

# 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.

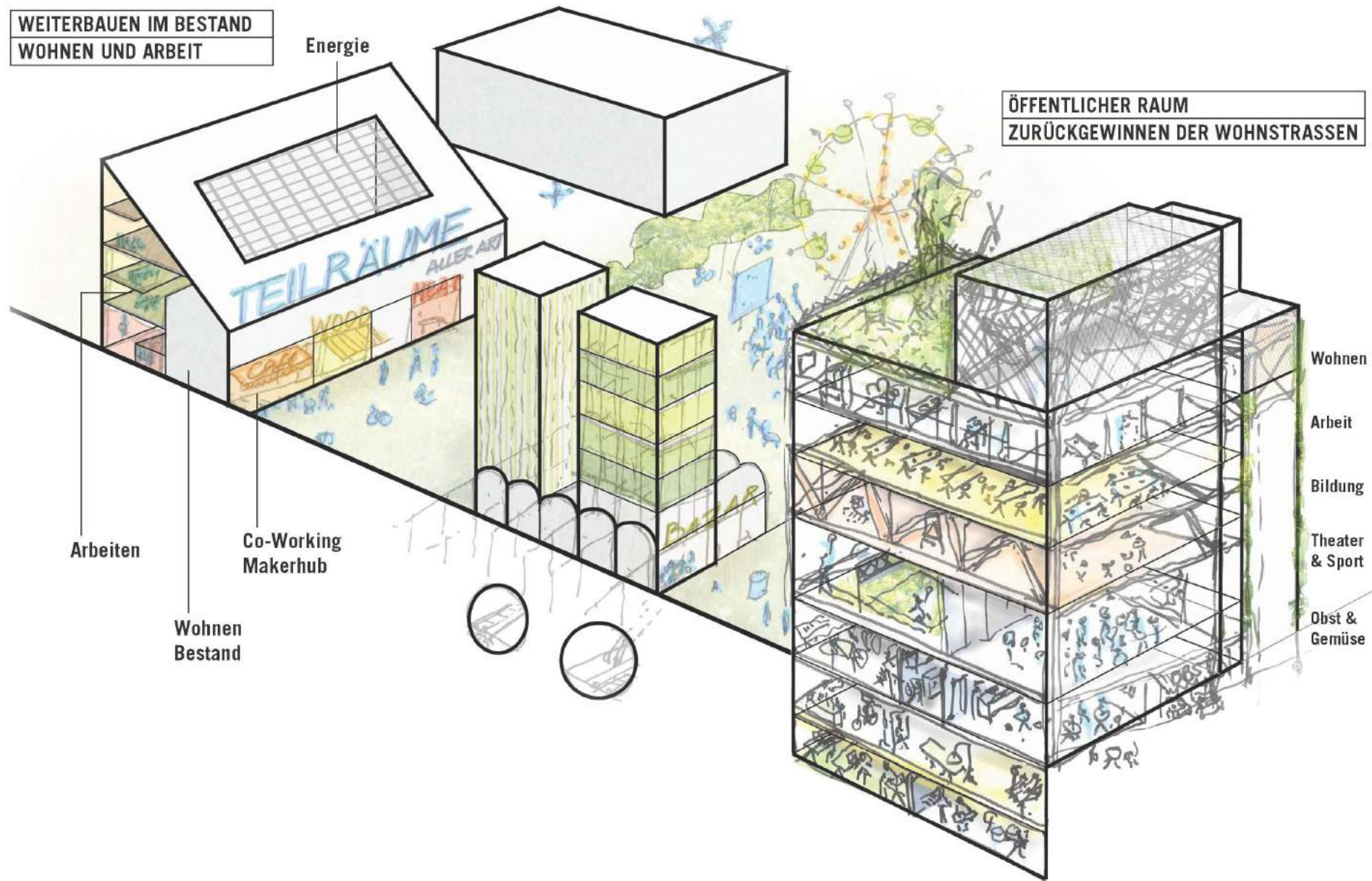


# Stadt ohne Arbeit Überblick





DAS ZEITALTER DER QUARTIERE





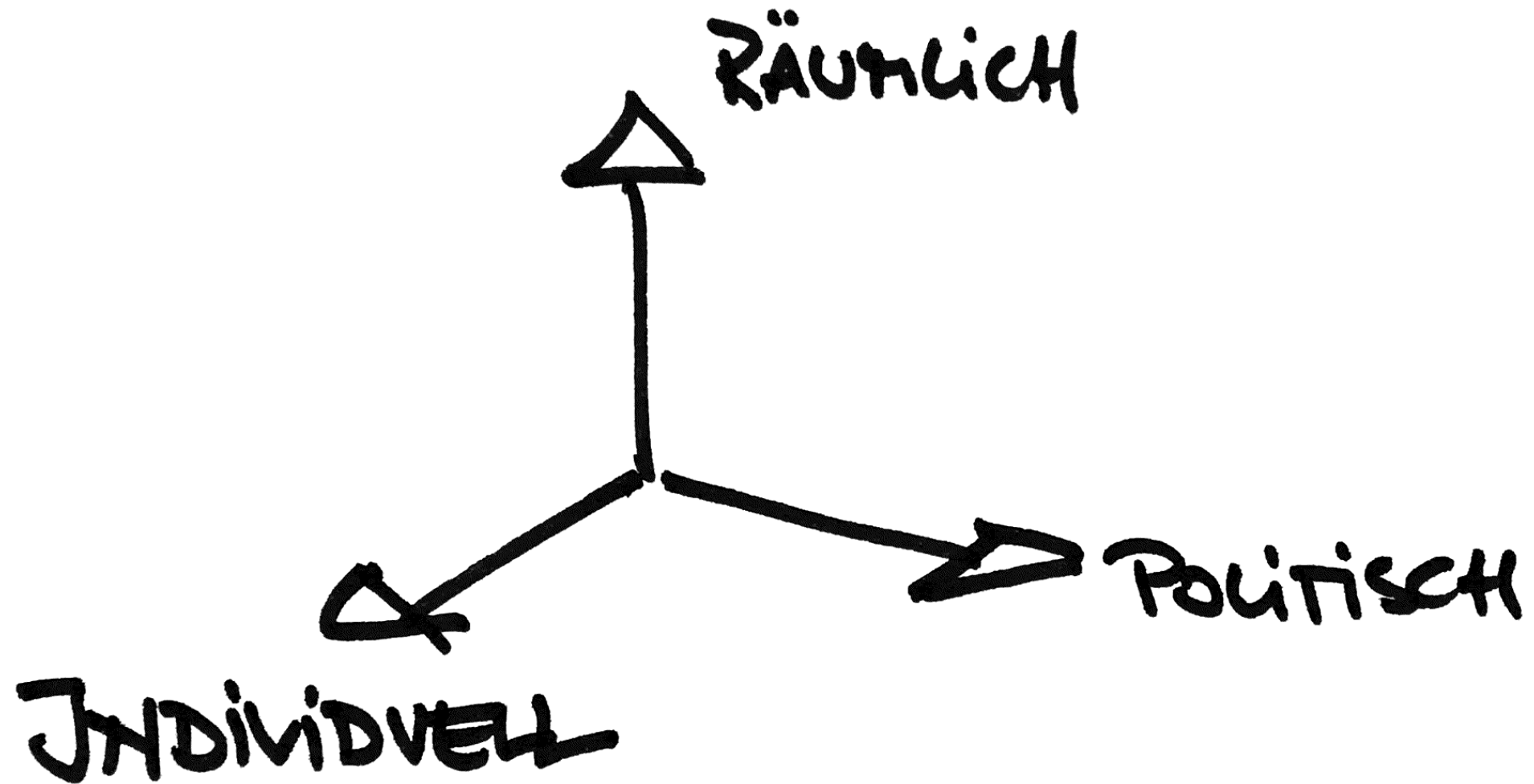


## Team 2: Stadt und die Weite

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, Maïke Lück, Monika Spoerhase, Rudolf Rüschoff, Sabine Rabe, Stefan Wirth, Susanne Metz, Thorkild Green Jensen, Tina Unruh, Volker Petters



