

Hamburg 2050 – Die Zukunft gestalten!

Präsentation der Workshopergebnisse



Hamburgische Architektenkammer & Ingenieurkammer - Bau



Team 1: Stadt ohne Arbeit!

Roman Pletter (Moderation), Carsten Venus (Koordination), Sven Cordsen (Koordination), Doris Sibum (Input), Achim Nagel, Alina Grubner, Anne-Julchen Bernhardt, Bert Bücking, Bodo Hafke, Ines Wrusch, Jörg Leeser, Karin Loosen, Karin Siebeck, Luisa Held, Sabrina Jantke, Stephan Feige, Ullrich Schwarz

Stadt ohne Arbeit

Thesen | Herausforderungen | Anforderungen

Thesen über das Bild Hamburg 2050:

1. Die fortgeschrittene Digitalisierung hat in Hamburg 2050 bewirkt, dass sich das Angebot an Arbeitsplätzen in wenige, gut bezahlte Spezialisten-Arbeitsplätze und viele, eher gering bezahlte Dienstleistungs-Arbeitsplätze aufteilt. Erwerbsarbeit ist insgesamt reduziert.
2. Hamburg 2050 ist geprägt durch vielfältige, in sich funktionierende und gemischt genutzte Quartiere, die in ihrer Ausprägung der Vielfalt der Lebensstile und der Gruppierungen der Stadt den angemessenen Ort bieten. Hamburg und sein Umland profitieren von ihrer polyzentrischen Struktur.
3. Bis auf wenige, große und räumlich abgesperrte Betriebe sind Arbeitsstätten in Hamburg 2050 aufgrund der Entwicklung sauberer und leiser Technologien in den Quartieren untergebracht.
4. In Hamburg 2050 liegt der bauliche Schwerpunkt im Bauen im Bestand und im Ergänzen. Der Umgang mit baulichen Ressourcen und Raum ist aufgrund der Bodenpreise und der Baukosten hoch effizient. Nutzungstrennung ist aufgehoben.
5. Die sozialen Bedürfnisse der Bewohner*innen der Stadt sind in Hamburg 2050 noch genauso wie heute; Begegnung und Teilhabe prägen das städtische Leben.

Stadt ohne Arbeit

Thesen | Herausforderungen | Anforderungen

Herausforderungen, die Hamburg 2050 meistern muss:

1. Viele Stadtbewohner*innen werden keiner festen Erwerbstätigkeit nachgehen und / oder mehrere Teilzeit-Jobs haben und sind daher auf eine Stadt der kurzen Wege angewiesen.
2. Die Stadt ist auf Maßnahmen zum sozialen Ausgleich angewiesen.
3. Der Einsatz staatlicher Mittel für Sozialleistungen und Leistungen der Daseinsvorsorge muss effizient erfolgen. Dies bedeutet, dass Einrichtungen mit unterschiedlichen Funktionen wie Soziale Nutzungen, Freizeitnutzungen, Bildungsnutzungen und Gesundheits- und Sportnutzungen in den Quartieren geschaffen werden müssen.
4. Wohnen muss erschwinglich sein. Der Verbrauch an Wohnraum muss zurückgehen und es müssen Wohnformen gefunden werden, die sowohl angemessene Privatheit auf kleinem Raum ermöglichen, als auch angemessene Gemeinschaftsräume und Freiräume zur Verfügung stellen.

Stadt ohne Arbeit

Thesen | Herausforderungen | Anforderungen

Anforderungen, die bereits heute angegangen werden müssen, um Hamburg 2050 als positive Zukunftsvision umsetzen zu können:

1. Änderung der Baunutzungsverordnung zur Ermöglichung von intensiver Nutzungsmischung.
2. Die Verkehrswende muss weiter betrieben werden; weg vom motorisierten Individualverkehr in der Stadt, Ausbau des Schnellbahnnetzes, Ausbau der Möglichkeiten für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr.
3. Alle Eingriffsmöglichkeiten der Stadt und des Bundes zur Sicherstellung bezahlbarer Mieten müssen genutzt und ggf. ausgebaut werden.
4. Alle Möglichkeiten zur Sicherstellung der sozialen Infrastruktur, Bündelung von Finanzierungen, Zusammenlegung und Stärkung von Einrichtungen müssen ergriffen werden.
5. Wohnungsbauförderung muss einer Revision unterzogen werden, um verbesserte Formen der Grundrissgestaltung, kompakteres Wohnen bei gleichzeitigem Erhalt von Qualitäten zu ermöglichen.
6. Gleichzeitig mit dem effizienten Umgang mit dem gebauten Raum müssen nutzbare, aber qualitativ hochwertige Freiräume geschaffen und nachhaltig betrieben werden.

Stadt ohne Arbeit Überblick

2050 - Das Zeitalter der Quartiere

Ein Szenario am Beispiel Hamburg-Hamm



Quartiersbausteine:
Mögliche Interventionsmodule zur strukturellen Weiterentwicklung und Stärkung des Quartiers unter den Aspekten „Stadt ohne Arbeit“ und „Polyzentrische Stadt“

Möglichkeitshaus

Zentral im Quartier eine nutzungsoffene Struktur zur Beschäftigung, zur Aneignung, zur Bespielung

Quartiersakademie

Niedrigschwelliger Weiterbildungsort als selbstverständlicher Quartiersbaustein

Add-Home

Strategien zur Ertüchtigung der Zeile: Anbau/ Umbau/ Ersatzbau/ Zwischenbau/ Überbau

