern.

Die Lebensader des Stadtteils ist die Buslinie 3, nicht die S-Bahnstationen Rothenburgsort oder Elbbrücken. Auch ein barrierefreier S-Bahnhof Rothenburgsort wird nicht viel daran ändern, dass der 3er Bus die wichtigste ÖPNV-Linie bleibt. Deshalb muss es an der Billhorner Brückenstraße weiterhin Umsteigemöglichkeiten zwischen den Bussen in beiden Richtungen geben. Der Stadtplatz am Billhorner Röhrendamm, war mir ganz neu. Ich habe auch die Bezeichnung „Theaterplatz“ gelesen. Insofern: Könnte

interessant werden. Bekommen wir unser PEM-Theater dahin? Das ist noch zu unkonkret. In den Planungen ist auch Wohnungsbau vorgesehen. Wo ist die weiterführende Schule, die man für einen Stadtteil braucht, wenn man Familien halten will?

Wir werden über Jahrzehnte mit Baustellen und Behinderungen leben müssen, die unsere Lebensqualität einschränken. Große Teile unseres Stadtteils wie das parkähnliche Gelände von Hamburg Wasser sind für uns nicht zugänglich. Deshalb fordern wir, dass das Gelände der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein für die Allgemeinheit geöffnet wird und ein Zentrum für Nachbarschaft, soziale Hilfe, Kultur und Gemeinwohl entstehen kann. Das wäre für diesen Stadtteil eine echte Bereicherung.



Michael Mathe,
(Bezirksamt Hamburg- Mitte)

Die Veddel als auch Rothenburgsort befinden sich bislang in stadträumlich isolierten Lagen. Auch die fehlende Nahversorgung und der Mangel an sozialen und gesundheitlichen Angeboten auf der Veddel wurden angesprochen – auch der Bezirk Hamburg-Mitte erkennt

hier wesentliche Defizite. Wir müssen jedoch ehrlich sein und klar benennen, dass uns auf der Veddel bislang sowohl die richtigen Flächen als auch die geeigneten Immobilien fehlen, um eine wesentliche Verbesserung in diesen Bereichen zu erreichen.

Um die Ausstattung der Veddel mit den Einrichtungen des täglichen Lebens verbessern und die räumliche

Integration unterstützen zu können, braucht es eine klare Doppelstrategie; erstens muss die Veddel durch guten Städtebau und ein intelligentes Gesamtnutzungskonzept in sich selbst gestärkt werden. In diesem Zusammenhang finde ich den heute vorgestellten zweiten Entwurf für die Entwicklung der nördlichen Veddel sehr gut und spannend. Dieser geht ganz anders mit dem Stadtteil und dem Schumacher-Erbe umgeht als der bislang diskutierte Vorschlag. Für beide Vorschläge müssen wir jedoch realistisch, plausibel und ehrlich prüfen, welche Nutzungen hier abbildbar sind – sollten wir uns auf Nahversorgung konzentrieren oder können wir auch bedarfsgerechtem neuem Wohnungsbau Raum geben?

Zweitens müssen wir die Veddel im engen Zusammenhang mit dem neuen Stadtteil Grasbrook betrachten. Wir müssen klar definieren, wie sich die Gebiete westlich und östlich der Eisenbahn bei ihrer Entwicklung gegenseitig unterstützen und ergänzen können.

Zu Rothenburgsort: Der Bezirk sieht hier große Herausforderungen und große Potenziale für die Weiterentwicklung. Rothenburgsort war bis zum Krieg ein gründerzeitlicher Stadtteil mit großartigen urbanen Qualitäten. Ein riesiger Erfolg wäre es, wenn uns mit der hier diskutierten Entwicklung, ein Stück Stadtreparatur gelingt und wir dem Westen von Rothenburgsort wieder ein klares Gesicht geben können. Wir schauen uns bei der Neuplanung die einzelnen Standorte im Stadtteil sehr genau an und prüfen, welche Nutzungen wo unterstützt werden können. Manches wie neues Wohnen ist aufgrund der Lärm- und Schallimmissionen nur in zweiter Reihe, in geschützten Lagen, möglich. In jedem Falle schaffen wir mit der Neuentwicklung die Grundlage für eine bessere räumliche Integration

Rothenburgsorts und für die Ansiedlung von Nutzungen, von denen auch das alte Rothenburgsort profitieren wird.

Wenn wir über den zeitlichen Horizont sprechen, können wir erkennen, dass wir einige Maßnahmen relativ schnell unterstützen und so gewisse Entwicklungen stärker pushen können. Andere Themen lassen sich jedoch nicht so schnell bewegen und werden als Ziele mit mittlerer und auch langfristiger Perspektive verfolgt.