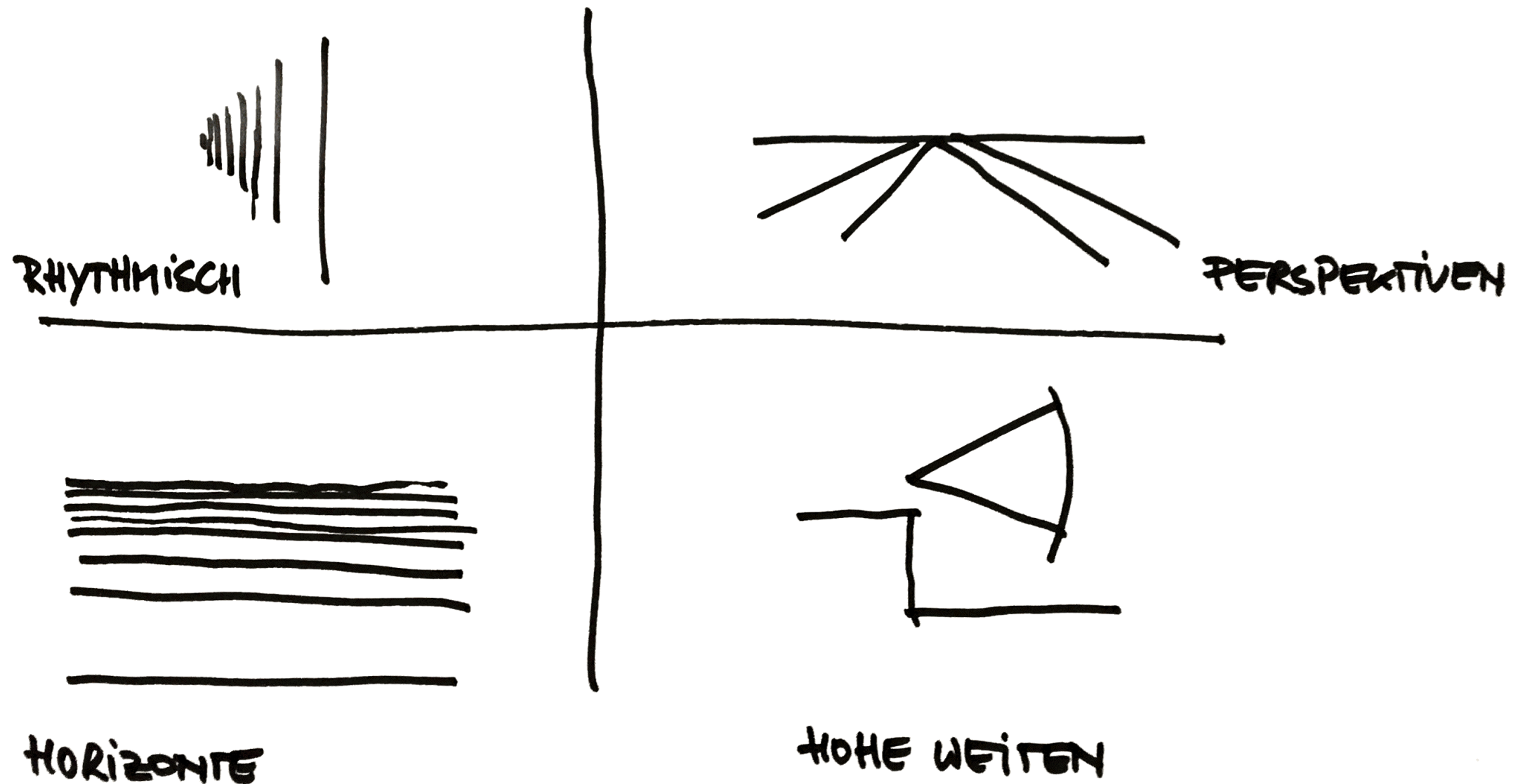
# Drei Dimensionen von Weite





# 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)

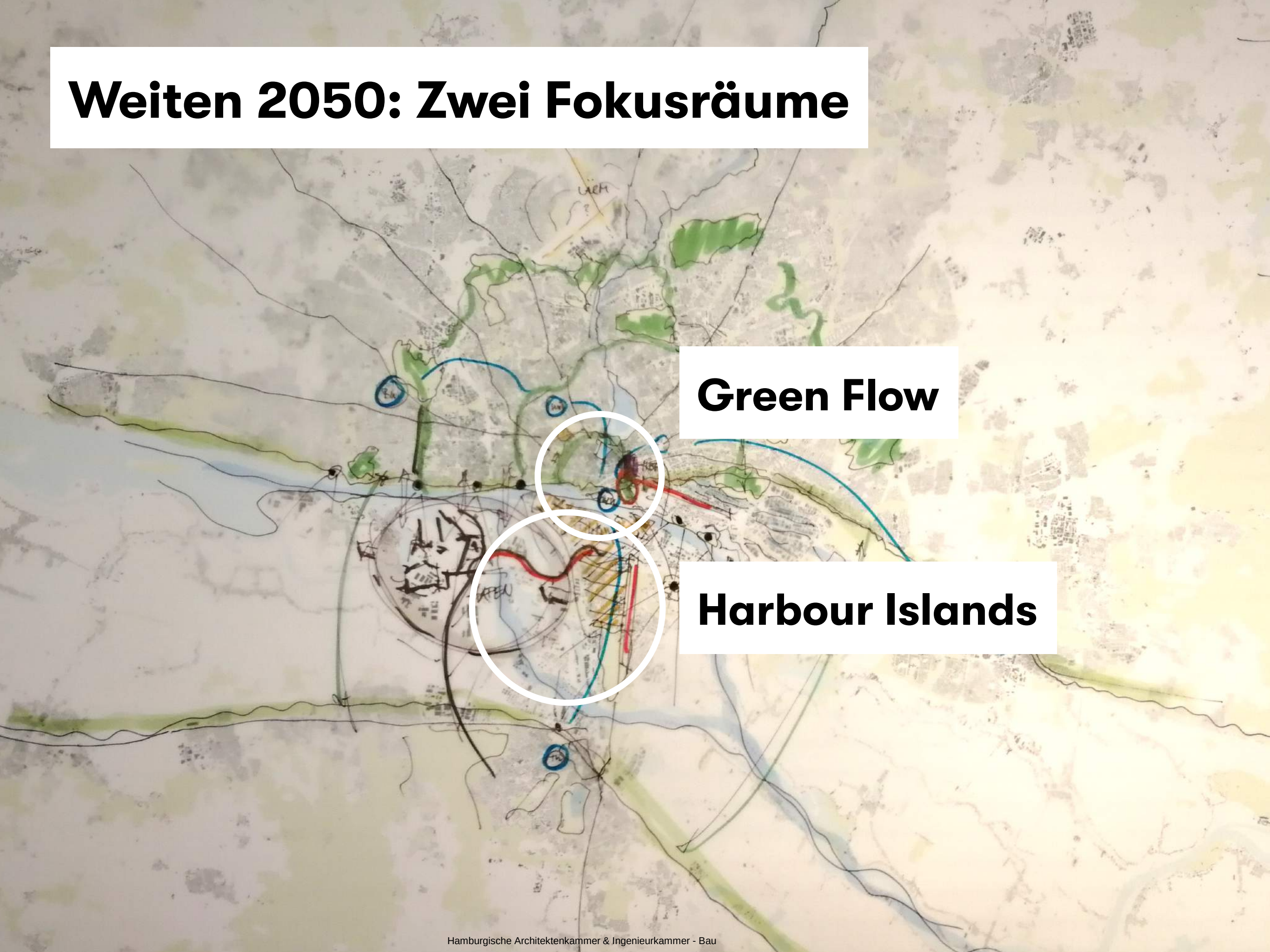


# Das System der Weiten





# Weiten 2050: Zwei Fokusräume

A hand-drawn map of Hamburg, Germany, overlaid on a topographic map. The map features several hand-drawn elements: blue lines representing waterways or 'Green Flow', red lines representing urban or industrial areas, and two white circles highlighting specific regions. One circle is centered on the 'Harbour Islands' (Hafeninseln) area, and the other is centered on a green area to the north. The map also shows various labels like 'LACH' and 'HAFEN'.

**Green Flow**

**Harbour Islands**

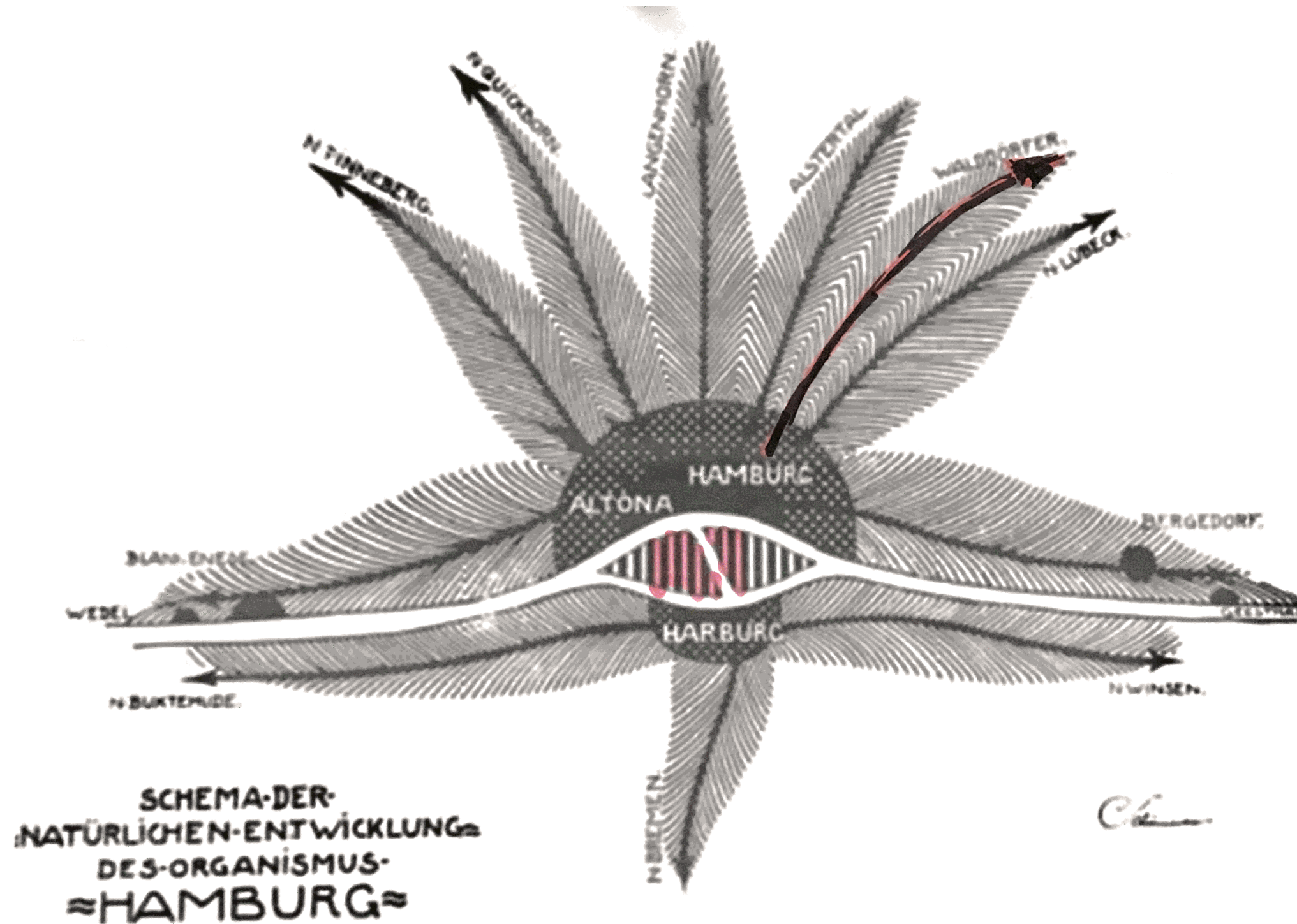


# Green Flow



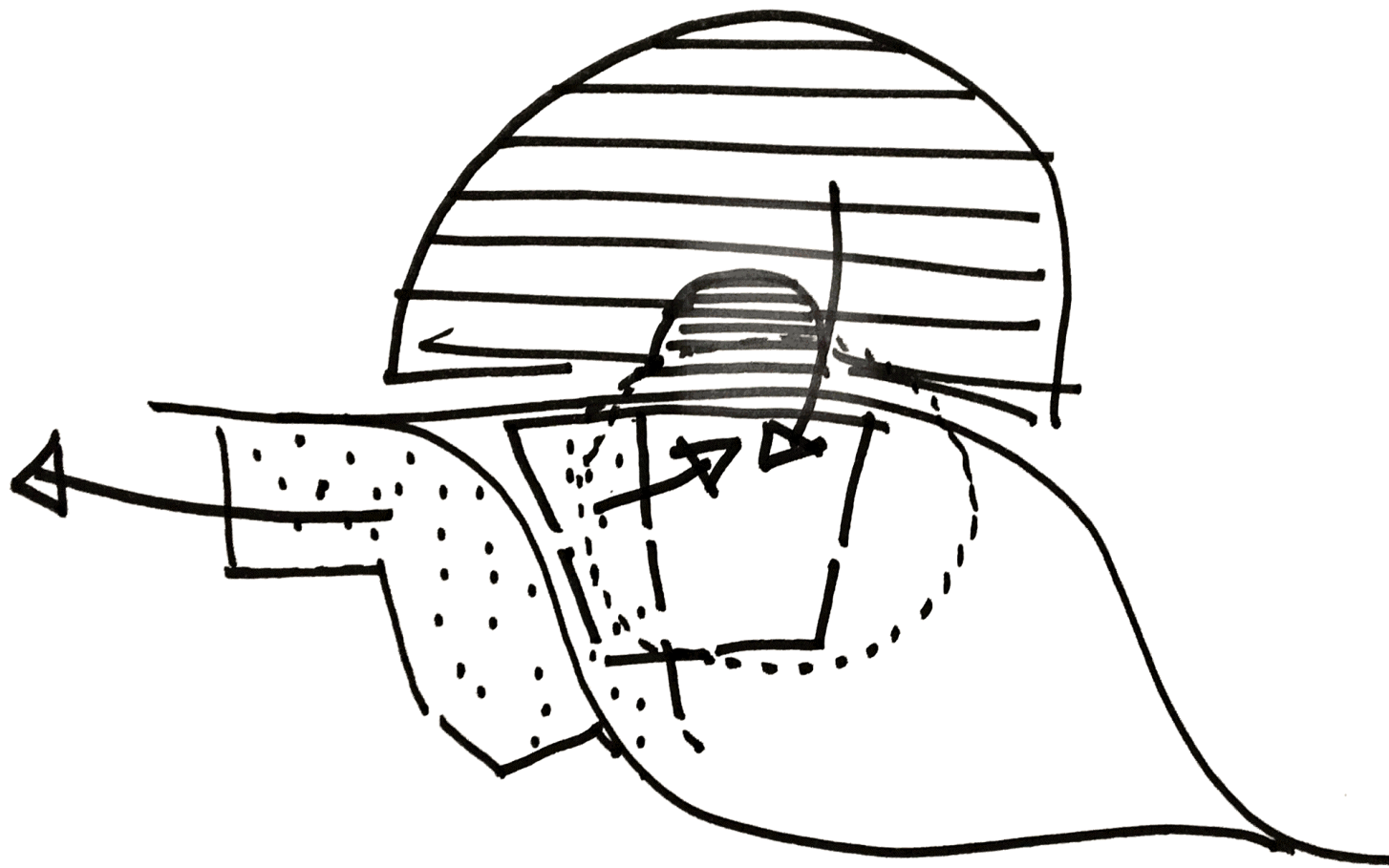


# Schumacher neu gelesen



# Harbour Islands

DER HAFEN KOMMT IN DIE STADT ZURÜCK

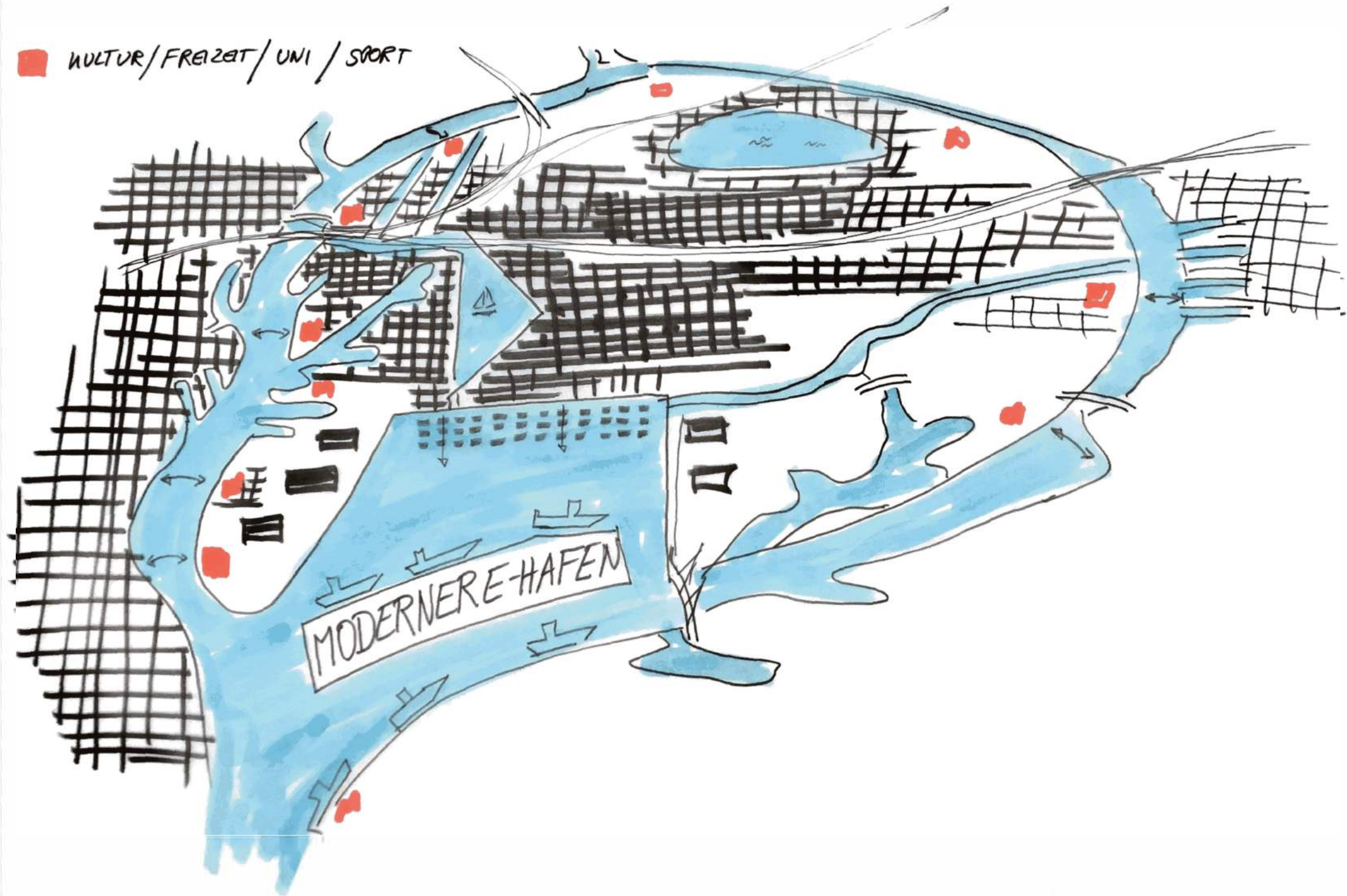


→ EIN STADT RAUM,  
DETERMINIERT DURCH WEITE