Work Plug-In

Arbeitsinseln dezentral im Wohnquartier

Teilhabe Strip

Die Bewohner gestalten ihr Quartier direkt

Lauf-Loop

Straßenflächen werden zu Bewegungsflächen

Gardening Regale

Funktionserweiterte Parklandschaft: lokale Versorgung selbstgemacht

Misch Molekül

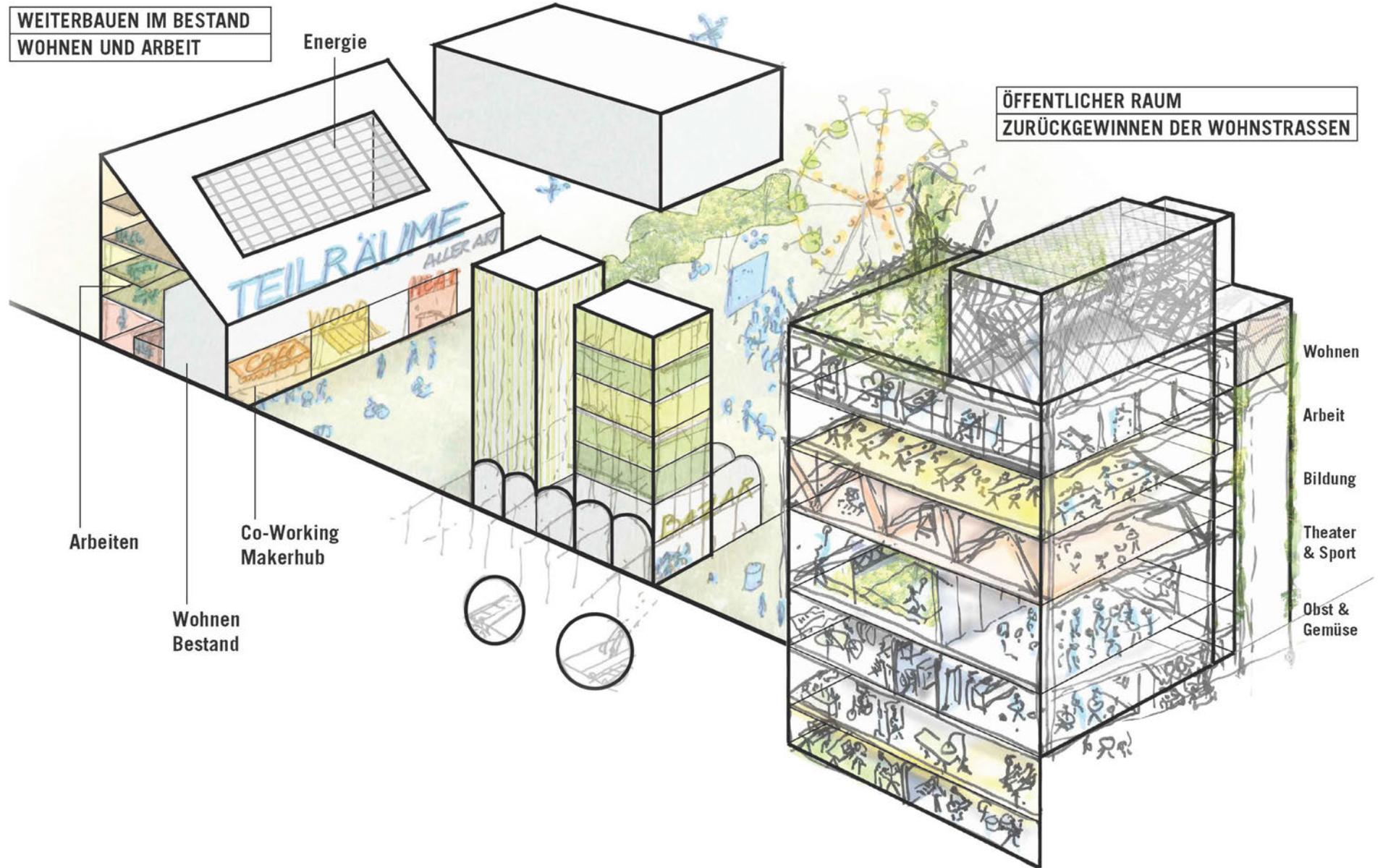
Ein multifunktionaler Hybrid erobert das Gewerbegebiet