Wir als Bezirk werden für die Entwicklungen in den Stadtteilen die B-Planverfahren betreiben und ich kann Ihnen versichern, dass hierzu eine ganze Reihe von zentralen Beteiligungsschritten gehört. Wir werden nicht jedem Wunsch entsprechen können, aber von unserer Seite soll niemand überhört und übersehen werden.



Hans Gabanyi,
Amtsleiter Naturschutz, (BUKEA)

Aus Sicht der Umweltbehörde haben wir es bei diesem Planungsprozess mit einem Best-Practice-Fall zu tun, weil wir den Versuch unternehmen, gemeinsam Städtebau, Mobilität und Grünraum von Anfang an gemeinsam zu

denken. Die Umweltbehörde begleitet dieses Verfahren von Anfang an. Wir haben dabei Immissionsschutz, Hochwasserschutz, Naturschutz Altlasten stets im Auge. Aber ich will heute vor allem etwas zum Thema Freiraumplanung sagen, weil diese die Gesamtstruktur betrifft.

Zum Alster-Bille-Elbe-Grünzug. Ich bin immer ganz begeistert, wenn Architekten und Stadtplaner von „klaren Fluchten“ und „stabilem Blockrandgefüge“

reden. Dann weiß ich als Freiraumplaner: Jetzt geht's mir an den Kragen! Deshalb muss man wahrscheinlich das Vernähen des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs am Durchstich durch den Bahndamm beim Billhorner Mühlenweg nochmal diskutieren. Die Figur, die da jetzt gefunden wurde, überzeugt auf den ersten Blick und ermöglicht innerhalb des Quartiers bestimmte Freiraumqualitäten. Aber die Frage, wie man den Grünzug in den Bereich reinzieht, wie man die Öffnung durch den Durchstich nach Rothenburgsort hinkommt, da muss man noch mal dran arbeiten.

Zum Bille-Park: Zur Aufgabenstellung gehörte auch die Frage, wie ist das über die Zeit zu sehen? Da haben wir heute Vorschläge gehört, wie man mit ersten minimalen Maßnahmen dort Verbindungen herstellen kann, wie man darauf aufbauen kann und längerfristige weitere Verbindungen vertieft und verbessert und auch die verschiedenen Nutzungen, die wir uns für diesen Park vorstellen können, auf den Weg bringt.

Zum Thema Deichpark, Veddel-Nord: Auch da wurde jetzt eine Idee für den Freiraum entwickelt, die mit einem deutlich geringeren Eingriff auskommt als wir das bisher diskutiert haben. Wie komme ich jetzt über diese Straße an die Elbe? Der Vorschlag mit dem Steg von der neuen Bebauung – egal ob Superblock oder zwei Riegel – direkt über die Straße auf den Deich und an die Elbbrücke angelehnt (was keinen Eingriff in den Hochwasserschutz bedeuten müsste), ist eine gute Lösung, um diesen Ort erlebbar zu machen. Gleichzeitig wird mit dem Steg dann in der Verlängerung auch eine zusätzliche Verbindung zum Grasbrook unter der Elbbrücke hindurch hergestellt. Auch das ist eine gute Lösung.

Fragen und Antworten

Im Anschluss an die Blitzlicht Kommentare hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, ihre Fragen an die anwesenden Planungsverantwortlichen zu stellen. Aufgrund der Corona-Situation war die Besucherzahl im Auswanderermuseum begrenzt. Gleichzeitig wurde die Stadtwerkstatt auch live im Internet übertragen. Fragen und Anmerkungen zum Rahmenplan-Entwurf konnten die Bürgerinnen und Bürger sowohl als Redebeitrag vor Ort als auch im Live-Chat via Slido äußern.

Sorge vor Verdrängung

Die Fragen und Statements der Bürgerinnen und Bürger waren vielfach sehr kritisch und von guter Ortskenntnis, häufig von persönlicher Betroffenheit und großem Engagement für die Nachbarschaft geprägt. Mehrfach wurde die Sorge geäußert, dass die Stadtteile Rothenburgsort und Veddel am Ende „zu durchgeplant und zu glatt“ würden. Die Gefahr wurde gesehen, dass einerseits kreative Freiräume verloren gehen und andererseits eine Verdrängung (Gentrifizierung) einkommensschwacher Bewohnerinnen und Bewohner und Kulturschaffender stattfinden könnten. Die Betroffenen äußerten die Sorge, dass „die hier gezeigten Zukunftsvisionen nichts mit dem Leben der Menschen zu tun haben.“