# VERMISCHUNG VON HAFEN + STADT

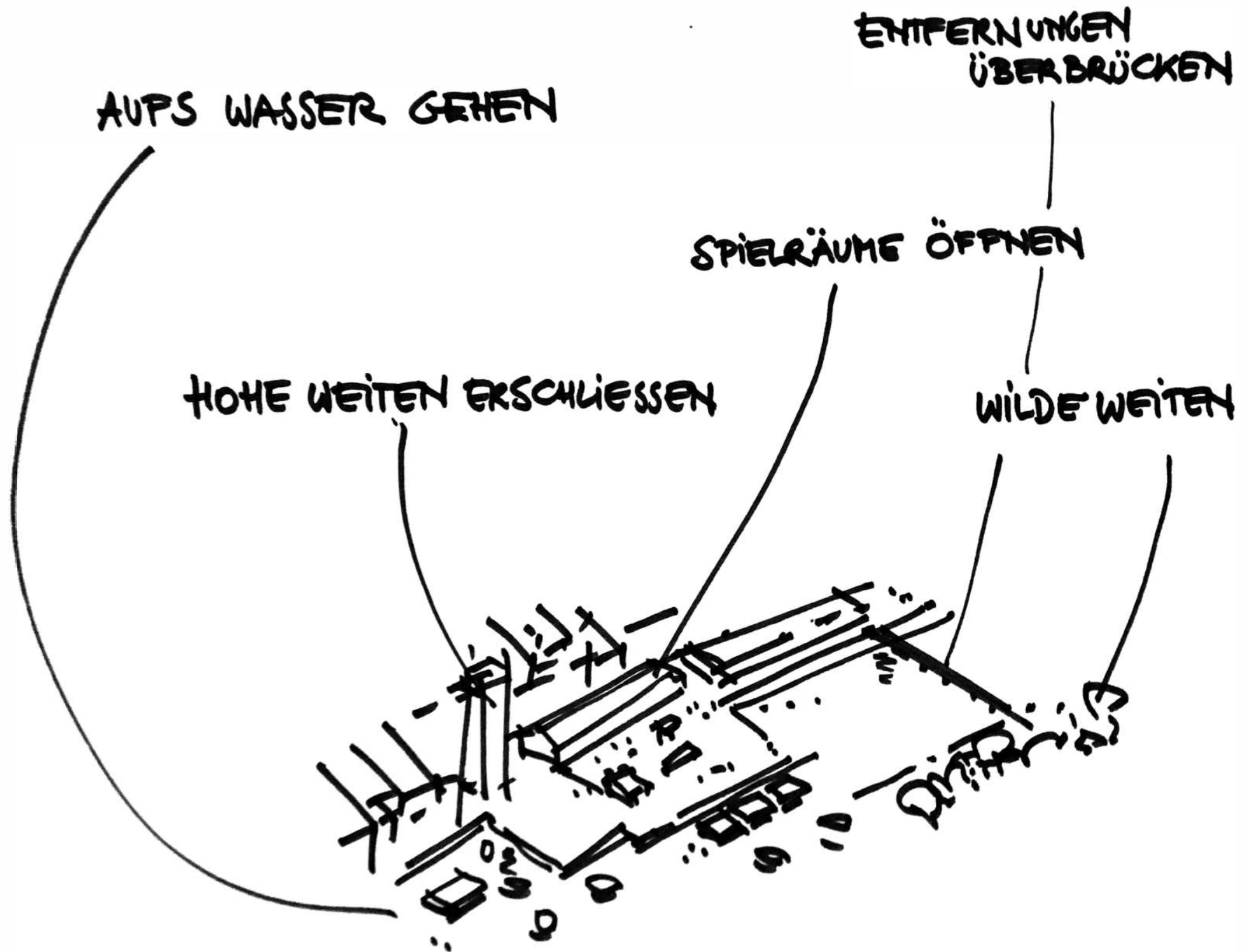
■ KULTUR / FREIZEIT / UNI / SPORT



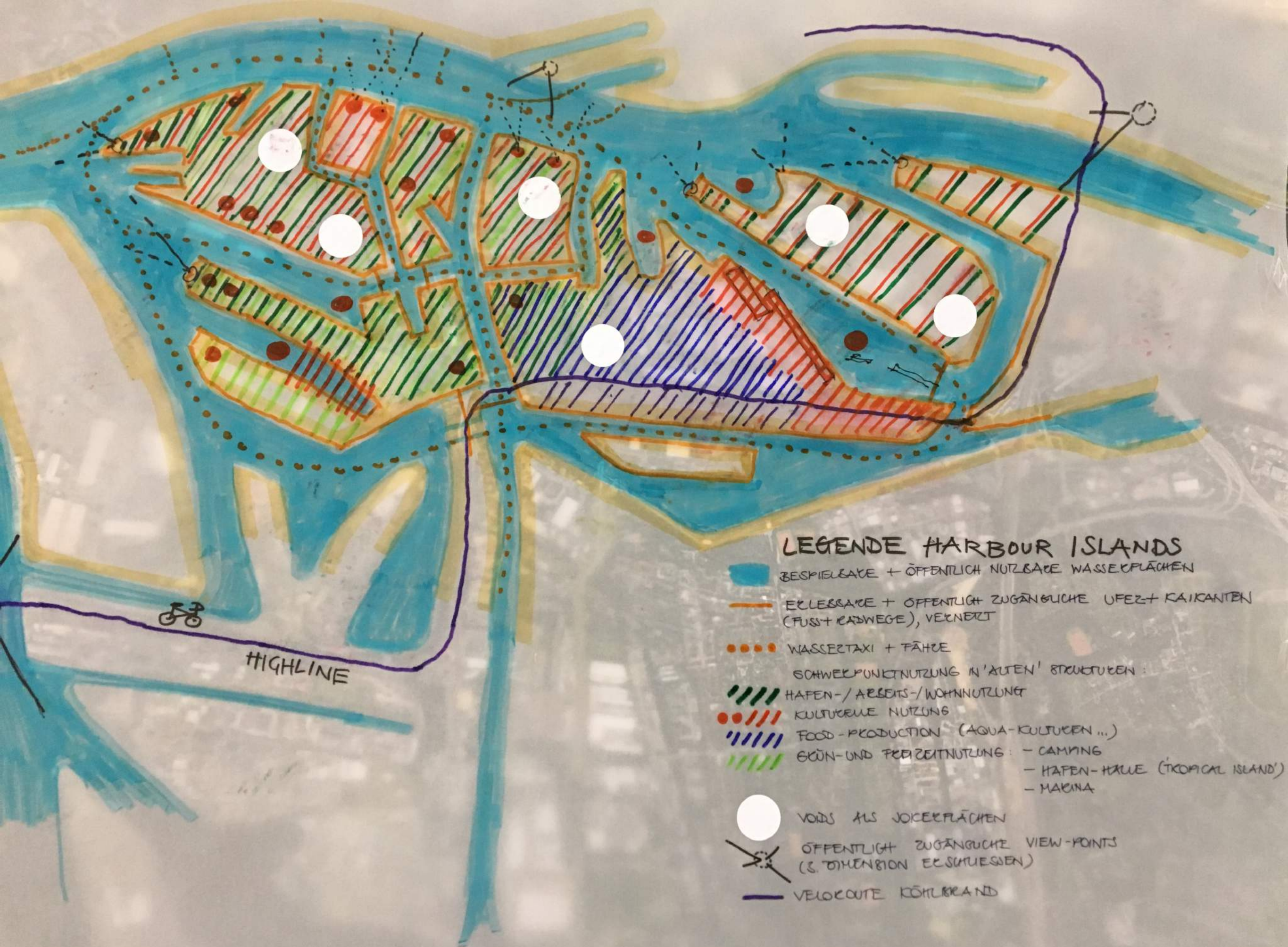


# Weite erleben





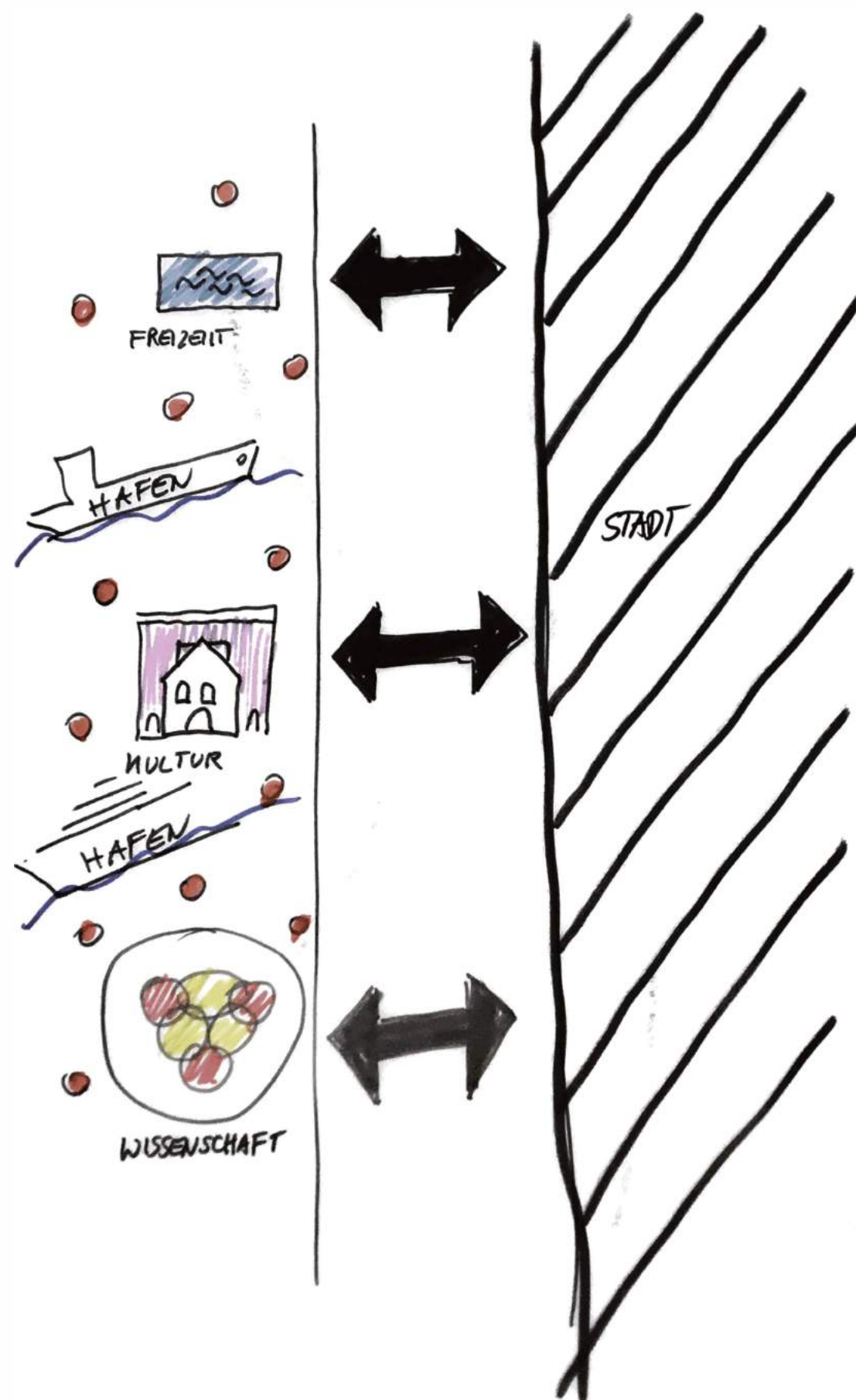




## LEGENDE HARBOUR ISLANDS

- BESPIELBADE + ÖFFENTLICH NUTZBADE WASSERFLÄCHEN
- ERLEBBARE + ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE UFER- + KAIKANTEN (FUSS- + RADWEGE), VERNETZT
- WASSERTAXI + FÄHRE
- SCHWERPUNKTNUTZUNG IN 'ALTEN' STRUKTUREN:
  - HAFEN- / ARBEITS- / WOHNNUTZUNG
  - KULTURELLE NUTZUNG
  - FOOD-PRODUCTION (AQUA-KULTUREN ...)
  - GRÜN- UND FREIZEITNUTZUNG:
    - CAMPING
    - HAFEN-HAUSE ('TROPICAL ISLAND')
    - MARINA
- VOIDS ALS JOCKERFLÄCHEN
- ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE VIEW-POINTS (S. DIMENSION ERSCHLIESSEN)
- VELOROUTE KÖHLERAND





# Weite zugänglich machen







# 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 Reckschardt, 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!

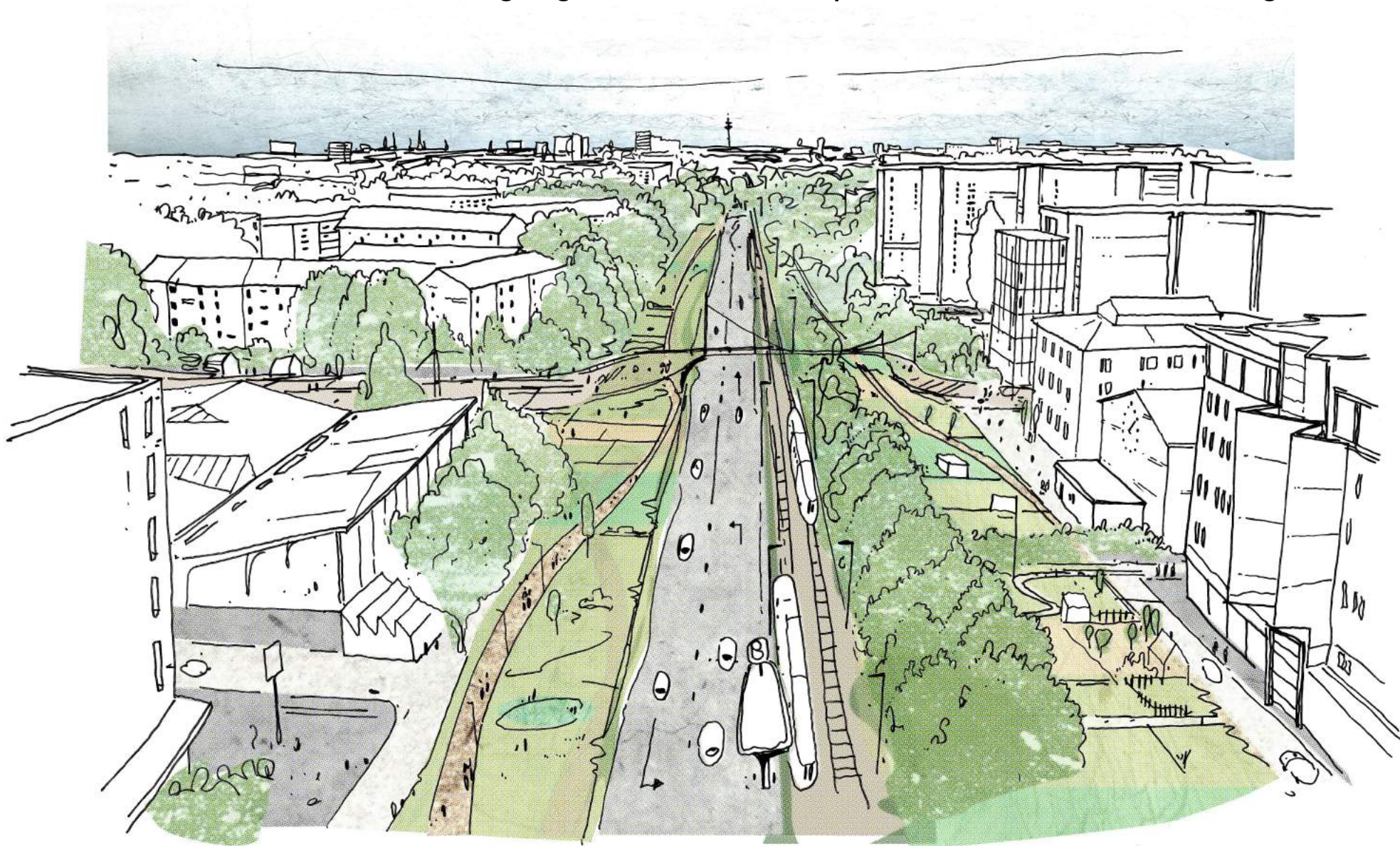
In Hamburg sind als Gegenpol zu den weiterhin befahrenen Magistralen und Tangentialen (u.a. durch autonome Fahrzeuge) „Biotope für den langsamen Verkehr“ entwickelt worden. Der ruhende Pkw-Verkehr wird generell am Rand der Quartiere organisiert. Im Inneren können sich Kinder, Fußgänger und Fahrräder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