Gewerbe-Park

Grünraum am Wasser als lebenswerter Wegbereiter für das Wohnen im Gewerbegebiet

Wohn Guerilla

Robuste Wohnkuben besetzen etappenweise frei werdende Gewerbeapartellen

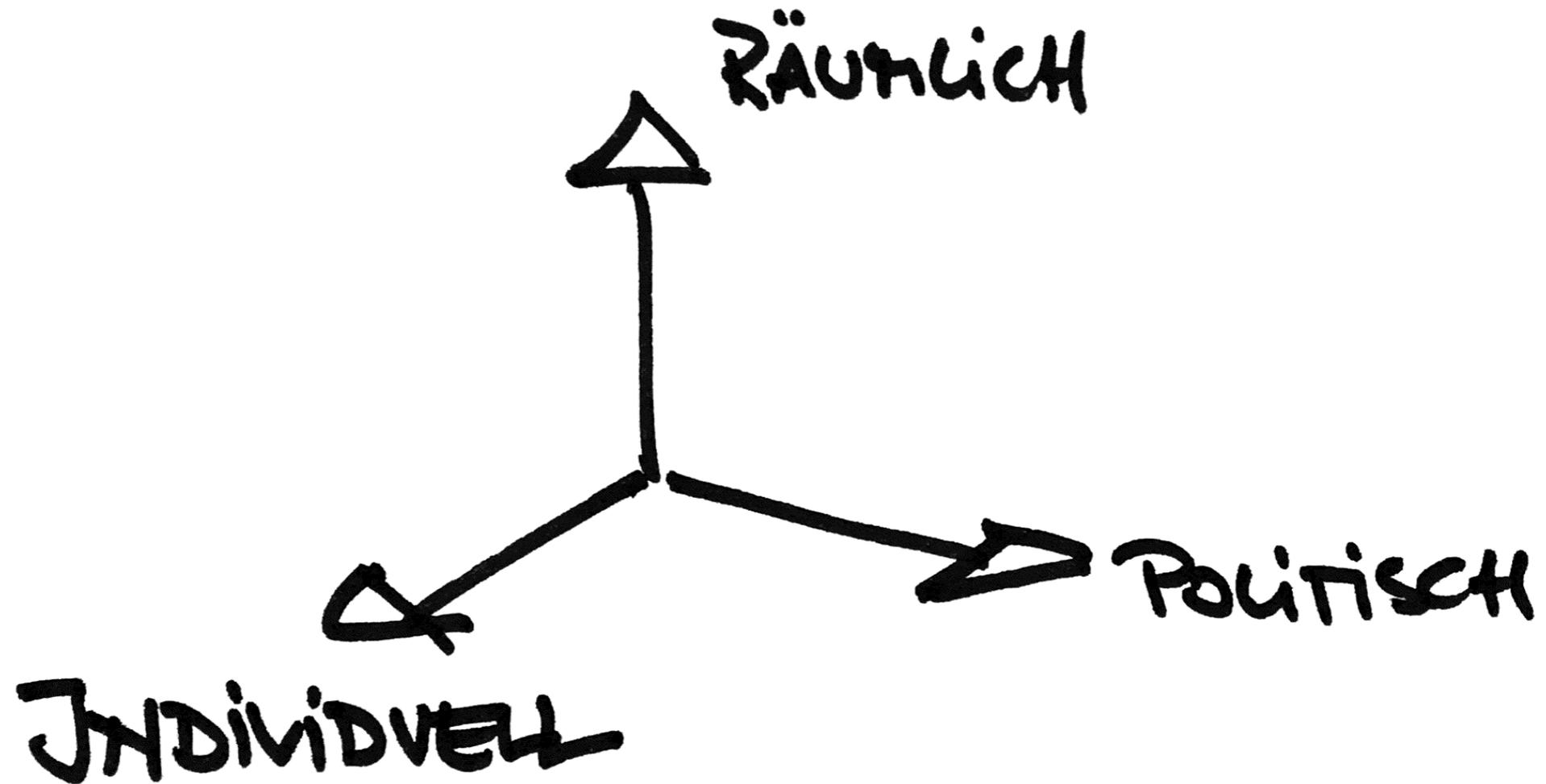




Team 2: Stadt und die Weite

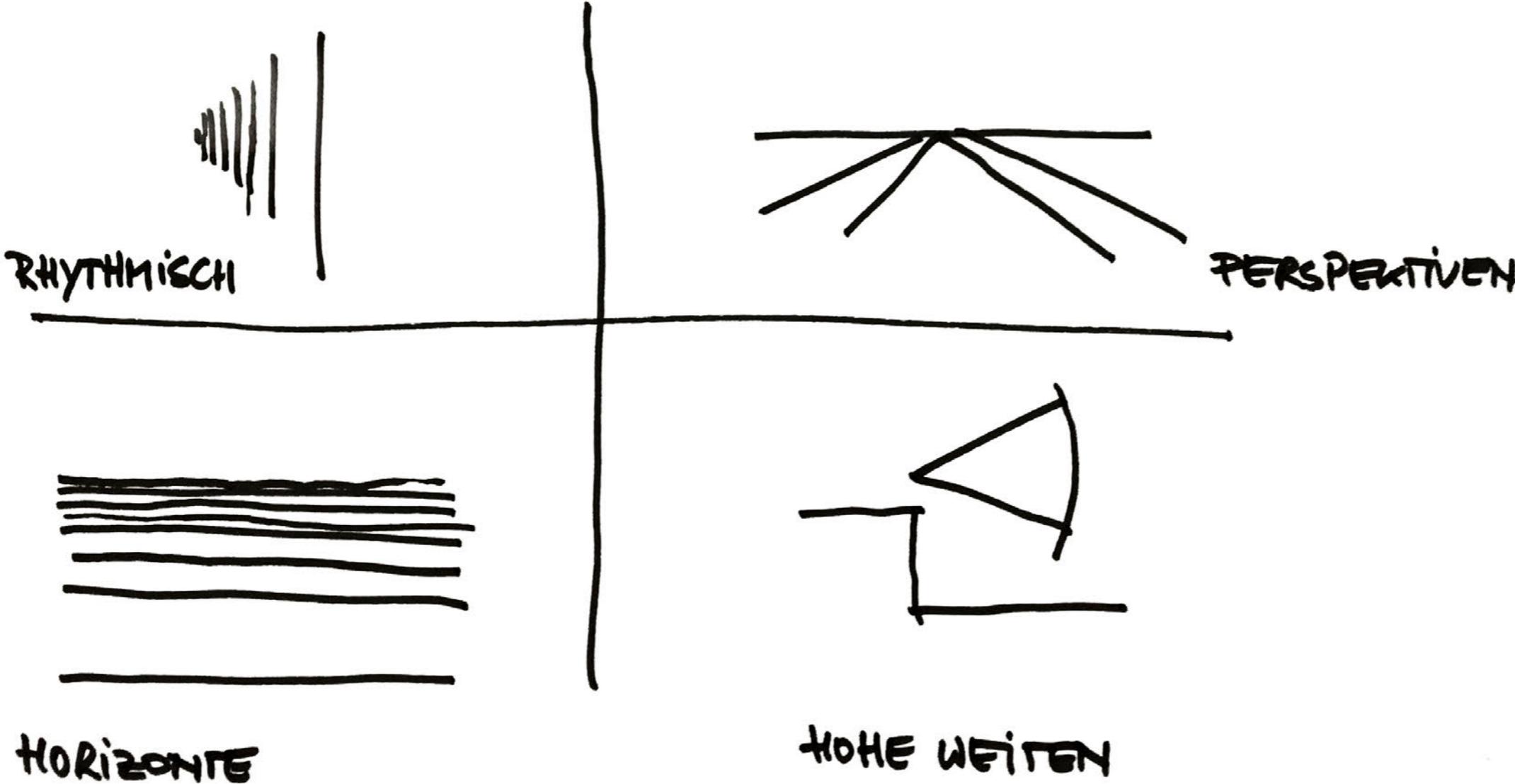
Julian Petrin (Moderation), Berthold Eckebrecht (Koordination), Volker Rathje (Koordination), Saskia Hebert (Input), Beate Kirsch, Gabriele Pütz, Hans-Peter Boltres, Juliane Schonauer, Karen Pein, Klaus Hoppe, Maike Lück, Monika Spoerhase, Rudolf Rüschoff, Sabine Rabe, Stefan Wirth, Susanne Metz, Thorkild Green Jensen, Tina Unruh, Volker Petters

Drei Dimensionen von Weite



Die räumliche Ebene

KATEGORIEN RÄUMLICHER WEITE



Die Politische Ebene

Weite-Charta von Hamburg: Recht auf Weite

Präambel: jede(r) hat das Recht auf
zugängliche Weite (Access-Ability)

Art. 2 (3) Grundgesetz

- ▶ Weite ist umsonst und draußen, hat keine Bezahllogik
- ▶ Weite ist das Recht auf Kontemplation

Baugesetzbuch § 1b

- ▶ Weitevorbehalt in der Planung – funktional, räumlich und zeitlich – „Give and Take“
- ▶ „Jokerflächen“ – Planung muss Flächen ermöglichen, die ohne Programmierung sind

Wasserhaushaltsgesetz

- ▶ Weite ist eine städtische Resilienzfläche
(Landschaften/Räume: Hitze, Regen,
Flut, Wind)

Landeshaushaltsordnung

- ▶ § 1 Es wird kein kommunaler Boden mehr verkauft: Boden = Gemeingut (Chance für bezahlbaren ökologischen Wohnungsbau)
- ▶ § 2 – Elbe, Alster+Kanäle, Bille: alle Wasserläufe sind Gemeingut und öffentlich zugänglich (Ufer- und Wasserflächen)
Bei Hafenverlagerung verlagert erfolgt eine sofortige „Rückeroberung“ (keine Privatisierung)

Straßenverkehrsordnung

- ▶ Tempolimits schaffen Weite
- ▶ Alternative Antriebe für ALLE Fahrzeuge
- ▶ Die schwächeren Verkehrsteilnehmer genießen Vorrang

Steuergesetzgebung

- ▶ 2050 besitzen wir keine private KfZ mehr
- ▶ Wirtschaftsverkehre sind emissionsfrei

Hamburgisches Wegegesetz

- ▶ Mut zum Experimentieren: mal Straßen einfach sperren (Übe-Situationen) – schon ab morgen!
- ▶ Private PKW dürfen im öffentlichen Raum nicht abgestellt werden

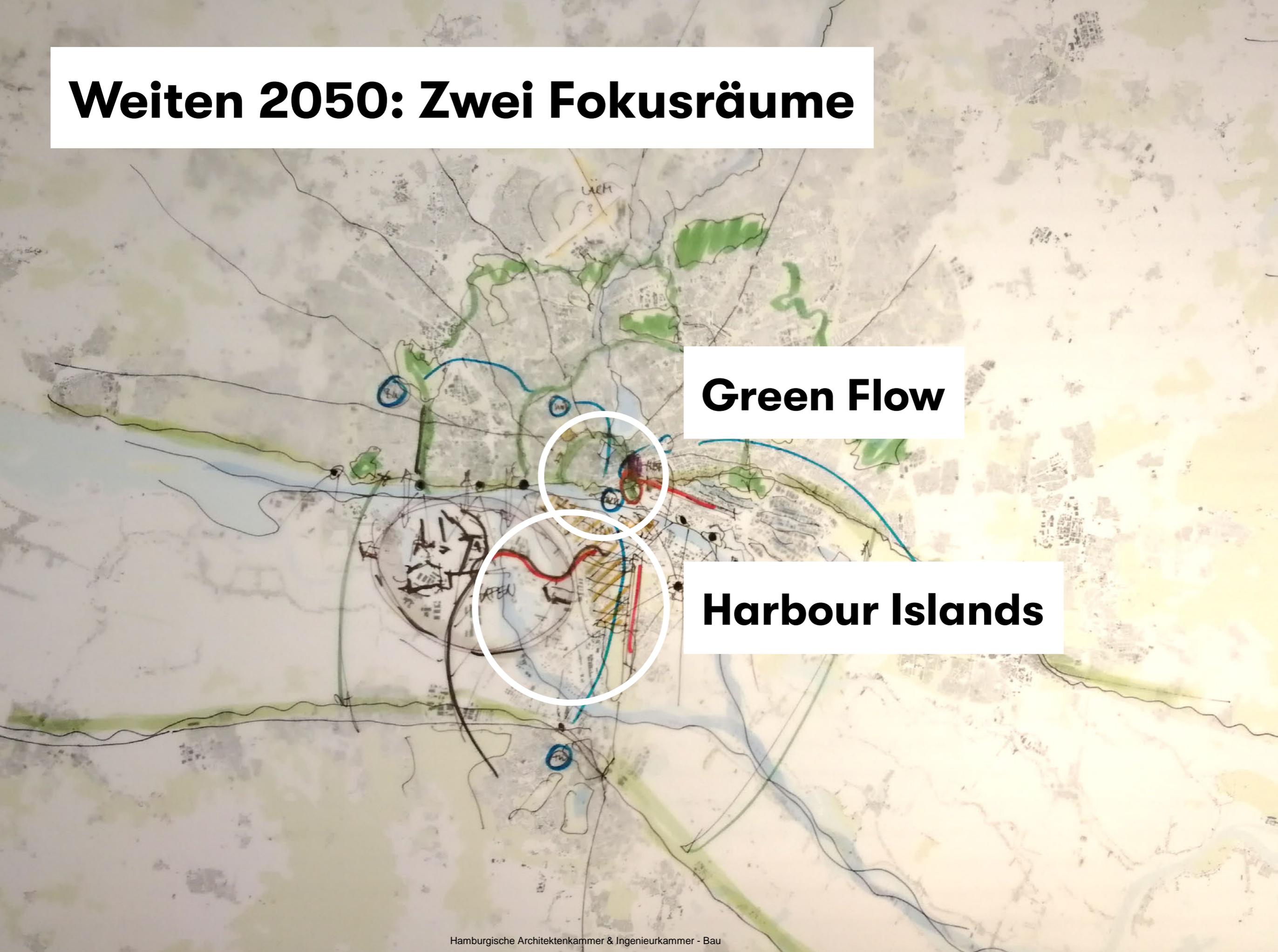
Hamburgische Bauordnung

- ▶ Erschließung der 3. Dimension:
Perspektivwechsel durch Dachgärten /-
wege / Brücken / alle öffentlichen
Gebäude haben öffentliche
Dachterrassen
- ▶ Gleiches gilt für natürliche Hochpunkte
(Anhöhen, Bäume)

Das System der Weiten



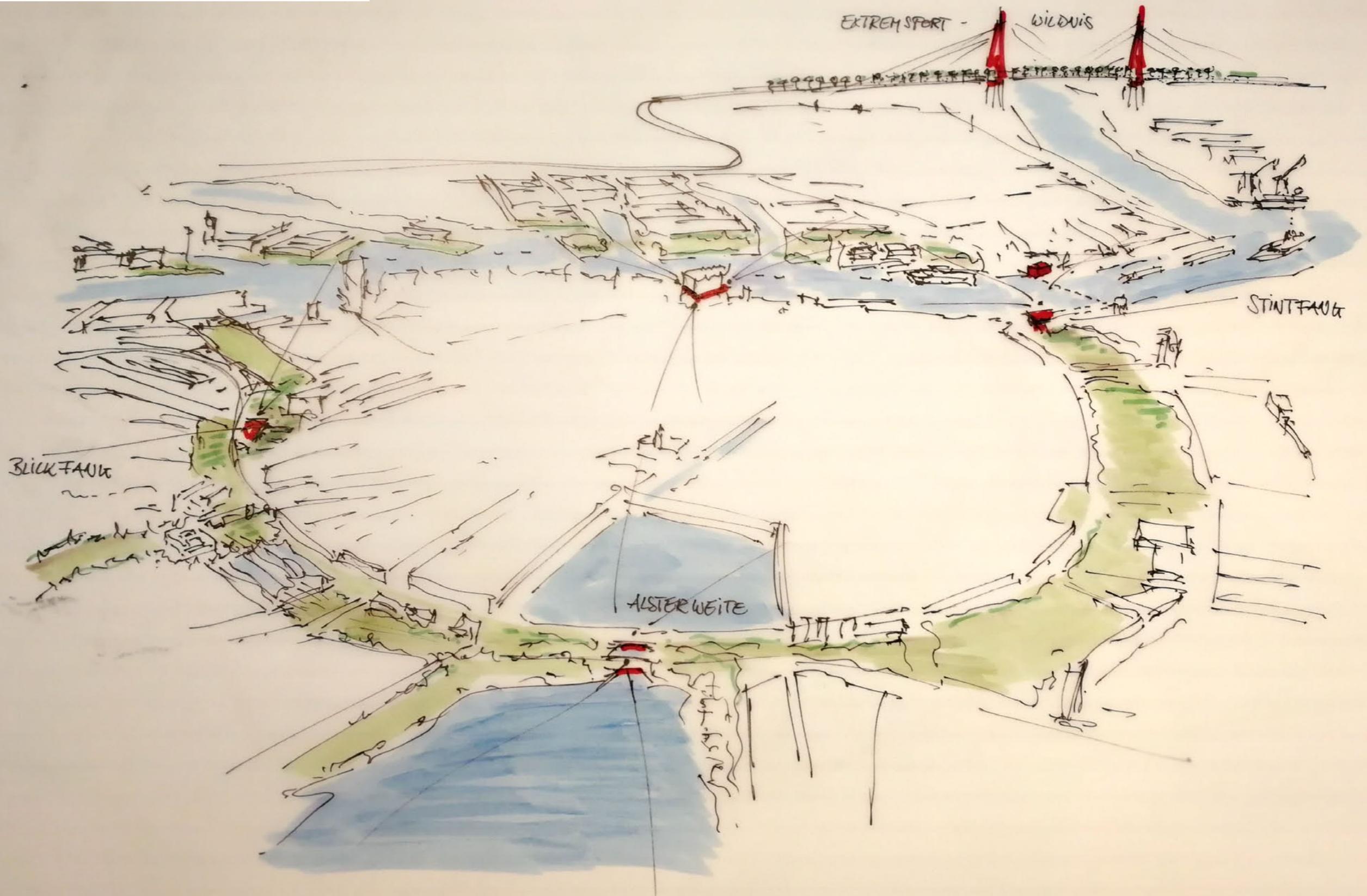
Weiten 2050: Zwei Fokusräume



Green Flow

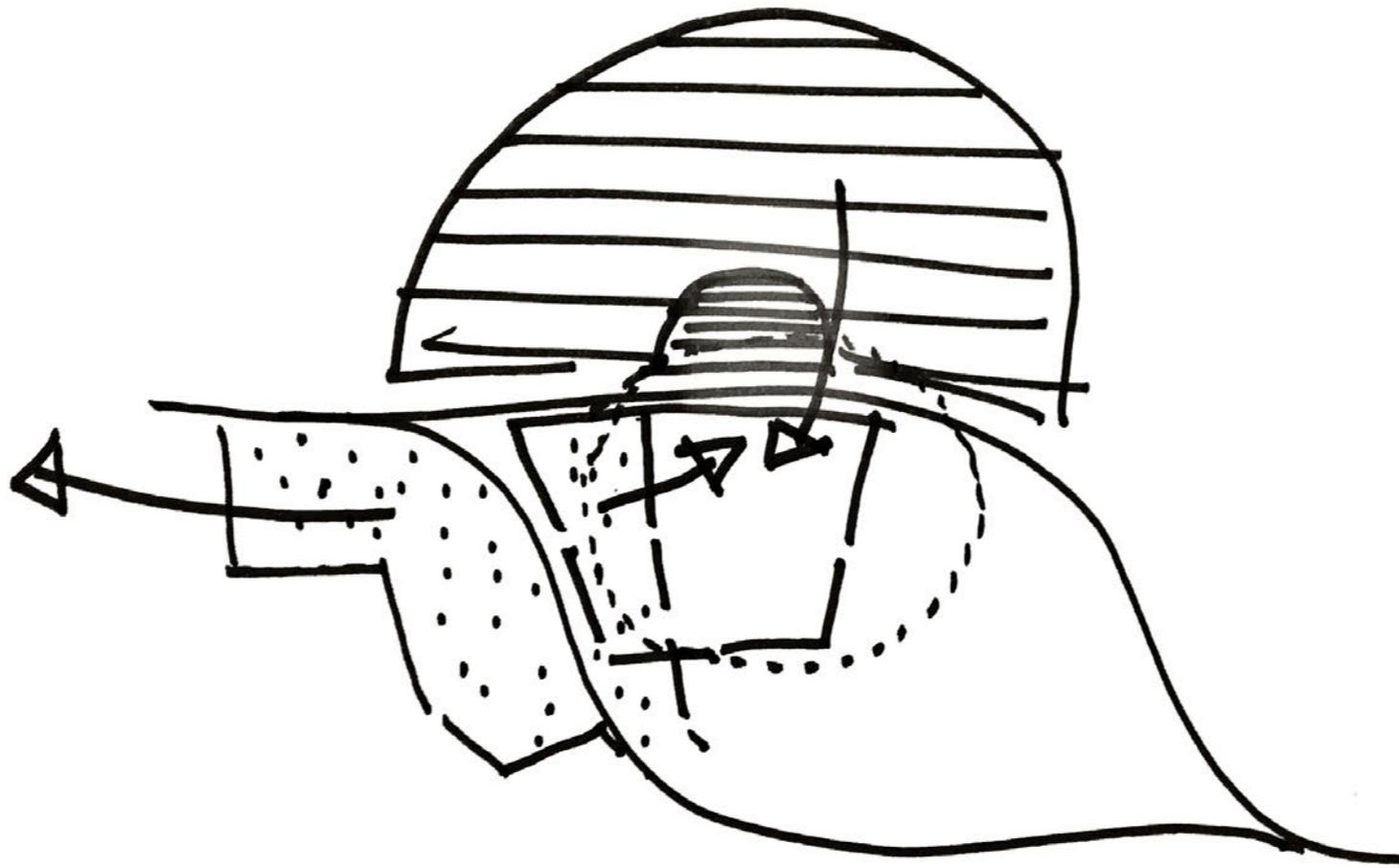
Harbour Islands

Green Flow



Harbour Islands

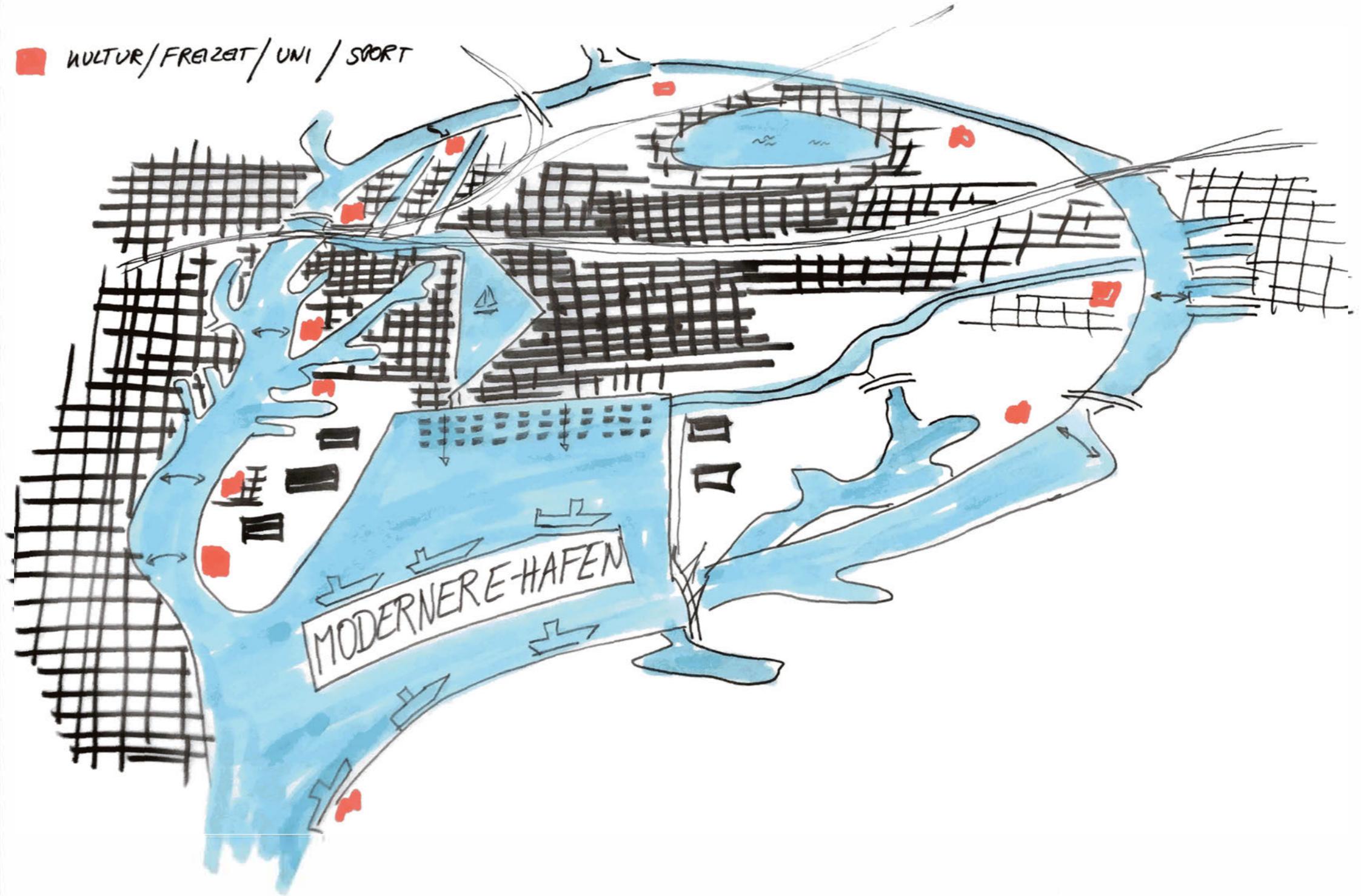
DER HAFEN KOMMT IN DIE STADT ZURÜCK



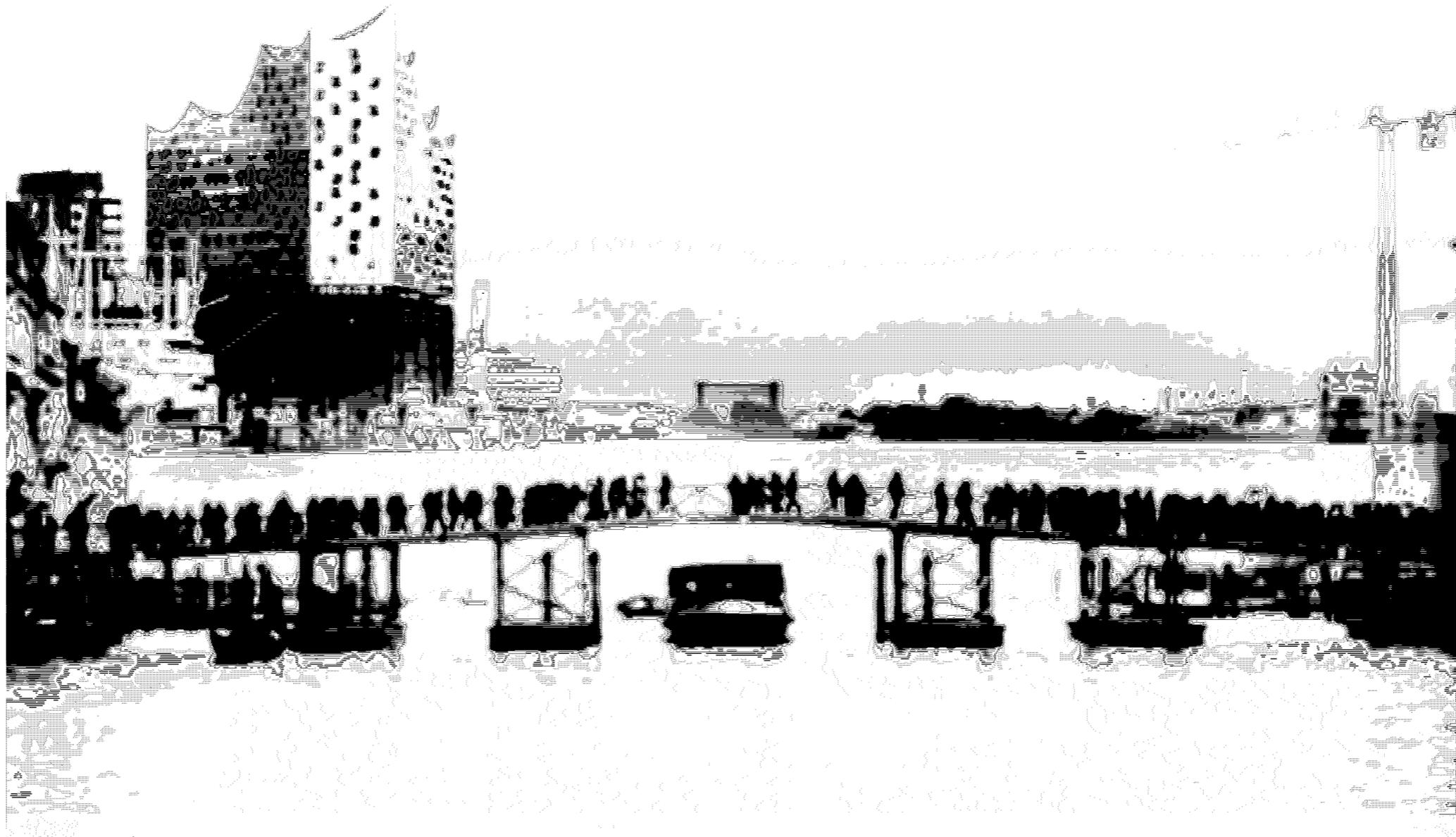
→ EIN STADT RAUM,
DETERMINIERT DURCH WEITE

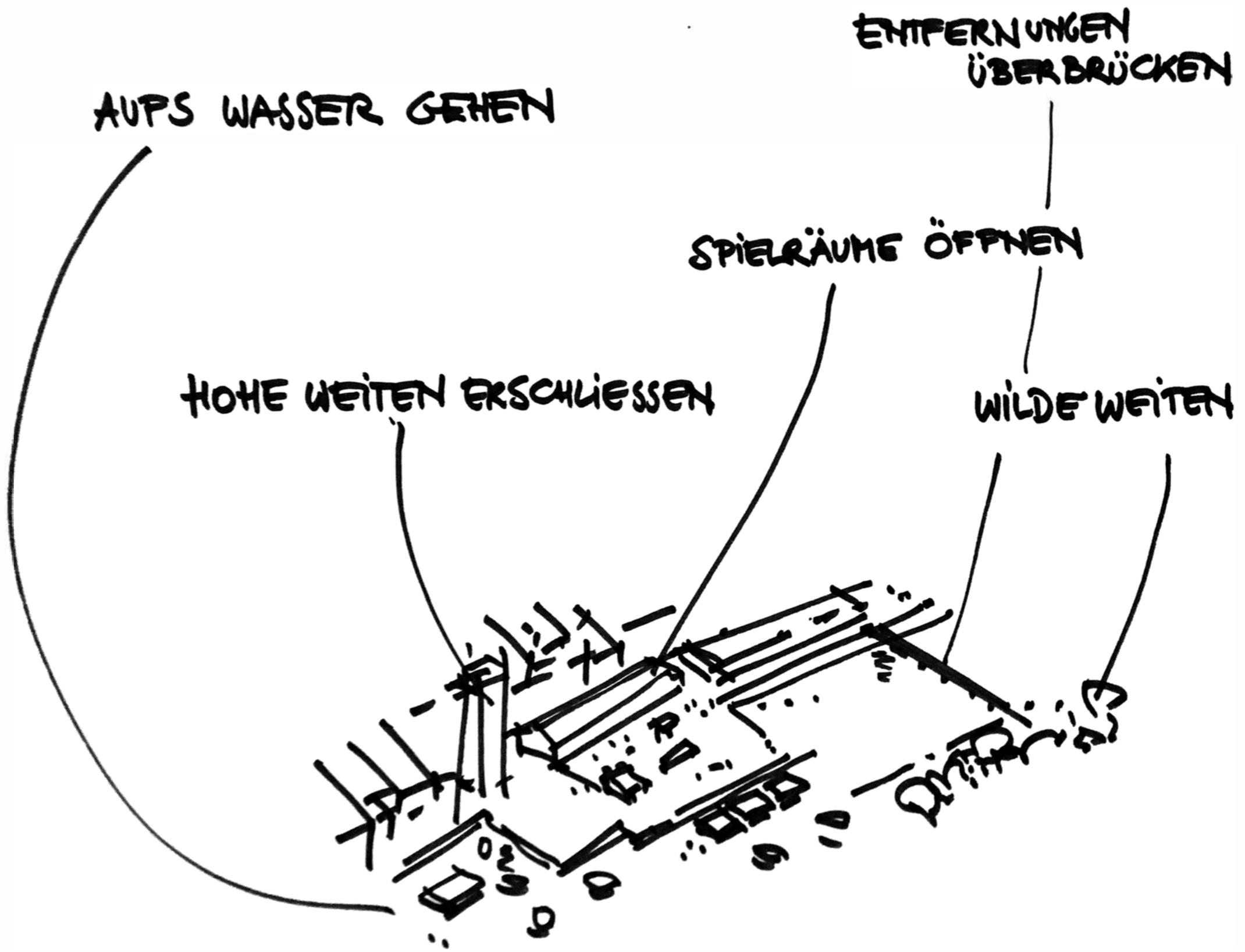
VERTISCHUNG VON HAFEN + STADT

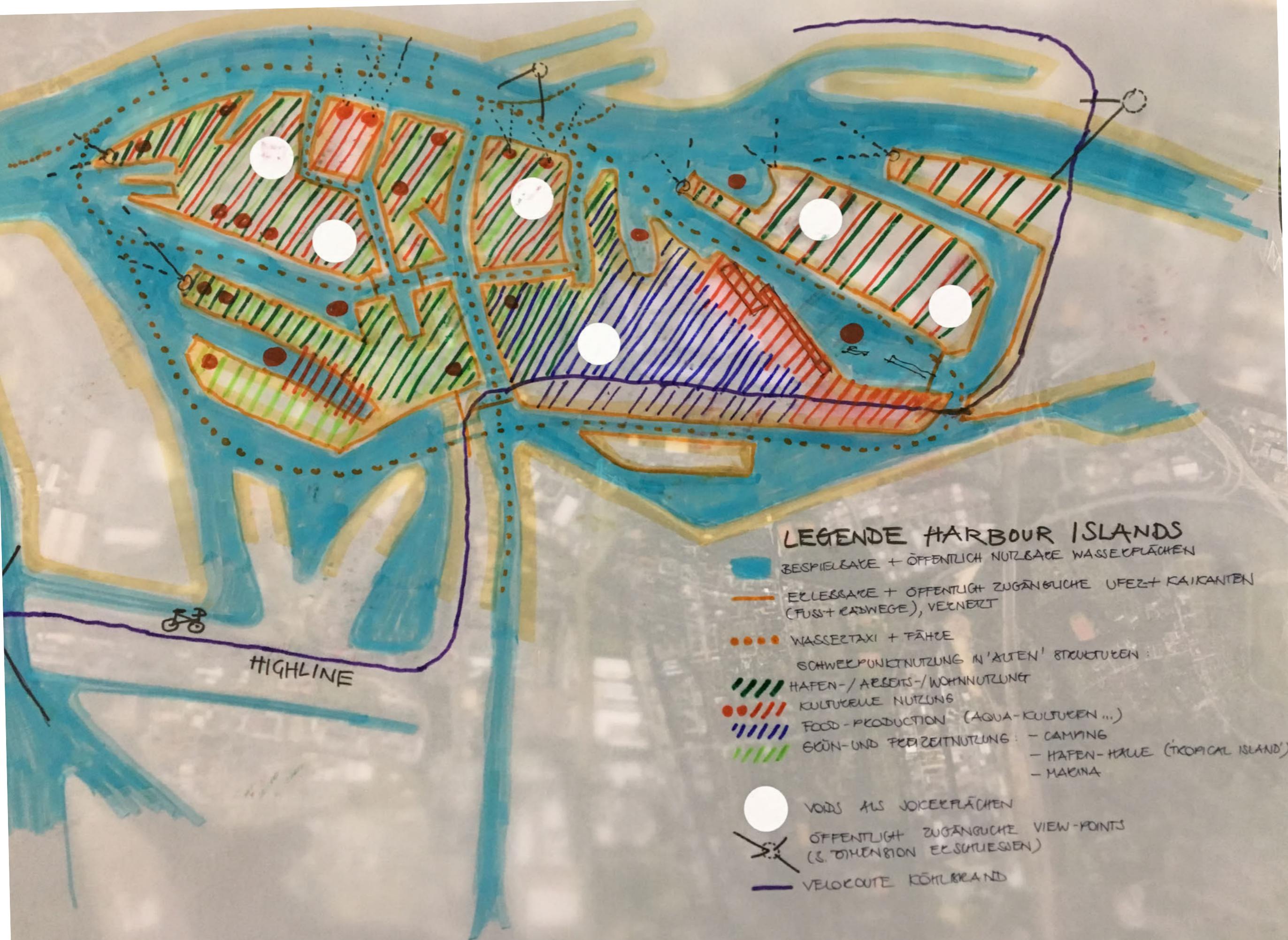
■ KULTUR / FREIZEIT / UNI / SPORT



Weite erleben





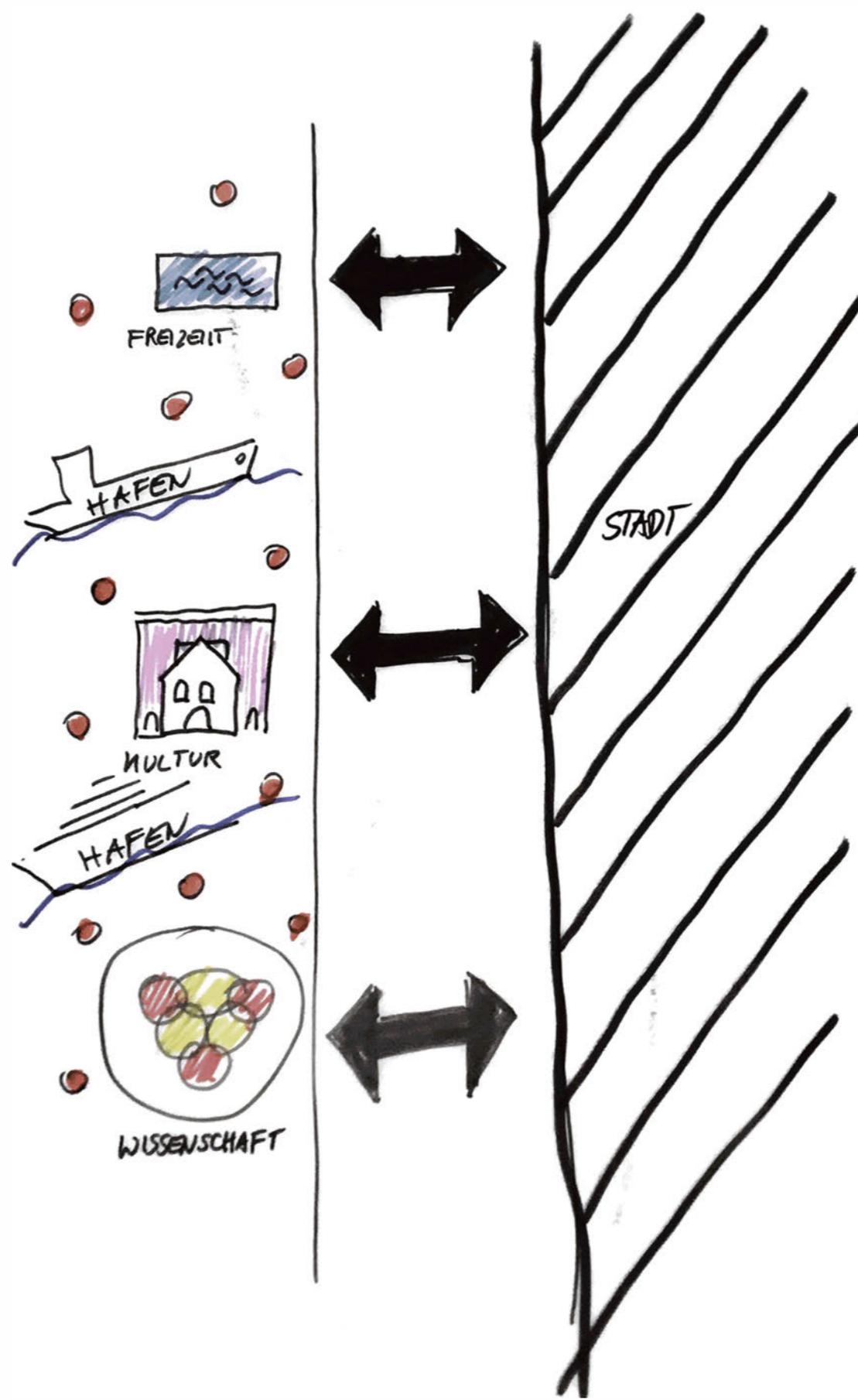


LEGENDE HARBOUR ISLANDS

- █ BESPIELECKE + ÖFFENTLICH NUTZBARE WASSERFLÄCHEN
- ERLEBBARE + ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UFER + KAIKANTEN (FUSS + RADWEGE), VERNETZT
- WASSERTAXI + FÄHRE
- SCHWERPUNKTNUTZUNG IN 'ALTEN' STRUKTUREN:
- ▨ HAFEN- / ARBEITS- / WOHNUTZUNG
- ▨ KULTURELLE NUTZUNG
- ▨ FOOD-PRODUKTION (AQUA-KULTUREN ...)
- ▨ GRÜN- UND FREIZEITNUTZUNG:
 - CAMPING
 - HAFEN-HAUSE (TROPICAL ISLAND)
 - MARINA
- VOIDS ALS JOCKERFLÄCHEN
- ✕ ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE VIEW-POINTS (S. DIMENSION ERSCHLIESSEN)
- VELOCOUTE KÜHLBRAND

HIGHLINE









Team 3: Stadt zu Fuß!

Christian Scheler (Moderation), Bettina Kunst (Koordination), Thorsten Buch (Koordination), Almut Borgwardt, Amanda Höfling, Guillaume Haton, Jörg Knieling, Markus Nollert, Martin Kreienbaum, Philine Gaffron, René Reckschwardt, Sara Dahlheimer, Sebastian Clausen, Steffen Bösenberg, Tina Wagner

Die Verkehrsprobleme in Hamburg wurden nicht durch die Verkehrsplanung oder die Digitalisierung allein gelöst!

Dank der integrierten Betrachtung von Siedlung und Verkehr sind in Hamburg überwiegend durchmischte, autoarme und kleinteilige Quartiere entstanden. Dadurch wurden nachhaltige Mobilitätsstrukturen ermöglicht.



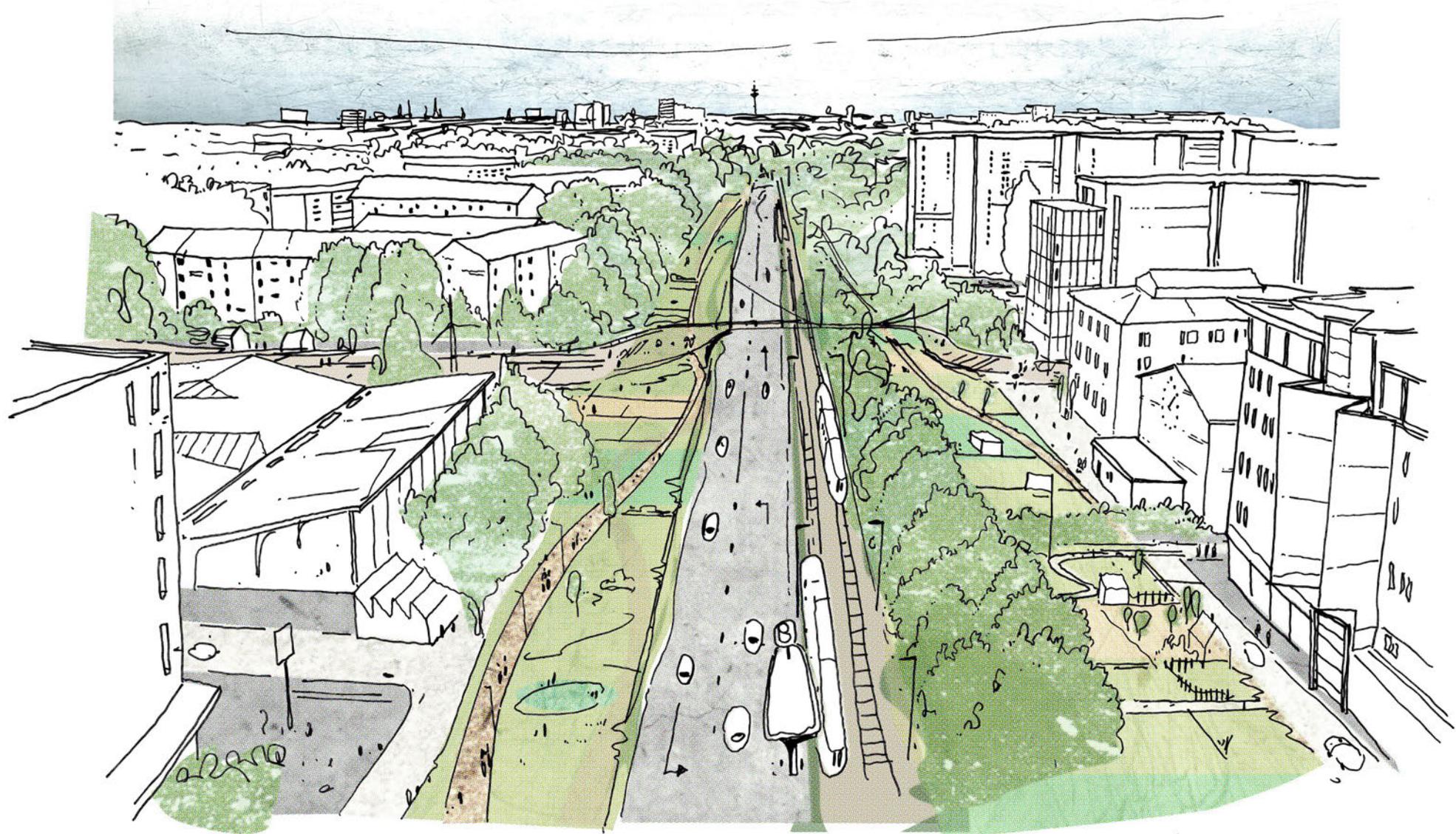
Die Zukunft der Mobilität lag und liegt in den Quartieren!

In Hamburg sind als Gegenpol zu den weiterhin befahrenen Magistralen und Tangentialen (u.a. durch autonome Fahrzeuge) „Biotopie für den langsamen Verkehr“ entwickelt worden. Der ruhende Pkw-Verkehr wird generell am Rand der Quartiere organisiert. Im Inneren können sich Kinder, Fußgänger und Fahrräder frei bewegen.



Die Magistralen sind auch weiterhin von Transitverkehren geprägt.

Durch die Reduktion des Kfz-Verkehrs wurde neuer Raum für verdichteten ÖPNV und Radschnellwege geschaffen. Er ist vielmehr ein linearer szenischer Bewegungsraum, der in Sequenzen unterschiedliche aufgeladen wird.



Die Logistik wurde auf öffentlichem Druck hin großräumig neu strukturiert.

Außerhalb der Lkw- und Drohnenverbotszonen werden Güterströme dezentral in Citylogistik-Hubs umgeladen und durch Lastenfahrräder, Mini-Elektro-Shuttles und Cargo-Trams in der Stadt verteilt.



Was bleibt zu tun?

- > Ausarbeitung eines Integrierten **Agglomerationskonzepts für die Metropolregion**
- > **Selbstverpflichtung** öffentlicher Akteure zur Siedlungsentwicklung um ÖPNV Halte
- > **Abschaffung von Stellplätzen für private Pkw** im öffentlichen Raum
- > Qualitativer und quantitativer Ausbau des ÖPNV

- > **Bündnis für lebenswerte und mobile Quartiere** - Stadt, örtliche Bauträger, Verkehrsverbund
- > **Förderprogramm** „Integrierte mobile Quartiere“ – Beratung, Quartiers- und Mobilitätsmanagement

- > **Masterplan Magistralen** erstellt in Zusammenarbeit der relevanten Akteure

- > **Drohnen- und Lkw-Beschränkungszonen**, Definition von Logistikkorridoren
- > **Flächen für Citylogistik-Hubs**



Hamburg 2050 – Die Zukunft gestalten!

Workshop am 7./8. September 2018

Hamburgische Architektenkammer & Ingenieurkammer - Bau