Christian Butzke künftiger Betreiber der Veddeler Fischgaststätte

Oberbaudirektor Franz-Josef Höing versicherte: „Wir haben nicht vor, alles zu geschleckten Räumen zu entwickeln.“ Vielmehr wolle man Orte zugänglich machen, Verbindungen schaffen, Nutzbarkeit herstellen und dabei historische Spuren erhalten, etwa am Billhafen. Deshalb verzichte man bewusst auf eine Bebauung der dortigen Wasserfläche. Ähnlich äußerte sich Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, der ergänzte, dass die Entwicklungen u.a. durch „Quersubventionierung“ neue Möglichkeiten und Freiräume für Kunst, Kultur und soziale Projekte ermöglichten: „2020 wurde im Bereich des Brandshofs mit Unterstützung der BBEG eine Bauvoranfrage für die Unterbringung von Musikübungsräumen gestellt. Und auch das dortige PEM-Theater werde in Zukunft „dauerhaft untergebracht werden“. Es gehe „weniger um Verdrängung als um die Schaffung von Möglichkeiten.“

Auch die von vielen Teilnehmenden online unterstützte Frage nach einem Verbleib der Veddeler Fischgaststätte beantworteten Franz-Josef Höing und Michael Mathe mit dem Hinweis, dass man gegenüber der Betreiberfamilie im Wort stehe und einen geeigneten Standort auf der nördlichen Veddel finden wolle. Zum „jetzigen Zeitpunkt und im jetzigen Maßstab“ der Pläne, könne man aber noch keine Festlegungen treffen. Höing: „Wir haben Sie nicht vergessen!“ Bezogen auf die Kritik an der fehlenden Repräsentanz der

Bewohnerinnen und Bewohner, regte Hans Gabanyi „eine kreative Professionalisierung in den schon vorhandenen Strukturen auf der Veddel“ an. So könnten „neue Kommunikationsstränge“ entstehen.

Freiflächen und Freiräume

Große Hoffnungen knüpfen viele engagierte Menschen aus Rothenburgsort an das Gelände der früheren Bundesmonopolverwaltung für Branntwein beim Elbbpark Entenwerder. Nicht nur die Rothenburgsorter Stadtteilrätin Helga Frank-Wollgast hatte sie in ihrem Kommentar angesprochen, auch online und im Publikum wurde gefordert, die Fläche freizugeben für soziale und kulturelle Zwecke („Wir brauchen Stadtteilräume“). Franz-Josef Höing äußerte sich „zuversichtlich, dass wir diese Belange mit den Vorstellungen des Grundstückseigentümers ganz gut zusammenbringen können. Wir sind da in guten Gesprächen und hoffen, dass wir für den Stadtteil eine interessante Lösung finden.“

Angesprochen auf den Elbdome wiederholte der Oberbaudirektor, dass der Billhafen anders als in den ersten Planungsideen erhalten werden solle. „Wir sind nach langem Überlegen zu dem Schluss gekommen, dass wir keine Wasserfläche zuschütten, weil wir sie gut finden, wie sie ist.“ Da es aber weiterhin den Bedarf für den Elbdome gebe, würden jetzt andere Standorte diskutiert. Der bestehende Großmarkt – nachdem online ebenfalls vielfach gefragt wurde – solle aber bleiben. Denkbar sei langfristig eine Öffnung an der Ostseite hin zum geplanten Billepark.

Mangelhafte Infrastruktur

Auch Defizite in der jetzigen Infrastruktur waren mehrfach Thema in der Fragerunde – etwa der von

der Veddeler Diakonin Uschi Hoffman angesprochene Mangel an Supermärkten und Ärzten: „Warum gibt es diese heute noch nicht auf der Veddel und warum sind diese in den vorgestellten Plänen nicht vorgesehen?“ Prof. Bruns-Berentelg griff diese Fragen rhetorisch auf: „Warum ist außer dem Penny auf der Veddel kein weiterer Supermarkt da, warum gibt es hier und in Rothenburgsort keinen Vollsortimenter? Weil die Kaufkraft nicht ausreicht? Mit einer größeren Zahl von Arbeitsplätzen und Wohnungen entsteht auch hier eine größere Nachfrage, so dass ein Frischemarkt oder eine Drogerie eine realistischere Chance erhalten“. Die neuen Planungen geben also auf indirektem Wege auch Antworten für die konkreten Nutzungsbedarfe. Unabhängig von den Planungen für den Neuen Stadteingang Elbbrücken, wurde außerdem hervorgehoben, entstehen in Rothenburgsort neue Wohnungen – allein im Bereich Markmannstraße 1.500, darunter auch viele Wohnungen für Familien.



Michael Mathe beantwortet Fragen aus der Online-Diskussion

An der in der HafenCity neu entstehenden weiterführenden Schule mit Stadtteilschule und Gymnasium am Lohsepark sollen auch Kindern aus Rothenburgsort beschuldigt werden, der dortige Schulbau werde daher größer geplant, betonte Prof. Bruns-Berentelg.

Michael Mathe bestätigte, dass die Sicherstellung einer qualifizierten Nahversorgung für die Veddel ein sehr wichtiges Thema sei und mit den zwei vorgestellten Varianten einer möglichen Bebauung auf der nördlichen Veddel auch Flächen für Nahversorger sowie soziale und gesundheitliche Dienstleistungen verfolgt werden müssten. Franz-Josef Höing präziserte: „In diesen baulichen Strukturen liegen wir bei rund 30.000 qm Fläche. Dort ist Platz für alle diese Themen und noch sehr viele Dinge mehr. Auf dieser Maßstabsebene sind wir aber noch nicht.“ Online und im Podium wurde dafür plädiert, die dortigen denkmalgeschützten Zollhallen abzureißen, um die Bebauung zu vereinfachen. Oberbaudirektor Höing bestätigte, dass die Hallen eine Bebauung „an dieser Stelle schwieriger“ machen, dennoch wolle man hier nicht abreißen, sondern gemeinsam mit dem Denkmalschutzamt nach kreativen Lösungen suchen.

Rad- und Fußwegeverbindung ausbauen

Viel Interesse fand eine online gestellte Frage nach einer verbesserten Elbquerung für den Radverkehr. Evelyn Pasdziorny vom Büro gmp erklärte dazu den Planungsstand. Aktuell werde untersucht, ob an die bestehende Elbbrücke zusätzliche Wege für beide Fahrrichtungen angehängt werden können. Es gebe Beispiele dafür, dass das möglich sei. Diese Verbindung nannte sie „sehr wichtig“. Daran anknüpfend wurde online kritisiert, dass das Thema Mobilitätswende bei der Planung keine größere Rolle spiele.

Franz-Josef Höing verwies einerseits darauf, dass „heute ausführlich über Verbindungen, Fußgängerbeziehungen und Fahrradbrücken gesprochen“ wurde. Andererseits könne man „nicht sagen, dass uns das völlig egal ist, wie die LKWs in den Hafen kommen. Es wäre auch vermessen zu sagen, die 100.000 Autobewegungen pro Tag reduzieren wir an diesem Einfalltor um die Hälfte. Das wäre unrealistisch. Wir müssen mit diesen Infrastrukturen, vernünftig umgehen und gleichzeitig nach guten Lösungen für Fußgänger und Radfahrer suchen.“

Stadtteile verbinden – Chancen nutzen

Zu den Verbindungen, die neue Chancen versprechen, gehört insbesondere die geplante Brücke für Fußgänger und Radfahrer von der Veddel zum Grasbrook. „Wir brauchen Orte, an denen die Grasbrooker zur Veddel rüberkommen und umgekehrt. Niemand will, dass es nur in eine Richtung geht. Diese Botschaft haben wir verstanden“, erklärte Michael Mathe. „Wir müssen die Haltung aufbrechen, dass sich einzelne Stadtteile isoliert für sich selbst entwickeln“, unterstrich auch Prof. Bruns-Berentelg. „Die Stadtteile müssen sich so miteinander verbinden, dass sich ihre sozialen und kulturellen Qualitäten weiterentwickeln können.“



Bewohnerin der Veddel

STADTEINGANG ELBBRÜCKEN HEUTE UND VISIONEN VON MORGEN



„Mercedes-Haus“ an der Billhorner Brückenstraße



Brandshof



Billhafen



Stadtplatz am Röhrendamm



Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Susanne Enz

E-Mail: stadtwerkstatt@bsw.hamburg.de

Weitere Informationen:

www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Billebogen Entwicklungsgesellschaft : www.billebogen.de

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

„Stadtmodell Hamburg“

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Tel: 040 / 428 40 - 50 50

E-Mail: publikationen@bsw.hamburg.de

Redaktion: Daniel Kulus

Referat Stadtwerkstatt Partizipation

Texte tlw.: Rainer Müller, www.texturban.de

Gestaltung: Landesbetrieb Geoinformation
und Vermessung

Abbildungsnachweis: Miguel Ferraz (Titel, S. 2-22); LGV (S. 4 Veran-
staltungsplakat oben links); schlaich bergemann partner (Stuttgart)
Stuttgart mit gmp Architekten (Hamburg) und Ingenieurbüro Spieth
Beratende Ingenieure GmbH (Esslingen) (S. 7); Jochen Stuhmann (S.9);
gmp Architekten (S. 11, 14, 23, 24); ARGUS Stadt und Verkehr (S. 13)
WES GmbH LandschaftsArchitektur (S. 15); Hager Partner AG (S. 16)

Auflage: 2.000 | Dezember 2020

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen




Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen