

# P2 Projekt Nexthamburg Eine Vision von Hamburg 2050

Hafencity Universität  
Wintersemester 2009 | 2010





Der Vorliegende Bericht wurde im Rahmen eines P2 Projektes an der HCU Hamburg im Wintersemester 2009/2010 erstellt.

Leitung des Projektes: Prof. Dr.-Ing. Alenka Krek

Betreuer: Dipl.-Ing. Suitbert Schmit

Tutorin: Jennifer Margitan

Teilnehmer des Projektes:

Sebastian Beckmann 3011482

Karsten Ciglasch 3010140

Kinga Chojnowski

Louisa Fricke 3009643

Jeffrey Heller 3013543

Yasmin Manderbach 3010367

André Marschall

Veronika Probster 3011571

David Rademacher 3011247

Benjamin Schimmer

Til Schwalbach

Cathrin Weidler

Mareike Zamzow 3011603

Hiermit versichern wir, die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt zu haben. Die Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinn anderer Werke entnommen sind, wurden unter Angabe der Quellen und nach den üblichen Regeln wissenschaftlichen Zitierens kenntlich gemacht.

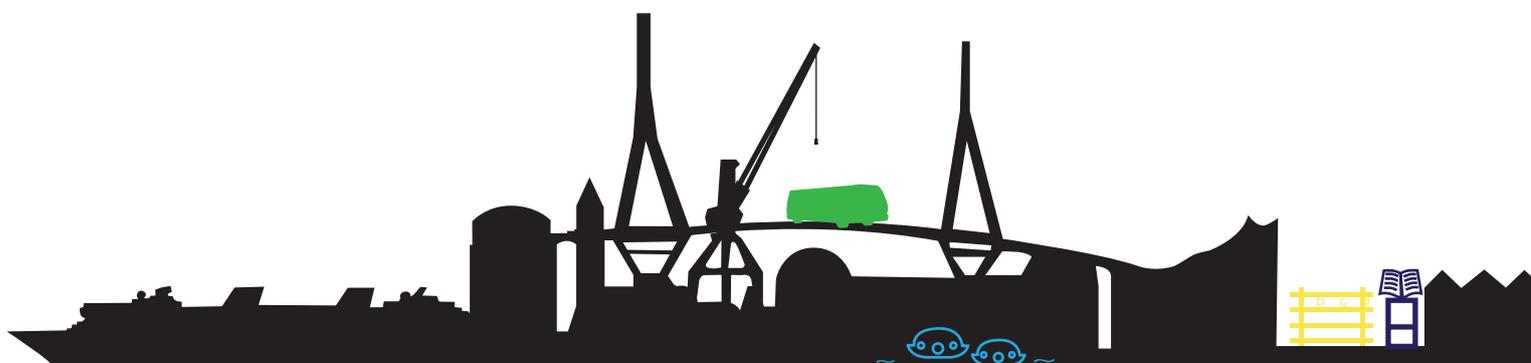
Hamburg, 13. März 2010

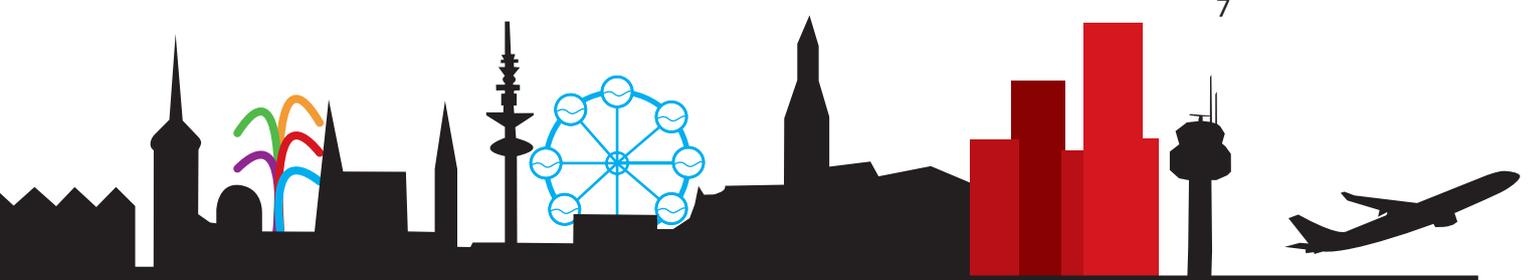
# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>8</b>
<b>2. Bestandsaufnahme</b>	<b>10</b>
2.1 Entwicklung Hamburgs von 1945 bis 2010	10
2.2 Gentrifizierung	16
2.3 Welche Anforderung haben Menschen an eine Stadt?	18
2.4 Beleuchtung von Nexthamburg	20
2.5 Übersicht der Ideen	27
2.5.1 Inhaltlich	27
2.5.2 Räumlich	30
2.6 Was ist eine Vision?	35
2.7 Expertendiskussion über Nexthamburg	38
2.8 Think Tanks	46
2.9 Was ist ein Experte?	47
<b>3. Analysephase</b>	<b>48</b>
3.1 Bürgerbeteiligungen	48
3.1.1 Formelle Bürgerbeteiligung	48
3.1.2 Informelle Bürgerbeteiligung	51
3.1.3 Positive und negative Aspekte der Bürgerbeteiligung	53
3.1.4 Akteure in der Stadtplanung	55
3.1.5 Die Beteiligung über das Internet	60
3.1.6 Bürgerbeteiligung und Bürgerinitiativen in Hamburg	63
3.2 Die Rolle des Planers in der Kritik	66
3.3 Methodisches Arbeiten	70
3.4 Kritik an Nexthamburg	77
<b>4. Konzept</b>	<b>80</b>
4.1 Hamburg 2050	80

<b>4.2 Freizeit, Kultur und Tourismus</b>	<b>83</b>
4.2.1 Vorgehen der Gruppe Kultur, Freizeit und Tourismus	83
4.2.2 Gesamtkonzept: Tourismus, Kultur, Freizeit	85
4.2.3 garten.haus	88
4.2.4 Der neue Telemichel: Touristeninformation in luftiger Höhe	90
4.2.5 Mini-Bibliotheken im Hamburger Stadtgebiet	92
4.2.6 Das Elbquartier – Begegnungen und Leben im ehemaligen Hafengebiet	95
4.2.7 Die Living Bridge	98
4.2.8 Die Creative Bridge	100
4.2.9 Das Aviation Center	102
4.2.10 Die Museumstürme	105
<b>4.3 Mobilität und Umwelt</b>	<b>107</b>
4.3.1 Das Vorgehen der Gruppe Mobilität und Umwelt	107
4.3.2 Der Elektroautoverleih am Hauptbahnhof und am Flughafen	110
4.3.3 Das neue Kurzstreckenticket und der Ring O	112
4.3.4 Das „Stadttor“ Hamburg	116
4.3.5 Solaranlagen	119
4.3.6 Brennstoffzelle: Busse und Taxen fahren mit regenerativen Energien	122
4.3.7 City Maut Hamburg	126
4.3.8 Die Alster- Flaniermeile	128
4.3.9 Passivhaussiedlung und Untertunnelung der Willy-Brandt- sowie Ludwig-Erhard-Straße	131
4.3.10 PARK UND RIDE - Mehr Park and Ride Anlagen in Hamburg	136
4.3.11 Fahrgemeinschaften	138
4.3.12 Klimafreundliche Alsterschiffe und Elbfähren	141

<b>4.4 Vitalisierung Hammerbrooks</b>	<b>144</b>
4.4.1 Methodisches Vorgehen der Gruppe	144
4.4.2 Hammerbrooks Adern: Die Neugestaltung von Straßen und Plätzen	147
4.4.3 Hammerbrook Highrises	150
4.4.4 Urban Space – Eine geschlossene Stadtstruktur	155
4.4.5 Umnutzung von Büroflächen	159
4.4.6 MIXED UP - Gemischte Bau- und Nutzungsstruktur	161
4.4.7 Problematik und Zielsetzung	164
<b>5. Kritische Betrachtung des Projektes</b>	<b>168</b>
<b>Danksagung</b>	<b>171</b>
<b>Anhang</b>	
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>172</b>
Literatur	172
Experteninterviews	173
Links	173
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>177</b>





# 1. Einleitung

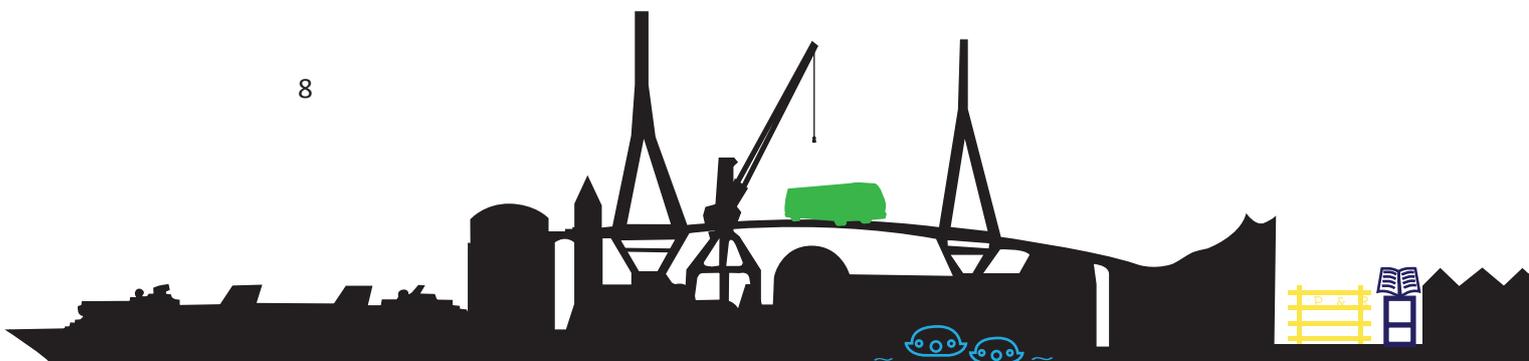
## Vorwort

Nexthamburg - Eine Vision für 2050. So lautet der Titel unseres P2-Projektes im Wintersemester 2009/10 an der Hafencity Universität Hamburg. Wir, 13 Studierende des dritten Semesters, setzten uns von Mitte Oktober 2009 bis Februar 2010 mit dem Projekt intensiv auseinander.

Der Titel des Projektes bezieht sich stark auf die gleichnamige Gesellschaft. „Deine Idee verändert die Stadt“ heißt es dort. Bürgerideen werden demnach eine besondere Bedeutung beigemessen. Doch was beschäftigt die Hamburger und welche Rolle nehmen ihre Ideen im Entwicklungsprozess zu deren möglichen Umsetzung ein? Kann man diesbezüglich von einer Bürgerbeteiligung im engeren Sinne sprechen? Zählt eine Idee bereits als Vision und wie lässt sie sich von einer Utopie abgrenzen? Welche Position beziehen wir als Projektgruppe und Schnittstelle zwischen den Bürgerideen bei Nexthamburg und unseren eigenen Ideen oder Vorstellungen? Diese und viele weitere Fragen beschäftigten uns als Gruppe auf dem Weg zur Entwicklung einer Vision für Hamburg im Jahr 2050.

Um ein Grundverständnis über zentrale Begrifflichkeiten sowie Zusammenhänge zu erlangen und deren Bedeutung zu verstehen, bedurfte es anfangs einiger Definitionen und Beleuchtungen. So wurden die Themen der Geschichte und Entwicklung Hamburgs sowie die Anforderungen der Menschen an eine Stadt, die Gesellschaft Nexthamburg und deren Ideen, das Thema der Vision und die Rolle von Experten im Rahmen einer Bestandsaufnahmephase behandelt. Mit Nexthamburg unweigerlich verbunden ist der Begriff Bürgerbeteiligung. Als zentrales Thema in der Stadtplanung haben wir uns mit diesem Thema und dessen Prozess eingehend beschäftigt. Auch welche Rolle der Planer in diesem Beteiligungsprozess übernimmt, war ein zentraler Betrachtungsgegenstand der Gruppe.

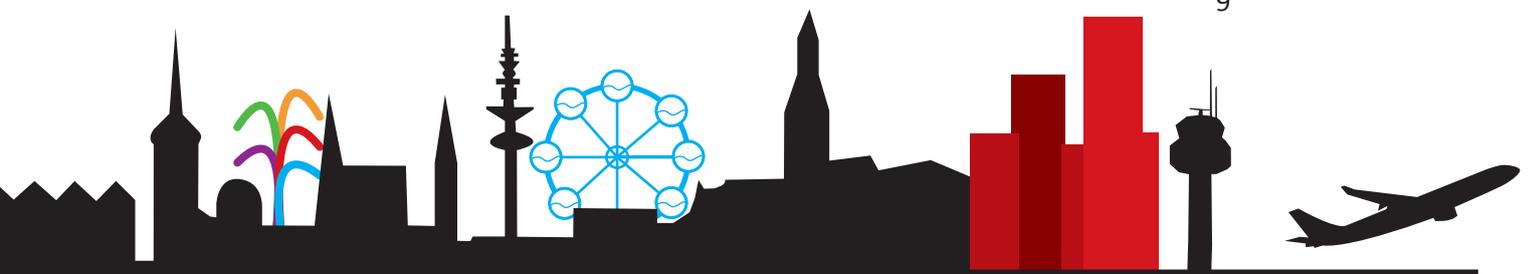
Auf Grundlage dieser Informationen wurde im Rahmen einer Konzeptphase alle bis



dato bei Nexthamburg eingegangenen Ideen gesammelt, kategorisiert und zentrale Themen herausgefiltert. Diese dienten als Grundlage für eine Weiterentwicklung, beziehungsweise Überarbeitung in Kleingruppen, wobei insgesamt drei Themenbereiche abgedeckt wurden: Freizeit, Kultur und Tourismus, das Themenfeld der Mobilität und Umwelt, und das Thema der Vitalisierung des Stadtteils Hammerbrook. Zahlreiche Visionsideen wurden erarbeitet, auf ihren Nutzen hin thematisiert und visualisiert und dienten als bunte Puzzlebausteine eines Ideenteppichs, welcher in seinem fragmentären Charakter als Gesamtvision anzusehen ist. Sie wurden in einem separat gestalteten Katalog anschaulich zusammengestellt, finden sich aber in diesem Bericht in detaillierter Ausführung mit Hintergrundinformationen wieder.

Dieser Katalog und Projektbericht sind Gegenstand eines im Laufe der Projektarbeit erfolgten Ideenfindungsprozesses. Er stand als Ziel oder Ergebnis unserer Projektarbeit nicht von vornherein fest, sondern spiegelt das gemeinsam Erarbeitete unserer Gruppe im Laufe dieses Semesters wider. Jedes einzelne Mosaik steht für eine kleine Vision und leistet auf seine Weise einen Beitrag, wie ein Hamburg der Zukunft aussehen könnte. Ein Hamburg, das lebenswerter sein soll, das durch seinen Vorbildcharakter an Attraktivität gewinnt.

Unser Projektergebnis zielt weniger darauf ab, ein bis in alle Details ausgearbeiteten städtebaulichen Entwurf oder ein Gesamtkonzept für 2050 zu entwickeln, das auf alle Probleme bei der Realisierung überprüft wurde, sondern kommt in thematisch konkretisierten Ansätzen, welche Bürgerideen und wünsche berücksichtigt und uns als erstrebenswert erscheinen, zum Ausdruck. Vielleicht lassen sich unsere Ideen als Impulse umschreiben, welche die Wünsche und Ideen der Bürger für ein Hamburg in der Zukunft unter dem Einfluss unseres stadtplanerischen Verständnisses widerspiegeln und einen Schlüssel für ein zukünftiges Hamburg 2050 darstellen.



## 2. Bestandsaufnahme

### 2.1 Entwicklung Hamburgs von 1945 bis 2010

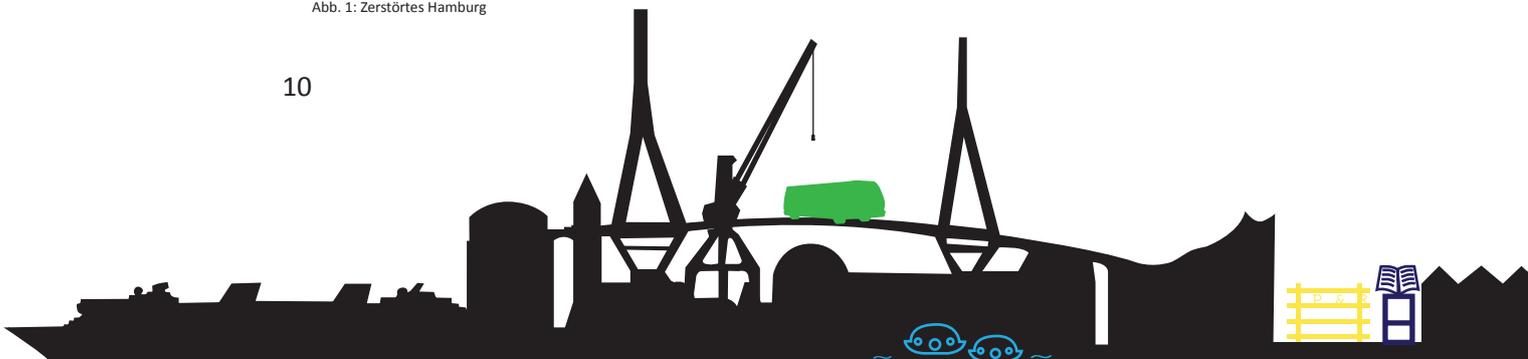
Bei stadtplanerischen Fragestellungen und Vorhaben ist es sehr hilfreich, den geschichtlichen und politischen Hintergrund einer Stadt zu kennen. Dadurch erlangt man ein breites und fundiertes Wissen vor allem darüber, was eine Stadt, besonders historisch bedingt, gegenüber anderen auszeichnet. Hamburg wurde, wie zahlreiche andere deutsche Städte, während des zweiten Weltkrieges bombardiert und dieses vergleichsweise stark.

#### Nachkriegszeit und Wiederaufbau

Am 3. Mai 1945 besetzten britische Truppen Hamburg. Zwei Jahre zuvor hatten britische und amerikanische Flächenbombardements große Teile der Stadt vernichtet. 40 000 Menschen verloren ihr Leben und besonders die Stadtteile Hammerbrook, Barmbek, Uhlenhorst, Hamm, Eilbek, Borgfelde, Hohenfelde, Horn sowie Eimsbüttel und Altona waren schwer getroffen und lagen zum Teil noch 1945 unter vielen Kubikmetern Schutt. Hamburg verlor etwa 52% seines Wohnungsbestandes und fast eine Millionen Menschen waren obdachlos. Dazu kamen 150.000 Wohnungen, die leicht oder mittelschwer beschädigt waren. Die Verluste gingen von Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäuden bis zu Schulgebäuden, wobei der Hamburger Hafen besonders stark von der Bombardierung betroffen war.



Abb. 1: Zerstörtes Hamburg



Am 13. Oktober 1946 fanden die ersten freien Wahlen nach dem Krieg statt. Diese gewann die SPD nach dem Mehrheitswahlrecht und Max Brauer wurde zum ersten Bürgermeister. 1949 wurde er nach dem Verhältniswahlrecht, wiedergewählt. Im gleichen Jahr wurde Hamburg Bundesland der neu gegründeten Bundesrepublik Deutschland.

## 50er Jahre

In den 50er Jahren begann der Neubau und Wiederaufbau. „Modernes Bauen“ war der Trend. Städtebauer achteten darauf, dass die Planung organisiert vorging, damit kein architektonischer „Wildwuchs“ entstehen konnte. Für die Gestaltung der Grünflächen wurde 1952 ein eigener „Grünplan“ angelegt. Dank der Internationalen Garten Ausstellung (IGA) entstand mit Hilfe der Holländer und Japaner der Park „Planten un Blomen“ und wurde ein Magnet für Blumenfreunde. Die nächste IGA brachte 1963 den weiteren Ausbau der Wallanlage bis zum Millerntor mit Spielplätzen, Wasserspielen und Spazierwegen mit sich. Im Aufbauplan der 50er Jahre wurde auf die Trennung von Wohnstätten und Gewerbeflächen geachtet. So wurde das Hafengebiet zu einer reinen Industriefläche. Auf die Verkehrsverbindungen wie Straßen, Eisenbahnlinien und Wasserstraßen wurde ein besonderes Augenmerk gelegt. Durch sie sahen die Hamburger ihre Chance auf eine gute Entwicklung für den Handel. Durchführungspläne, die größtenteils zu sehr ins Detail gingen, machten es schwer, ein einheitliches Stadtbild zu gestalten. Neue Bauten wie die Staatsoper, das Ufa-Kino am Gänsemarkt und viele andere Theaterhäuser machten die Stadt zu einer Kulturmetropole Deutschlands. Bedeutende städtebauliche Maßnahmen nach dem Krieg waren etwa: die zwölf Grindelhochhäuser, erbaut 1950-1956, die Hamburgische Staatsoper, erbaut 1955, 1958 das Audimax und der Philosophen-Turm der Universität Hamburg sowie Ende der Fünfziger und Anfang der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts das Deutsche Elektronen-Synchrotron (DESY) und das Unilever-Haus.

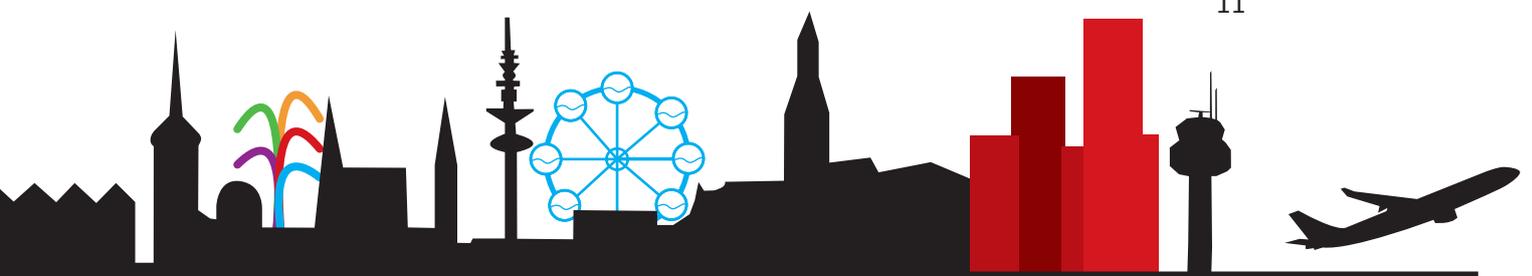




Abb. 2: DESY

### 60er Jahre

In den 60er Jahren wurde der Aufbauplan widerrufen. Es begann die Zeit des Aufbruchs und die Zeit des Umbruchs. Die folgenden Jahre wurden von einem raschen Aufstieg der Stadt in mehrfacher Hinsicht geprägt: Der Hafen wurde schnell zum größten deutschen Warenumschlagsplatz, zahlreiche Einwohner fanden Arbeit in den Hamburger Werften und mit dem NWDR wurde Hamburg Sitz des wichtigsten Radios- und bald auch Fernsehsenders der Nachkriegsjahre. Dazu kamen einflussreiche Publikationen wie „Die Zeit“ und später „Der Spiegel“. Hoher politischer Besuch und weltbekannte Künstler, wie die Beatles, besuchten die Stadt. Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen verwirklichten sich baulich und siedelten sich in Hamburg an. Großwohnanlagen und Hafenerweiterungen vergrößerten das Stadtbild. 1964 wurde der Fernsehturm fertig gestellt.

Als Hamburg in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar 1962 vom Hochwasser heimgesucht wurde, traf das die Menschen in der Stadt völlig unerwartet. Insgesamt 315 Hamburger starben und trotzdem hatte die Stadt noch Glück im Unglück, denn es hätte sehr viel mehr Menschen treffen können. Durch das gute Krisenmanagement des damaligen Innensenators Helmut Schmidt wurde dies verhindert. Das Hochwasser hatte städtebauliche Folgen: 20.000 Menschen wurden obdachlos. Der Senat beschloss

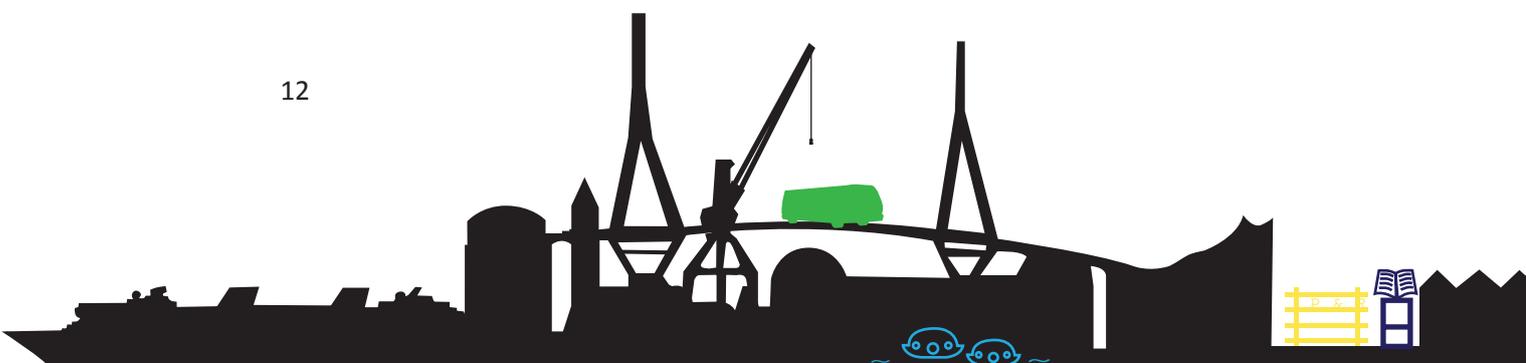


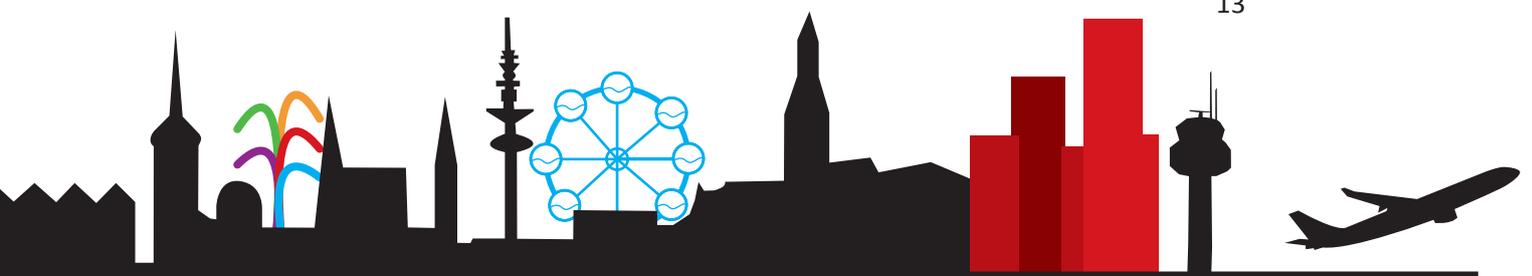


Abb. 3: Flut 17. Februar 1962

1965 nach langer, kontroverser Diskussion, den Westen Wilhelmsburgs vorwiegend für industrielle und gewerbliche Nutzung vorzusehen, während die Wohnungen auf den östlichen Teil verlagert werden sollten. 25.000 Menschen mussten umziehen, denn 50.000 Einwohner sollte das Wohngebiet schließlich haben. Mit diesem Beschluss verlor der Westteil der Stadt an Attraktivität, in freiwerdenden Wohnungen zogen vorwiegend Ausländer ein.

In den nächsten Jahren veränderten sich, durch den vermehrten Einsatz von Containern und aufgrund der Elbvertiefung, die Strukturen des Hamburger Hafens, die die Stadt seit Jahrhunderten geprägt hatte: Zahlreiche Arbeitsplätze für Hafentarbeiter verschwanden, große, hoch technisierte Containerterminals wurden errichtet und der Stückgutumschlag wuchs um 60 Prozent.

Ende der 60er Jahre wurde die City Nord, eine Geschäftsstadt, fertig gestellt. Wie die City Süd besteht sie aus zahlreichen Gewerbeansiedlungen in Bürogebäuden, wie Versicherungen, Banken, Einzelhandelsflächen oder andere Gewerbebetriebe. Die Architektur dieser Gebäude entspricht funktionalen Aspekten, das heißt sie wurden in architektonisch eher schlichter Bauweise und kostengünstig errichtet.



70er und 80er Jahre

In den 70er Jahren wurden einige Großwohnsiedlungen in den Randgebieten Hamburgs errichtet. Sie versuchten, das städtische Leitbild Urbanität durch Dichte zu implementieren. Die großmaßstäblichen Bauprojekte stellten den Versuch dar, der damaligen Wohnungsnot entgegenzuwirken. Sie galten anfangs als innovativer und zukunftsweisender Siedlungsbau für familienfreundliches Wohnen. Die bekanntesten dieser Siedlungen in Hamburg sind Mümmelmannsberg, der Osdorfer Born oder Steilshoop. Mit ihnen werden heute vor allem ein erhöhtes Gewaltpotential, Immigrationsprobleme oder hohe Arbeitslosenzahlen verbunden.

Etwa zur gleichen Zeit wurden zwei große neue Einkaufszentren des Unternehmens ECE, Hamburger Straße und Alstertal Einkaufszentrum gebaut. Durch den Bau der Hamburger Messehallen (CCH, 1970 - 1973) gewann die Stadt auch auf diesem Sektor an Bedeutung. 1974 wurden die Köhlbrandbrücke und der neue Elbtunnel fertig gestellt. Sie leisteten einen wichtigen Beitrag zur schnellen Überquerung der Elbe, welche bis dato nicht möglich war. Diese Verbindungen konnten nun das weiter steigende

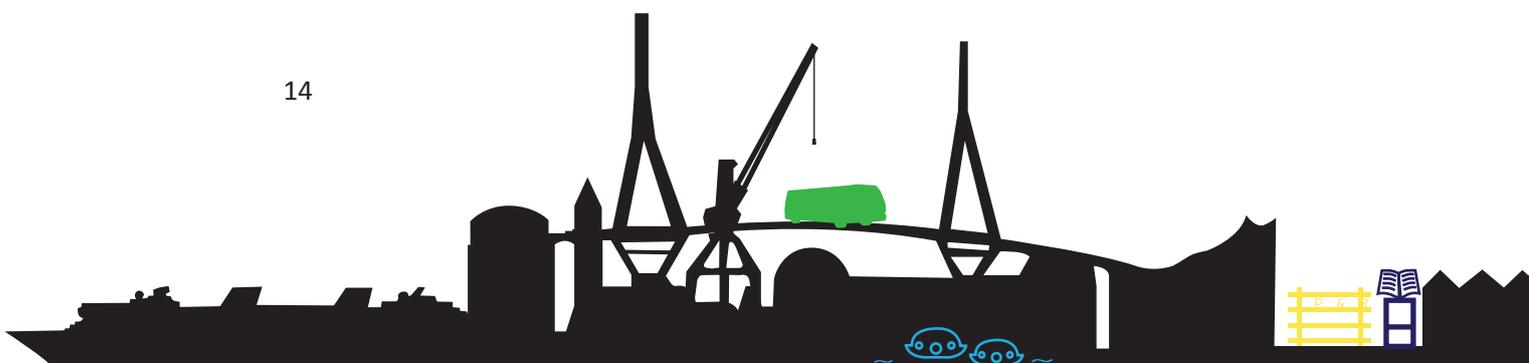


Abb. 4: Köhlbrandbrücke

Verkehrsaufkommen, seit den 50er Jahren, tragen. Ein weiterer, nennenswerter Punkt in Hamburgs neuerer Geschichte, stellt die Alsterschwimmhalle als erstes Hallenbad Hamburgs dar, auch aufgrund ihrer Architektur Schwimmoper genannt. Sie ist Hamburgs größtes öffentliches Schwimmbad.

Darüber hinaus ist die Besetzung der Roten Flora ein wichtiges geschichtliches Ereignis. Nachdem sich Anwohner und Autonome erfolgreich gegen die Konversion des ehemaligen Floratheaters in ein Musicalgebäude gewehrt hatten, entstand

1989 ein unabhängiges Kulturzentrum der linksorientierten Szene, das bis heute Gegenstand von politischen Kontroversen ist. Dazu zählt auch die Besetzung der Häuser



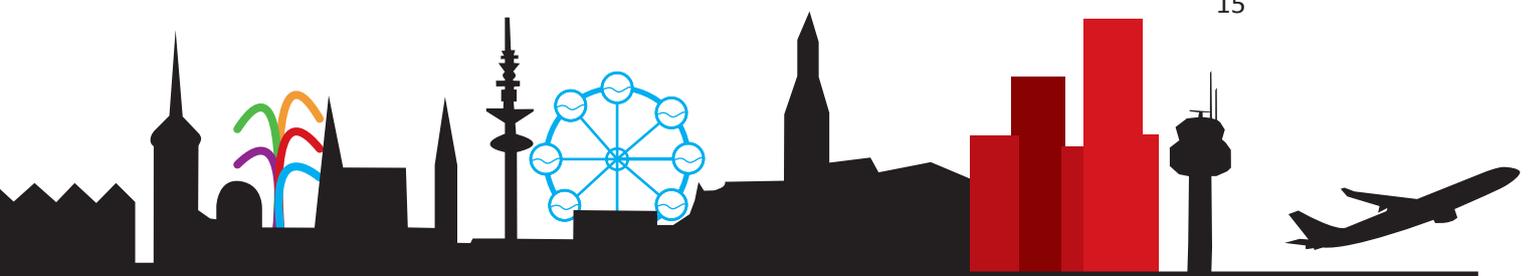
in der Hafensstraße und Bernhard-Nocht-Straße. Im Zuge eines geplanten Abrisses einiger Häuser, welche zum Teil leer standen oder bauliche Mängel aufwiesen, wurden diese 1981 von linksradikalen Gegnern besetzt. Die Häuser befanden sich im Besitz der städtischen Wohnungsgesellschaft SAGA. Nach anhaltenden Konfrontationen und Auseinandersetzungen mit den Besetzern und der Polizei, ließ sich 1987 mit einem Vertragsabschluss eine Einigung erzielen; jedoch bleiben Spannungen in dem rechtsfreien Raum bestehen, der sich als Symbol des Widerstandes gegen staatliche Autorität manifestiert hat.

Der vermehrte Einsatz von Containern in der Frachtschifffahrt hatte seit den 70er Jahren nicht nur Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt, im negativen Sinne, sondern auch auf den Städtebau. Aufgrund der größeren



Abb. 5: Containerumschlagplatz

und tieferen Schiffe mussten größere und modernere Terminals im Westen des Hafens gebaut werden, wobei ältere wegfielen. Diese Entwicklung beeinflusste auch die Planungen des Baus der Hafencity, das momentan größte innerstädtische Konversionsprojekt Europas, welches Ende der 90er Jahre praktisch implementiert wurde und bis 2020 fertig gestellt werden soll. Auf dem 157 ha großen, ehemaligen Hafensreal entsteht ein moderner, urbaner Raum mit einer Mischung aus Arbeits- und Wohnnutzung, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. Dort soll auch die Elbphilharmonie von den Architekten Herzog und de Meuron, das neue Wahrzeichen Hamburgs, eröffnet werden. In den letzten Jahren ist neben der Erweiterung des Hafens noch eine weitere Wirtschaftssparte im Blickfeld der Politik gerückt: die Dienstleistungssparte. Auf mehreren Kilometern ehemaliger Hafenzonen entlang der Elbe wurden leerstehende Gebäude zu modernen Bürokomplexen der Medien- und Dienstleistungsbranche umgenutzt,



beziehungsweise neu errichtet. So entstand unter dem Leitmotiv der „Perlenkette“ in den vergangenen zehn Jahren eine Reihe von Beispielen ungewöhnlicher Architektur, die dem Hafенrand eine neue Prägung gegeben haben. Beispiele wären das Docklands, ein Gebäude mit der Form eines Schiffes oder Glaskomplexe mit Büronutzungen.

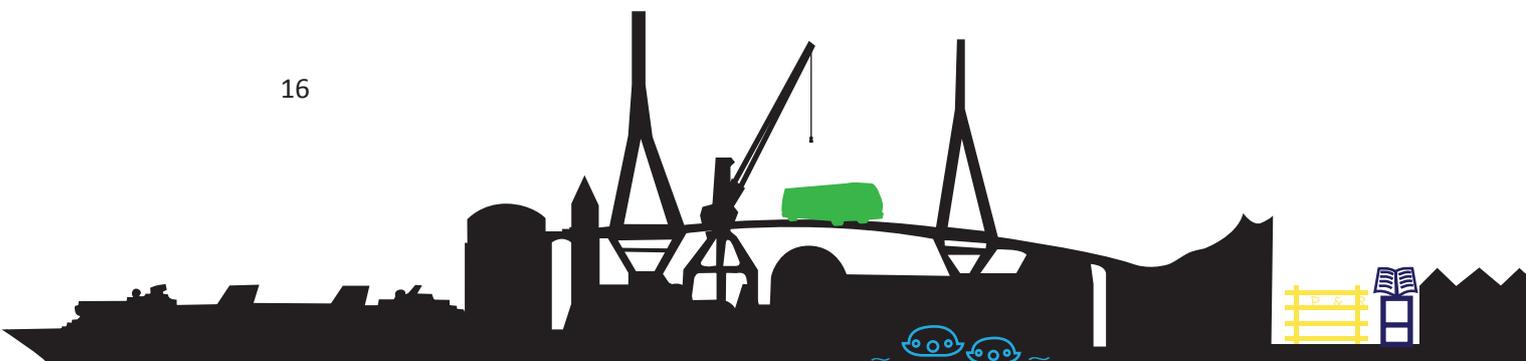
Hamburg setzt politisch seit Mitte des ersten Jahrzehnts des zweiten Jahrtausends auf Wachstum. Das Leitbild Wachsende Stadt, umbenannt in Wachsen mit Weitsicht, steht als Symbol für anhaltenden Wachstum und Nachhaltigkeit und versucht Leitlinien für die zukünftige Stadtentwicklung zu geben. Hamburg hat derzeit ein Bevölkerungswachstum von jährlich etwa 0,5%<sup>1</sup>, was angesichts vieler schrumpfender Städte in der Bundesrepublik eine Besonderheit darstellt.

## 2.2 Gentrifizierung

Ein wichtiges, stadtpolitisches Thema ist derzeit die Gentrifizierung. Dieser Begriff lässt sich aus dem englischen Gentry, was niedriger Adel bedeutet, ableiten. Ein unattraktiver Stadtteil oder- bezirk, oft in guter Lage und angesichts zahlreicher heruntergekomener Gebäude im Altbaubestand renovierungsbedürftig, wird durch Sanierungsmaßnahmen aufgewertet. Die damit verbundenen Mieterhöhungen und Wertsteigerungen der Gebäude sind für viele Mieter, oft Künstler oder Studenten mit niedrigem Einkommen, nicht mehr zu tragen. Sie werden durch zahlungskräftigere Personen nach und nach ersetzt und verdrängt. Das Angebot an Kultur- und Versorgungseinrichtungen wird entsprechend angepasst. Eine andere Bewohnerstruktur entsteht.

Ein sehr stark davon betroffener Stadtteil in Hamburg ist St. Pauli. Mit der Aufwertung des Vergnügungsviertels Reeperbahn, das sich von einem vormals eher düsteren Rotlichtmilieu zu einem touristenorientierten Ausgehviertel entwickelte, werden nun andere Teile St. Paulis für wohlhabendere Schichten attraktiv, welches mit zunehmenden Investitionsvorhaben von Investoren verbunden ist. Hamburg versucht diesbezüglich

<sup>1</sup> Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig- Holstein: [http://www.statistik-nord.de/uploads/tx\\_standdocuments/A\\_1\\_1\\_vj091.pdf](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standdocuments/A_1_1_vj091.pdf), Zugriff am 14.1.2010



nun mit einer Erhaltungsverordnung dieser Entwicklung entgegenzuwirken.<sup>2</sup>

### Künftige Entwicklungstrends

Eine positive Entwicklung des Tourismus soll durch die Aufwertung der eher unattraktiven und stadtpolitisch benachteiligten, aber relativ zentrumsnahen Elbinseln, vor allem den Stadtteilen Wilhelms-

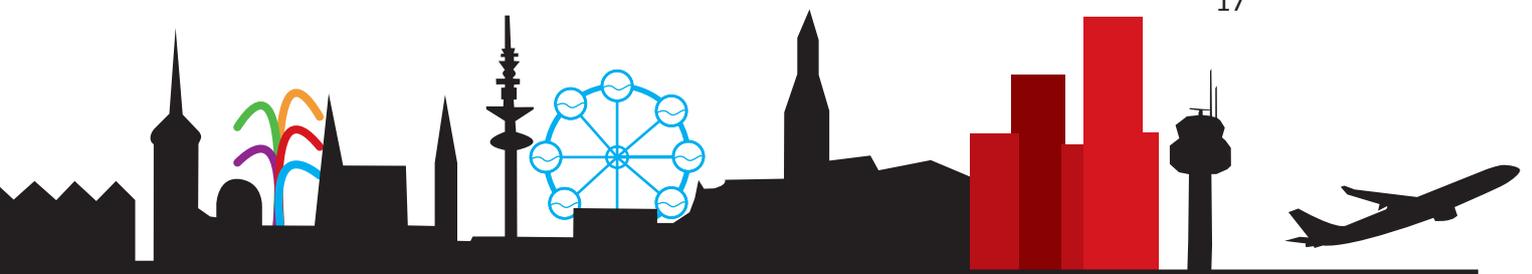


Abb. 6: Reeperbahn

burg und Veddel fortgeführt werden. Das Konzept Sprung über die Elbe beschreibt die Entwicklung Hamburgs Richtung Süden durch verschiedene Maßnahmen: Die Internationale Bauausstellung (IBA 2007-2013) soll vor allem durch Bauprojekte neue Wohnquartiere schaffen, die Internationale Gartenschau (igs) soll nach der Internationalen Gartenausstellungen 1953, 1963 und 1973 wieder 2013 in Hamburg stattfinden und einige Flächen auf den Elbinseln landschaftsarchitektonisch neu gestalten. Dadurch stärkt Hamburg seinen Namen als Grüne Stadt mit zahlreichen Grüngürteln. Ebenso werden auf dem Verkehrssektor einige Verbesserungen angestrebt. Um Verkehrsverbindungen zu optimieren und viele Anwohner zu entlasten, werden Straßen vor allem gen Süden Hamburgs neu geplant, ausgebaut oder Verkehrsstrecken umgelegt. Ein wichtiges Projekt nimmt hierbei die Hafenuerspange, auch als Bundesautobahn 252 bekannt, ein, um den Hafen verkehrstechnisch zu entlasten. Auch die Untertunnelung der Ost-West-Straße stellt ein wichtiges Verkehrsprojekt dar, welches in den kommenden Jahren in Angriff genommen werden könnte. Ebenso ist in Planung, die Straßenbahn in Hamburg wieder einzuführen.

2

Hamburger Abendblatt online, 16.01.2010



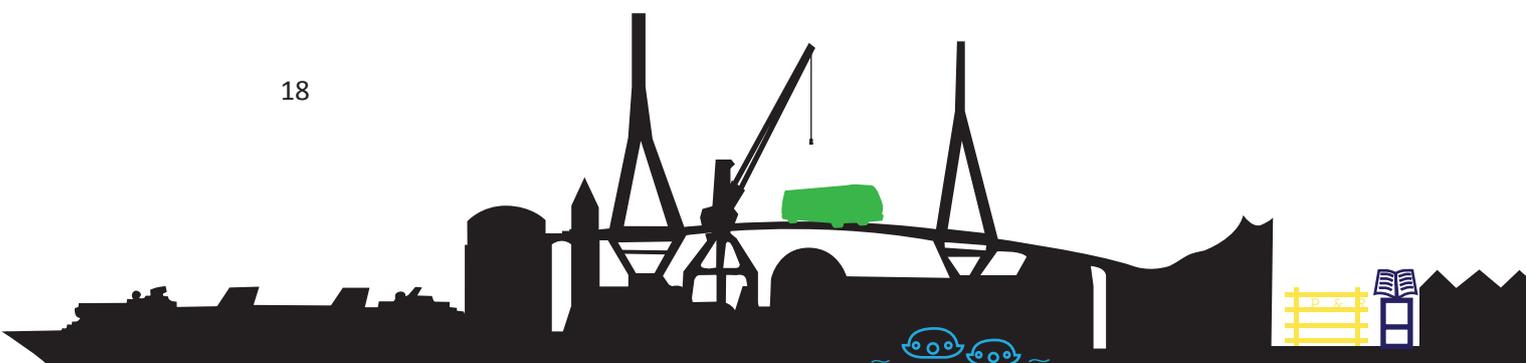
Weitere derzeitig geplante und zukünftige stadtpolitische und stadtplanerische Vorhaben sind der Bau des Kohlekraftwerkes Moorburg, das stark in der Kritik steht sowie die Elbvertiefung und die Erweiterung von Airbus. Angesichts der Finanzkrise und der damit verbundenen Auswirkungen, den derzeitigen hohen Ausgaben und der hohen Verschuldung Hamburgs von knapp 22 Mrd. €<sup>3</sup>, sieht die Elbmetropole momentan großen Herausforderungen entgegen. Politisch veränderten sich einige Dinge beziehungsweise Parteikonstellationen in den letzten Jahren. Der von 1946 bis 2001 größtenteils SPD geführte Senat wurde von der CDU als größte Mehrheit abgelöst. In den Senatswahlen von 2001 und 2004 rückten die rechtskonservativen Parteien Schill Partei und ProDM von Bolko Hoffmann in die Öffentlichkeit. Bei den letzten Senatswahlen im Februar 2008 wurde Ole von Beust von der CDU wiederholt zum ersten Bürgermeister erklärt und koalitiert in dieser Legislaturperiode mit der Grünen-Alternativen-Liste (GAL), was auf Landesebene in der Bundesrepublik bisher nicht der Fall war.

### 2.3 Welche Anforderung haben Menschen an eine Stadt?

Sucht man nach einer Erklärung des Begriffs „Stadt“, so lassen sich verschiedenste Sichtweisen, jedoch keine eindeutigen Definitionen, finden. Natürlich bestehen offizielle Festsetzungen, die Aussagen darüber treffen, ab welcher Einwohnerzahl eine Siedlung als Stadt zu bezeichnen ist. So kann in Deutschland ein Ort mit 2000 Einwohnern als städtische Siedlung bezeichnet werden, in Japan gilt eine Stadt als Stadt, sobald sie 50.000 Einwohner erreicht hat. Doch selbst diese Grenzen sind nicht eindeutig und rechtlich nicht genau definiert. In der kleinsten Stadt Deutschlands etwa, Arnis, leben nur 301 Einwohner. Da eine Definition auf diesem Wege also nicht möglich scheint, könnte ein möglicher Definierungsversuch sein, zu überlegen, was eine Stadt ausmacht und welche Aufgaben sie zu erfüllen hat. Zu dieser Fragestellung führten wir eine Dis-

3

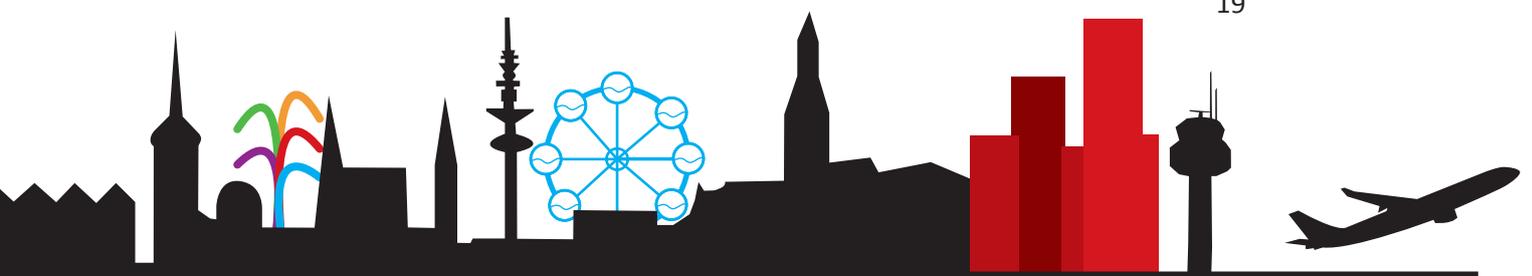
Statistisches Bundesamt: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=E925E1030DB770257AFF8219BA6B9054.tcgggen2>, Zugriff am 14.01.2010



kussion in der Projektgruppe durch, die verschiedenste Vorstellungen und Erwartungen an eine Stadt hervorbrachte.

Stadt definiert sich für uns auf verschiedenen Ebenen. Eine, die uns zuerst in den Sinn kam, waren die Faktoren Größe und Einwohnerzahl und, daraus resultierend, die Bauungsstrukturen. Viele, mitunter sehr hohe Gebäude, dominieren das Erscheinungsbild, es gibt verschiedene Stadtteile mit einer Innenstadt, Wohnsiedlungen, viele Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe- und Industriebauten. Finden sich einige dieser Gebäude auch in kleineren Städten und Dörfern, so ruft das Wort Stadt jedoch ein Bild hervor, in dem alle Funktionen in dichter Bebauung vereint werden. Zudem, so die Gruppenmeinung, sind Städte oft markanter gebaut und weisen durch ihre Individualität einen hohen Wiedererkennungswert aus, der in kleineren Städten und Dörfern allein durch die Bebauung und vorhandenen Gebäude nicht immer gegeben ist. Historische Gebäude und Monumente unterstreichen diesen Aspekt. Eine Stadt ist demnach ein großes, gebautes Gebilde mit vielen Einwohnern, die sich in ihrem Zentrum konzentrieren.

Verbunden werden diese Strukturen durch ein stark ausgebautes Verkehrsnetz, das neben Straßen und somit einem hohen MIV-Anteil auch einen gut ausgebauten ÖPNV-Sektor vorweist. Dieser kann Busse, aber auch ein ausgebautes U- und S-Bahnnetz umfassen. Neben diesen „greifbaren“ Faktoren, die eine Stadt ausmachen, gibt es auch eine Reihe von nicht-greifbaren, vornehmlich sozialen Faktoren. Somit tritt eine andere Ebene auf, die für die Gruppe auch zur Stadt gehört. Schon durch ihre Größe kann eine Stadt eine große Vielfalt vorweisen. Hier sei zunächst die kulturelle Vielfalt zu nennen. In Städten treffen sich Menschen verschiedenster Herkunft und verschiedenster Kulturen, was sie stark von dörflichen Regionen unterscheidet. Auch die Vielfalt an Chancen und Möglichkeiten, etwa in beruflicher Hinsicht, zeichnen eine Stadt aus und sind hier oftmals sehr groß. Auch das Angebot an Bildungseinrichtungen ist in Städten deutlich vielfältiger als auf dem Land. Beispielsweise finden sich Universitäten nur in Städten, weshalb diese eine besondere Magnetwirkung ausüben. Ebenso zeichnet sich eine



Stadt durch ein breites Angebot an Kultur-, Einkaufs- und Dienstleistungsmöglichkeiten aus. Es herrscht ein Überangebot an Möglichkeiten und Freizeitbeschäftigungen. Das Leben in der Stadt ist, aus Gruppensicht, zudem durch Anonymität geprägt. Diese lässt sich sowohl als positiv als auch als negativ empfinden, prägt jedoch das städtische Leben stark. Kennt auf dem Dorf jeder jeden, so ist es in der Stadt nicht unüblich, nicht einmal seinen Nachbarn namentlich zu kennen. Der Begriff Stadt weckt allerdings auch negative Assoziationen. Neben kultureller Vielfalt gibt es in Städten oftmals soziale Probleme und Brennpunkte, die Kriminalitätsrate hebt sich deutlich von der eines Dorfes ab und es kommt öfter zu Gewalttaten.

Natürlich finden sich nicht in jeder Stadt all diese Facetten wieder. Die Diskussion über eine Definition von Stadt rief jedoch diese Assoziationen in der Projektgruppe hervor, so dass wir sie als Anforderungen an eine Stadt bezeichnen wollen. Natürlich ist diese Liste nicht abschließend und jeder Bürger wird weitere Ideen nennen können, wenn man ihn fragt, was eine Stadt ausmacht. In einer Stadt mit 50.000 Einwohnern finden sich vermutlich 50.000 verschiedene Meinungen, Wünsche und Ansprüche an die Stadt. Neben Grundansprüchen an einen Ort, wie ein Platz zum Leben, Arbeit und Versorgung, scheinen jedoch vornehmlich Größe, Bebauung und Vielfältigkeit eine Stadt auszumachen.

## 2.4 Beleuchtung von Nexthamburg

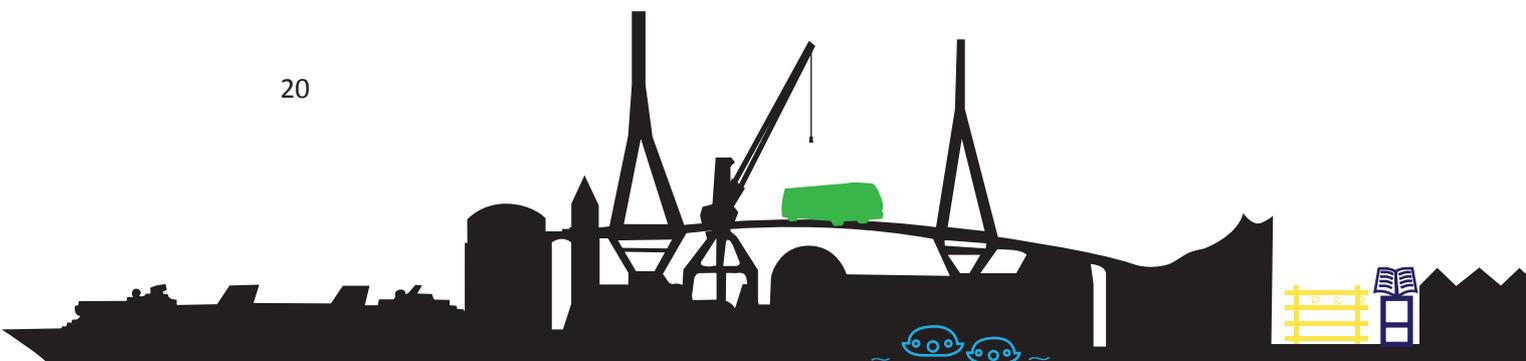


Abb. 7: Next Hamburg Logo

Formales

Gesetzlich betrachtet ist Nexthamburg eine Unabhängige Gesellschaft (UG).<sup>4</sup> Diese Form der Gesellschaft wurde deshalb gewählt, da sie nicht wie andere Gesellschaften oder Vereine Abhängigkeiten beziehungsweise Verpflichtungen unterliegt. Darüber hinaus ist sie haftungsbeschränkt und stellt somit eine Vorstufe der GmbH dar. Ge-

<sup>4</sup> Nexthamburg UG: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 18.11.09



schäftsführer sind Julian Petrin und Rajiv Patwardhan. Der Sitz von Nexthamburg liegt in der Lobuschstraße 5-7 in 22765 Hamburg. Nexthamburg hat einen Internetauftritt. Die Internetadresse lautet <http://www.nexthamburg.de/> und die E-Mail- Anschrift ist [mail@nexthamburg.de](mailto:mail@nexthamburg.de).

## Gründungsphase

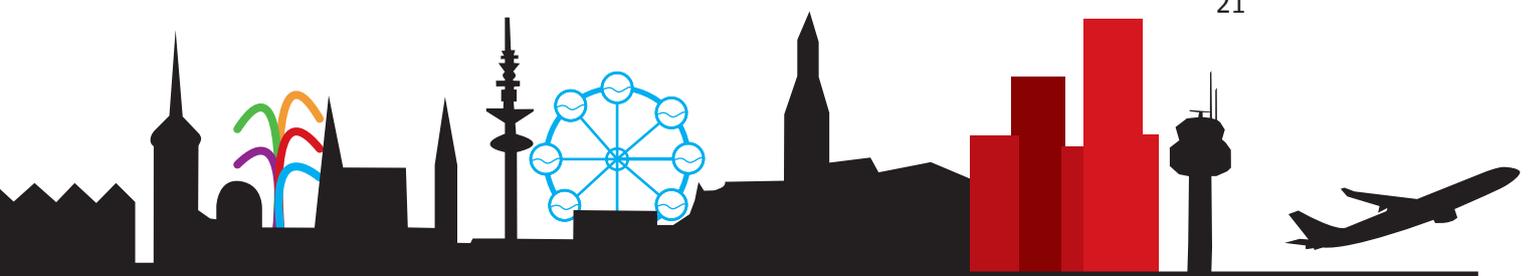
Nexthamburg hat sich aus der Idee der Internetplattform Urbanista entwickelt, mit dem Ziel die Bürger verstärkt aktiv an stadtplanerischen Fragestellungen zu beteiligen und mit ihnen Konzepte zu entwickeln. Die Gründung wurde damit eingeleitet, dass Julian Petrin, im Rahmen eines nach zehn Jahren stattfindenden Treffens von ehemaligen Stipendiaten des Körber Forums, in der Kehrwiderspitzte teilnahm.<sup>5</sup> Ziel dieses Treffens war es, dass jede Person ihre Erfahrungen und Tätigkeiten der Vergangenheit sowie der Zukunft austauscht. Dort machte Julian Petrin auf das Projekt, beziehungsweise auf die Idee Nexthamburgs aufmerksam und er fand damit großes Interesse und Unterstützung. Im weiteren Entwicklungsgeschehen bewarb sich Nexthamburg bei der Nationalen Stadtentwicklungspolitik erfolgreich, welches bedeutete, dass es finanziell gefördert wurde. Die nationale Stadtentwicklungspolitik fördert Programme oder Projekte in verschiedenen Kategorien, etwa wie „Stadtumbau“ oder „Soziale Stadt“, welche zuvor von einem Kuratorium bestimmt werden.<sup>6</sup> Jedoch mussten die ersten Schritte des Projektes, unter anderem die 1. Session im Altonaer Kultwerk, einer Workshopveranstaltung mit Bürgern, aus eigenen Mitteln finanziert werden. Darüber hinaus fand dieses Projekt auch inhaltlich Unterstützung unter anderem durch die HafenCity Universität Hamburg ( HCU ) und die Internationalen Bauausstellung (IBA).

## Definition

Nexthamburg stellt ein politisch unabhängiges und offenes Zukunftslabor für die

5 Interview mit Suitbert Schmitt am 17.11.09

6 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de>, Zugriff am 16.12.2009



Stadt von morgen dar. Ziel von Nexthamburg ist es, unter Mitwirkung von Experten und der Öffentlichkeit, Visionen, Strategien und konkrete Ideen für die Stadtentwicklung zu entwickeln. Diese werden öffentlich diskutiert und sollen so weit entwickelt werden, dass sie eine Chance haben, Einfluss auf die Stadtentwicklungsdiskussion zu nehmen, das heißt sie sollen als Impulse für Hamburgs Stadtentwicklung fungieren ein unabhängiger dauerhafter Think Tank und Ideenpool für Hamburg.<sup>7</sup> Sogenannte „Ideen-Speeddatings“, eine neuartige, partizipatorische Art des Workshops, werden dazu durchgeführt. Auch soll die Online-Plattform als Social Network dienen, um multimediale Zukunfts-Szenarien auf der Plattform hochzuladen und weiterzuentwickeln. Die Teilnehmer, die sogenannte „Community“, können auf dieser Seite bestimmte Ideen hochladen, Kommentare zu anderen Ideen schreiben, sie anklicken oder als Topidee bewerten. Vorschläge, welche besonders oft befürwortet wurden, entwickelt das Nexthamburg-Projektteam weiter.

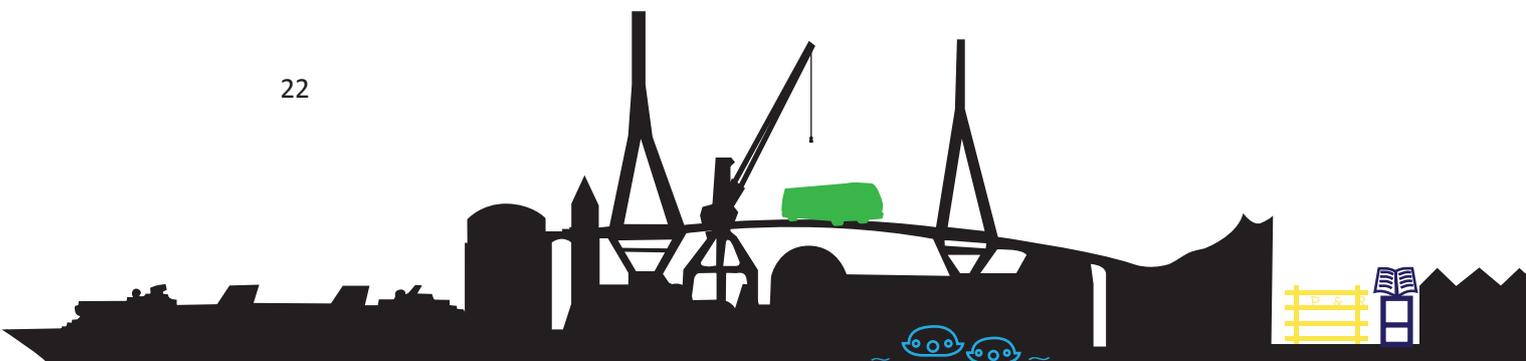
#### Finanzierung

Nexthamburg wird bis Mitte 2011 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau als Pilotprojekt, aus Mitteln des Bundesprogramms Nationalen Stadtentwicklungspolitik mit ca. 200.000 €, gefördert. Mit diesen Fördermitteln können der Betrieb der Nexthamburg Internetplattform sowie die geplanten „Speeddating-Sessions“ zu einem Teil finanziert werden. Jedoch ist Nexthamburg auch auf Spenden angewiesen, um kostendeckend arbeiten zu können.

#### Nexthamburg-Sessions

Neben der Ideenentwicklung und deren Weiterentwicklung im Internet finden in größeren Abständen Workshopveranstaltungen, die sogenannten Nexthamburg-Sessions,

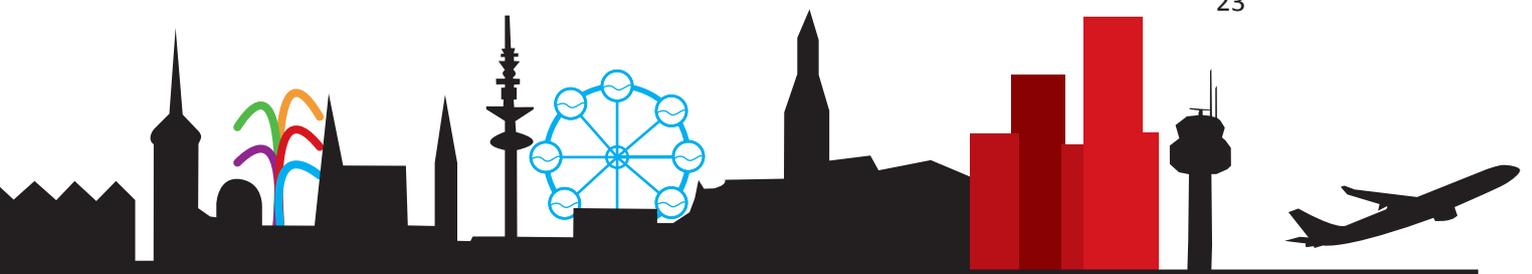
<sup>7</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: [http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/cln\\_016/nn\\_259522/Content/Projekte/nexthamburg.html?\\_\\_nnn=true](http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/cln_016/nn_259522/Content/Projekte/nexthamburg.html?__nnn=true),  
Zugriff am 13.12.2009



statt. Bisher fanden zwei dieser Sessions statt; die erste am 21.04.2009 im Altonaer Kulturwerk. Etwa 80 Bürger hatten erstmalig zusammen mit Experten die Aufgabe, Zukunftsideen zu entwickeln. Der Ablauf war folgender: An acht Thementischen verteilten sich die Beteiligten und mussten ihrem Gegenüber schnell einige Ideen mitteilen, bevor die Seiten gewechselt wurden. Im Anschluss daran wurde gemeinsam an einem Tisch über Ideen zur Umsetzung des Themenfeldes des jeweiligen Thementisches diskutiert. Die am stärksten befürwortete Idee dieser ersten Veranstaltung war der Vorschlag der Gründung einer Agentur, die für vorübergehend leerstehende Gebäude eine günstige Nutzung durch Künstler oder Unternehmensgründungen vermittelt. Alle Ideen wurden anschließend zur Modifikation in das Internet gestellt. Die 14 bis dato am meisten angeklickten Ideen auf der Homepage wurden in der zweiten Session am 27.10.2009 im Hamburg Museum in Gruppen an Thementischen weiterbearbeitet. Dort fand wie beim ersten Treffen eine Speed-Dating-Runde mit den zehn besten, bis dato ge voteten, Ideen statt. Nach der Präsentation der Ergebnisse der jeweiligen Gruppen wurde über die Topidee des Abends abgestimmt. Der Sieger wurde das Thema Citywohnen für mehr und preiswerten Wohnraum in der Innenstadt. Es wird nun an einer Zukunftsstudie zu diesem Thema gearbeitet.



Abb. 8: Arbeitsgruppe bei der zweiten Next Hamburg Session



## Personen/Team

Das Team von Nexthamburg setzt sich aus Planern, Soziologen, Politologen und Medienexperten zusammen, welche Themen und Beiträge redaktionell aufbereiten, moderieren und inhaltlich weiterentwickeln, um den Nexthamburg-Prozess voran zu bringen.

Zentrale Personen mit ihrer Position und Funktion werden nachfolgend aufgeführt:

Julian Petrin, Stadtplaner und Autor (Gründer und Geschäftsführer), Funktion: V.i.s.d.P., Konzeptionelle Entwicklung, Redaktion, Design

Rajiv Patwardhan, Unternehmer und Softwareexperte (Geschäftsführer), Funktion: Strategische Entwicklung, Technische Entwicklung

Matthias Baxmann, Ökonom/Stadtplaner und Projektmanager, Funktion: Controlling, Projektmanagement

Johannes Bouchain, Stadtplaner, Funktion: Produktion, Redaktion

Oliver Driesen, Journalist und Autor, Funktion: Leitender Redakteur, Formatentwicklung

Markus Ewald, Stadtplaner, Funktion: Design/ Location Branding

Katharina Groen, Stadtplanerin, Funktion: Presse, Redaktion

Ferdinand v. Hoff, Architekt, Funktion: Produktion, Eventorganisation

Jennifer Margitan, Funktion: Community Management

Antje Matern, Geographin, Funktion: Redaktion und Veranstaltungskonzeption

Suitbert Schmitt, Architekt und Mediengestalter, Funktion: Produktionsleitung Events

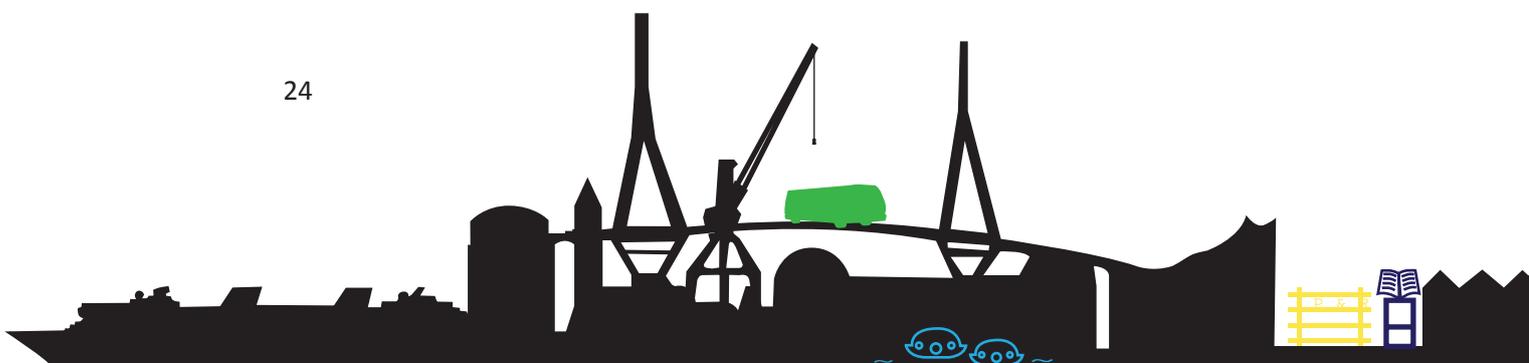
Jenes Kernteam, welches sich aus acht Gesellschaftern entwickelte, findet durch ehrenamtliche Mitarbeiter und Kooperationspartner Unterstützung. Darüber hinaus fungieren einige Mitglieder als Ansprechpartner für bestimmte Funktionen:

Redaktion: Antje Matern

Presse: Julian Petrin, Katharina Grön

Nexthamburg Community: Birte Krüger

Schulkooperationen: Markus Ewald



Spenden/Fundraising: Rajiv Patwardhan, Julian Petrin

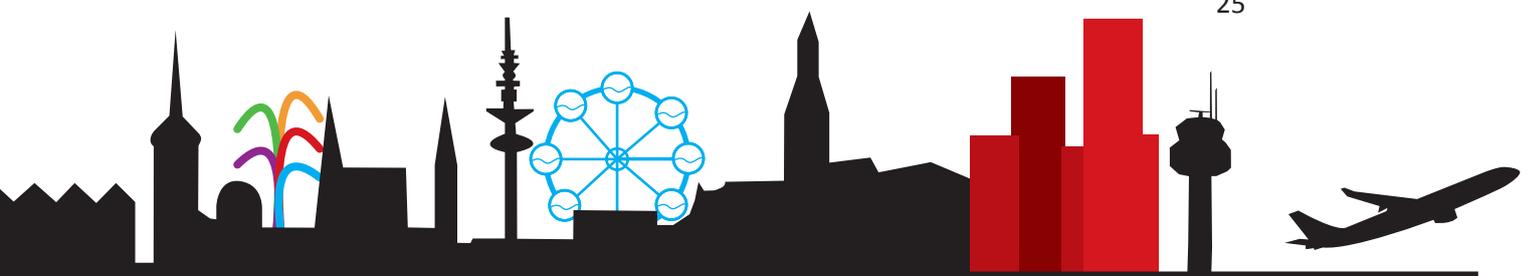
Auch hat Nexthamburg einen Beirat mit bisweilen drei Mitgliedern. Er soll das Nexthamburg Team als fachliche und organisatorische Berater unterstützen und nimmt gemeinsam mit anderen geladenen Experten an den Nexthamburg Sessions teil, wie zum Beispiel Lisa Kosok, Leiterin des Hamburg Museums und Vorsitzende der Stiftung historischer Museen Hamburgs, Prof. Dieter Läßle, Stadtforscher und Ökonom, Christian Roggenbuck, Geschäftsführer des Hamburger Bauunternehmens Max Hoffmann.

Auch die Hafencity Universität Hamburg ist als Kooperationspartner mit einer halben Stelle bei Nexthamburg aktiv beteiligt, indem es notwendiges Knowhow vermittelt. Repräsentativ für die Universität steht Frau Prof. Dr. Alenka Krek-Poplin, aber auch einige andere Professoren und Studenten wirken ehrenamtlich mit.

#### Nutzerstrukturen

Betrachtet man die Nutzer Nexthamburgs, das heisst sowohl die an den beiden bisher durchgeführten Bürgerbeteiligungen anwesenden Gäste als auch die Nutzer der Internetplattform, so lassen sich bestimmte Strukturen erkennen, die von sozialwissenschaftlicher Bedeutung sind. Grundlage von Schlüssen beziehungsweise Erkenntnissen bilden Daten aus persönlichen Beobachtungen der Bürgerbeteiligungen und Statistiken über das Internetnutzverhalten von Personen. Bei dieser Benutzeranalyse sind auch die Erkenntnisse und Beobachtungen Beate Weningers im Rahmen ihrer Dissertation zu berücksichtigen.

Bei den öffentlichen Bürgerbeteiligungen erstreckte sich das Alter von etwa 20 Jahre bis über circa 70 Jahre. Der Anteil der Personen an den jeweiligen Altersstufen und die Geschlechterverteilung waren etwa ähnlich. Einen Teil der Personen um 20-25 Jahre waren Studenten der Hafencity Universität, welche Nexthamburg als Gegenstand eines Studienprojektes hatten. Etwa ein Drittel der Beteiligten waren Fachvertreter aus unterschiedlichen Institutionen oder näher und länger mit stadtplanerischen Frage-



stellungen befasst. Darüber hinaus basiert Nexthamburg auf der Verwaltung und Weiterentwicklung der Bürgerideen im Internet auf der Gesellschaftseigenen Homepage <http://www.nexthamburg.de>. Die Nutzung dieser Plattform, sowohl aktiver als auch passiver Natur, wird mit dem Programm „e-Tracker“ dokumentiert. Dieser zeigt neben der Anzahl der angeklickten Elemente auf der Seite etwa auch IP-basierte Daten wie etwa das Betriebssystem des Anklickenden an. Diese Informationen sind insofern hilfreich, da sie Aufschluss über das Gesellschaftsmilieu geben können. Da 30% aller Nutzer der Homepage das Betriebssystem Apple OS verwenden<sup>8</sup>, ist davon auszugehen, dass ein bestimmter Teil von etwa einem Drittel aus der Bildungsschicht stammen und insbesondere im architektonischen Bereich beziehungsweise Mitarbeiter von Nexthamburg sind.

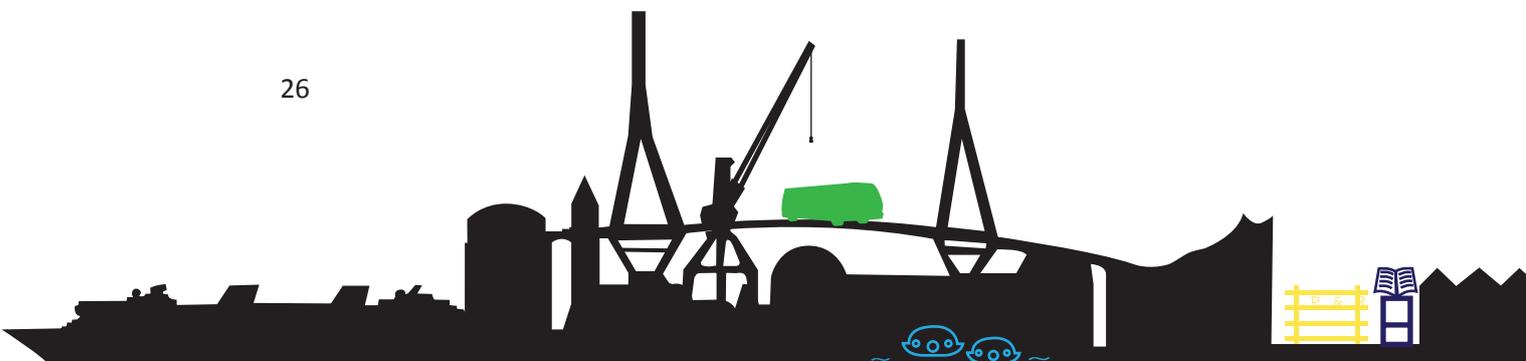
Darüber hinaus geben Statistiken über Internetnutzung der Bevölkerung Aufschluss über deren Altersstruktur. So beziffert etwa die ARD/ZDF Onlinestatistik den Anteil der Internetnutzer an der Bevölkerung auf etwa 60%. Ungefähr 67% der männlich und ungefähr 52% der weiblich Bevölkerung nutzen das Internet. Teilt man die Bevölkerung Deutschlands in Altersgruppen und bestimmt den jeweiligen Teil der Internetnutzer, so ist auffallend, dass über 97% der 14-19- Jährigen das Internet verwenden, wohingegen nur ca. 27% der Nutzer über 60 Jahre sind. Für Nexthamburg würden die statistischen Werte bedeuten, dass der Auftritt der Homepage etwa so weiterentwickelt werden könnte, dass sie attraktiver für Nutzer des fortgeschrittenen Alters wird.

#### Blick in die Zukunft

Da die Bereitschaft der ehrenamtlichen Mitarbeit auf Dauer nicht gewährleistet werden kann, hat sich die Mitarbeiterstruktur insofern gewandelt, dass momentan drei bezahlte Stellen, jeweils einen Tag pro Woche besetzt werden. Langfristig soll das Projekt vor allem die Online-Partizipation und deren Mittel in der Stadtplanung stärken und dafür sorgen, eine breitere Öffentlichkeit aktiv in die Stadtentwicklung mit einzubezie-

8

Präsentation von Beate Weninger im Rahmen des Nexthamburg Research Meetings vom 2.12.2009



hen, damit Projektideen von Bürgern stärker in der Stadtpolitik Beachtung finden und teilweise realisiert werden können.

## 2.5 Übersicht der Ideen

### 2.5.1 Inhaltlich

Auf der Ideenplattform Nexthamburg wurden bisher insgesamt 192 Ideen hochgeladen (Stand: 17.01.2010). Wir setzten uns mit insgesamt 172 Ideen der Nexthamburg Plattform auseinander, welche bis zu Projektbeginn hochgeladen waren. Um einen Überblick über die Ideen zu gewinnen, formulierten wir verschiedene Kategorien und ordneten die einzelnen Ideen diesen anschließend zu.

Folgende Kategorien fassen den Ideenpool zusammen:

Bildung

Kultur, Freizeit & Tourismus

Verkehr

Umwelt- & Klimaschutz

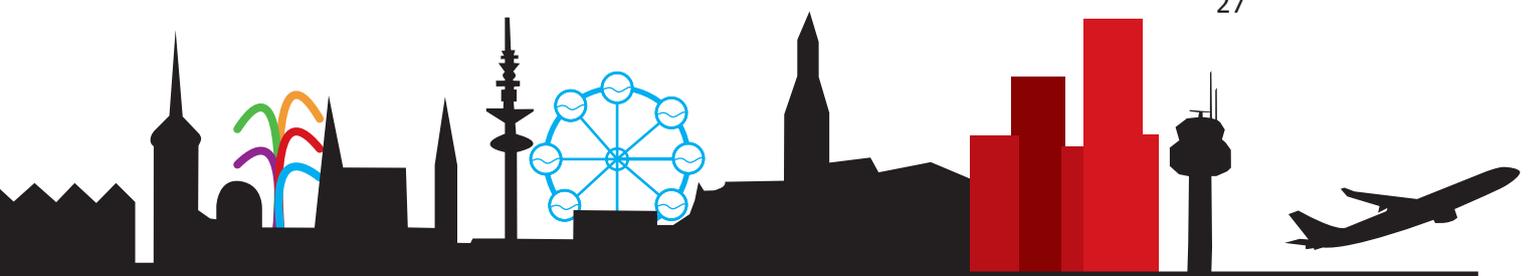
Wirtschaft

Wohnen

Öffentliche Räume

Jede einzelne Idee aus der Nexthamburg Plattform wurde individuell von den Usern bearbeitet. Inhaltlich ähneln sich viele Ideen, so dass sie sich in die oben aufgeführten Überthemen eingliedern ließen und erste Vernetzungen deutlich wurden.

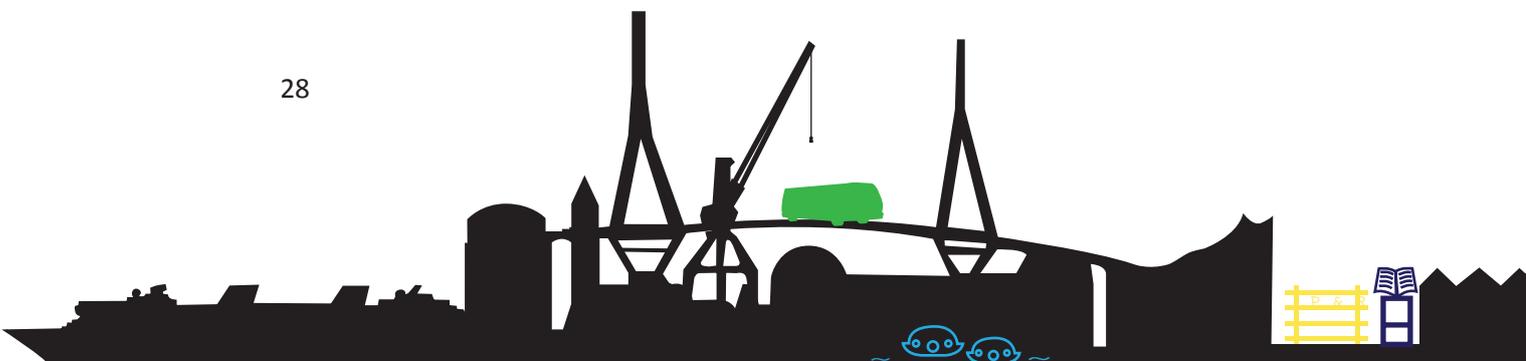
Die beteiligten Bürger von Nexthamburg wünschen sich gerade im Bereich der Bildung, dass in Hamburgs Stadtteilen die Schulklassen mit einem hohen Migrationshintergrund oder schwierigem Elternhaus deutlich kleiner sein sollten als bisher, damit eine bessere Betreuung durch die Lehrkräfte stattfinden kann. Die Nachfrage nach Räumen oder Plätzen für Kinder, ihre Eltern und andere Einwohner ist besonders groß. Dabei wird die Vernetzung von Kitas, Schulen und außerschulischen Bildungseinrichtungen ange-



strebt. Hamburg sollte seine kreativen Potentiale besser nutzen und Ausbildungsstätten wie zum Beispiel die HfbK oder die HCU mehr ins Stadtgeschehen integrieren.

Es herrscht ein großes Interesse nach neuen Kultureinrichtungen in der Stadt. Oft wird der Wunsch nach neuen Museen geäußert, wie z.B. ein Pressemuseum, ein Luftfahrtmuseum (Aviation-Center) oder ein Kindermuseum. Sie werden als Gewinn für die Hamburger Bürger und Touristen betrachtet. Des Weiteren zeigt sich, dass eine riesige Nachfrage nach Freizeit und kulturellen Attraktionen besteht. Die Bürger fordern einen Raum für Kreativität und Freizeit. Chancen für diese Räume sehen viele in der Nachnutzung von ehemaligen Warenhäusern oder auch in Freiflächen, die zwischen Gebäuden, auf Brachen, Straßen oder in Parks entstehen könnten.

Im Ideenpool wird ebenfalls deutlich, dass Hamburgs Bürger ein beträchtliches Verkehrsproblem wahrnehmen. Anwohner fühlen sich durch den steigenden Verkehr starken Belastungen, wie Smog und Lärm, ausgesetzt. Für die Stadtplanung soll es ein Ziel sein, den Fahrradverkehr in die Gesamtverkehrsplanung einzubetten und zu berücksichtigen. Eine Vielzahl fordert weniger Autos auf Hamburgs Straßen, stattdessen soll der öffentliche Nahverkehr gefördert werden. Ein großer Wunsch, der des Öfteren geäußert wird, sind die autofreien Radwege und mehr Brücken für eine bessere Anbindung an andere Stadtteile. Hamburg ist Klimahauptstadt 2011, dies hat sich in vielen Köpfen eingepreßt. Viele sehen einen wichtigen Umweltbeitrag durch die Verbesserung von Fahrradwegen. Ein attraktiver und kostengünstiger Nahverkehr, hätte auch zur Folge, dass eine autofreie Innenstadt gefördert wird. Durch das neugewonnene Umweltbewusstsein der Hamburger Bürger entstehen Ideen, wie zum Beispiel das Recyceln von Häusern beziehungsweise deren Baustoffe. Gerade als zukünftige Klimahauptstadt lehnen die Hamburger die Tatsache eines Kohlekraftwerks in ihrer Stadt kategorisch ab. Ein interessanter Gedanke ist die Einsparung von Flächen, in dem man beispielsweise Kleingärten stapelt. Die Bürger sind der Meinung, dass durch Dachgärten die Lebensqualität erhöht würde. Diese Gärten können von den Bewohnern als neuer Treffpunkt



genutzt werden und helfen so eine Ortsbindung herzustellen und die Mieter zu binden. Zum Thema Energieversorgung gab es spannende Ideen, wie zum Beispiel individuelle Stromversorgung durch öffentliche Installationen, die mithilfe aufgestellter Fahrräder betrieben werden. Viele Bürger sehen großes Potenzial in Hamburgs Flachdächern, die mit Solarpaneelen bestückt werden könnten, um die Stadt mit weiterer Energie zu versorgen.

Ein anderer Ansatz wäre hier die Idee von Wohnen auf Flachdächern. Wohnen in Hamburg beschäftigt die meisten Bürger. Allen ist klar: Hamburg braucht mehr bezahlbaren Wohnraum. Gerade für gering Verdienende wäre dies wichtig. Mit dem Trend

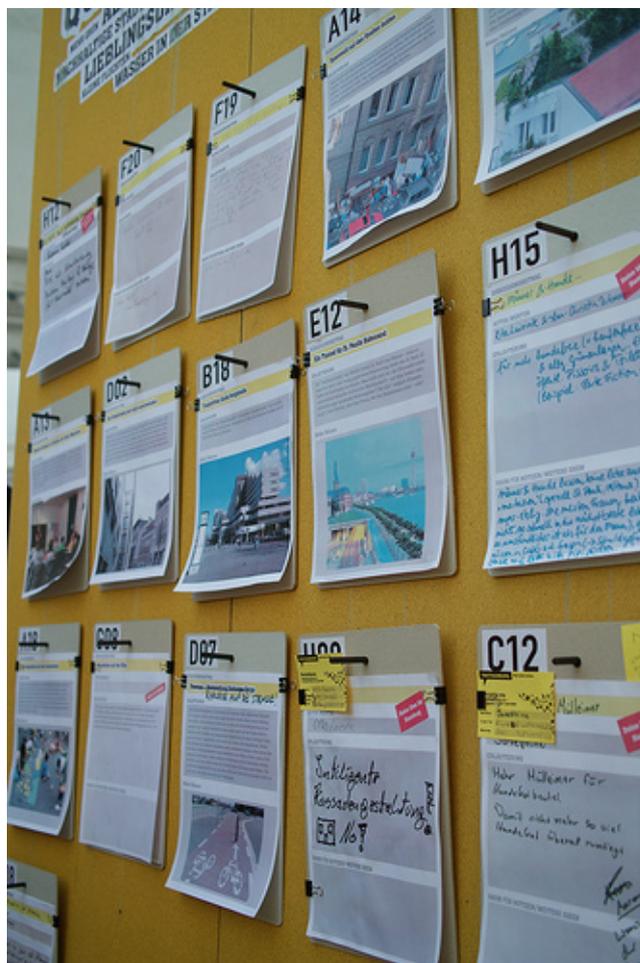
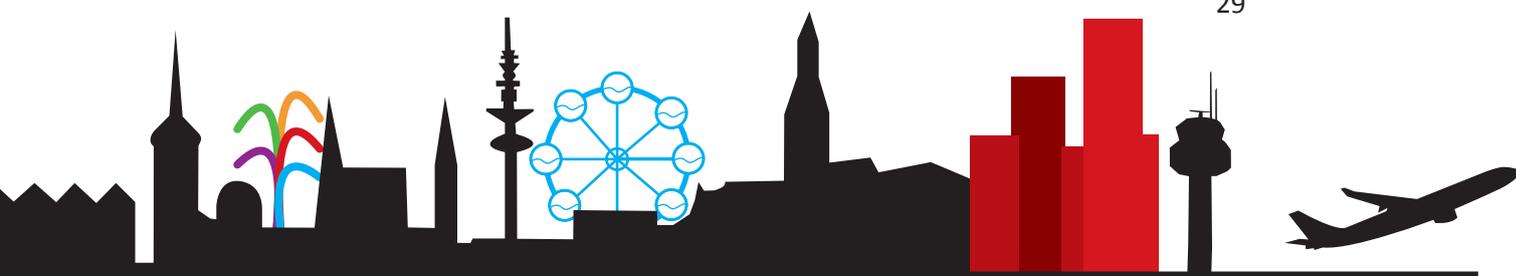


Abb.9: Mindmapping

zum Wohnen im Herzen der Stadt sprühen die Ideen der Bürger. Man spricht von Minihäusern. Diese 6 m<sup>2</sup>-Eigenheime könnten in der City problemlos untergebracht werden. Viele streben Wohnungsbau auf neuen Bauflächen, vor allem auf Konversionsflächen und Baulücken, an. Die Hamburger sind sich der monofunktionalen Stadtstruktur bewusst, gerade in der City sollten statt neuen Geschäfts- und Bürohäusern belebende Wohnhäuser entstehen. Deutlich wird der Wunsch nach innovativen Wohnideen. Ebenso soll der experimentelle Wohnungsbau gefördert werden.

Die Hamburger fordern mehr Gärten und Grünflächen in der Stadt, die einen Freiraum

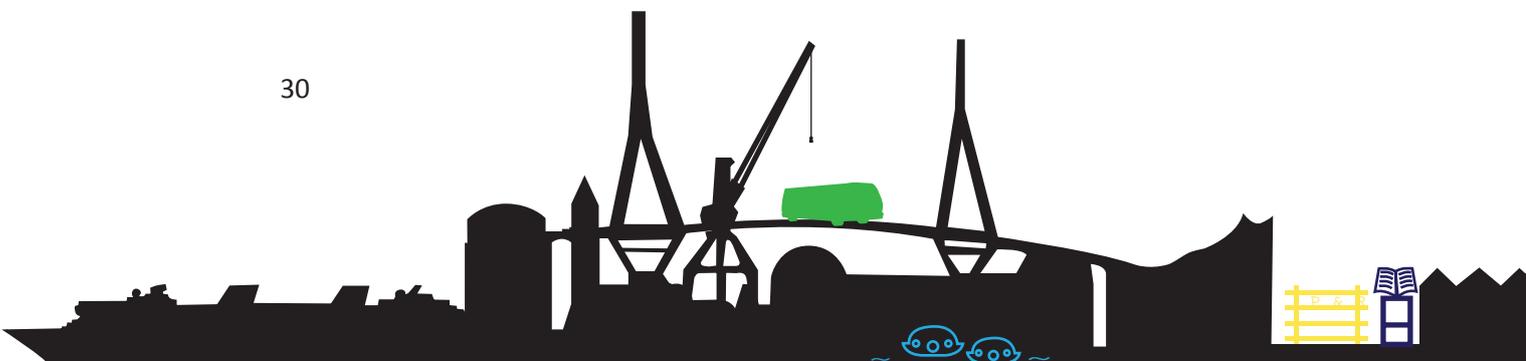


zum gemeinsamen werken, gärtnern bieten und auch als Nutzfläche verwendet werden können, wie zum Beispiel Guerilla-Gardening oder auch Urban Pioniers. Viele Bürger bemängeln bei Um- und Neustrukturierungen von bestehenden Stadtbereichen das Entfallen von kleinteiligen Wegenetzen. Gerade Fußgänger sind bei den hohen Blockstrukturen oft zu Umwegen gezwungen. Hier sprechen sich viele für Wegenetze abseits der Autostraßen, durch Hinterhöfe und ähnlichen aus. Ein wichtiger Anspruch den viele Hamburger ständig in ihren Ideen äußern, ist die Straßen wieder als Lebensraum zu begreifen, vor allem durch Entstehung von neuen attraktiven Fußgängerzonen. Es sollen Wege mit Aufenthaltsqualität und mit Ladengeschäften an den Rändern entstehen. Bei der Schaffung von neuen öffentlichen beziehungsweise bereits bestehenden öffentlichen Räumen tauchen natürlich auch Fragen auf, wie beispielsweise, wer die Räume letzten Endes verwaltet.

Auf dem Handlungsfeld der Sauberkeit fordern die Bürger ein einheitliches Management, damit die Frage der Zuständigkeiten nicht immer an andere abgegeben werden müssen. Ein weiterer Teil der Hamburger fürchtet den Verlust von Traditionsbetrieben, wie Blohm & Voss. Diese Traditionsbetriebe prägen das maritime Stadtbild entscheidend mit. Die Idee, um eine Abwanderung frühzeitig zu verhindern, wäre eine lokal verankerte Beteiligungsgesellschaft, die die Interessen der Metropolregion vertritt. Ein Zusammenschluss von Bürgern, Unternehmen und der öffentlichen Hand.

### 2.5.2 Räumlich

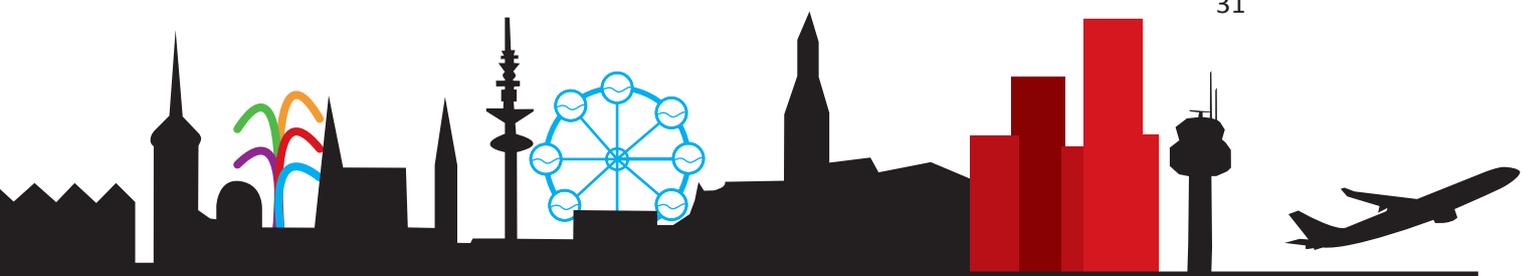
Betrachtet man alle Ideen, die bei Nexthamburg hochgeladen wurden unter dem räumlichen Aspekt, das heisst den Ort ihres Wirkens, zeigt sich, dass insgesamt nicht jede Idee einem bestimmten Ort zugewiesen werden kann. Ideen können eine konkrete Verortung besitzen, eine grobe oder auch keine Verortung vorweisen. Um sie trotzdem in einer räumlichen Übersicht darzustellen, teilten wir alle Ideen unter dem Aspekt einer Stadtteilzuordnung in drei abgegrenzte Kategorien ein.



Ideen ohne Verortung beziehen sich in der Regel auf ganz Hamburg. Sie teilen sich in die Kategorie „Ideen, die sich auf ganz Hamburg beziehen“ ein. Um eine Abgrenzung von grob und konkret verorteten Ideen zu schaffen, unterscheiden wir sie in den Kategorien „Ideen, die sich auf nicht definierte Bereiche beziehen“ und in „Ideen, die sich gezielt auf Stadtteile beziehen“.

Am 17. Januar 2010 befanden sich insgesamt 192 hochgeladene Ideen auf der Next-hamburg Plattform. Davon bezogen sich 97 auf ganz Hamburg, 69 waren zu einzelnen Stadtteilen zuzuordnen und 26 wurden nicht innerhalb von Stadtteilen verortet. Mit Abstand stechen hier vor allem die Ideen, die sich auf ganz Hamburg beziehen, heraus. Dazu zählen Maßnahmen, die im gesamten Stadtgebiet platziert oder realisiert werden könnten, zum Beispiel die Idee, dass mehr nicht kommerzielle Begegnungstätten errichtet werden sollen. Weiter zählen hierzu Ideen, in denen der Ort kein ausschlaggebender Aspekt der Maßnahme ist. Passendes Beispiel ist der Vorschlag eines Pressemuseums für Hamburg. Demnach wird eine Einrichtung befürwortet, dessen Nutzen sich auf ganz Hamburg verteilt und dessen letztendliche Platzierung im Stadtgebiet vorerst nicht von Bedeutung ist. Es wird lediglich die bloße Existenz eines solchen Museums vorgeschlagen. Andererseits kann es sich jedoch auch bei den Ideen die auf ganz Hamburg ausgerichtet sind - nur um Vorschläge für Satzungen handeln, wie z.B. die Ideen, dass keine Flugshows mehr in Hamburg veranstaltet werden oder die kostenlose Fahrradmitnahme überall im HVV.

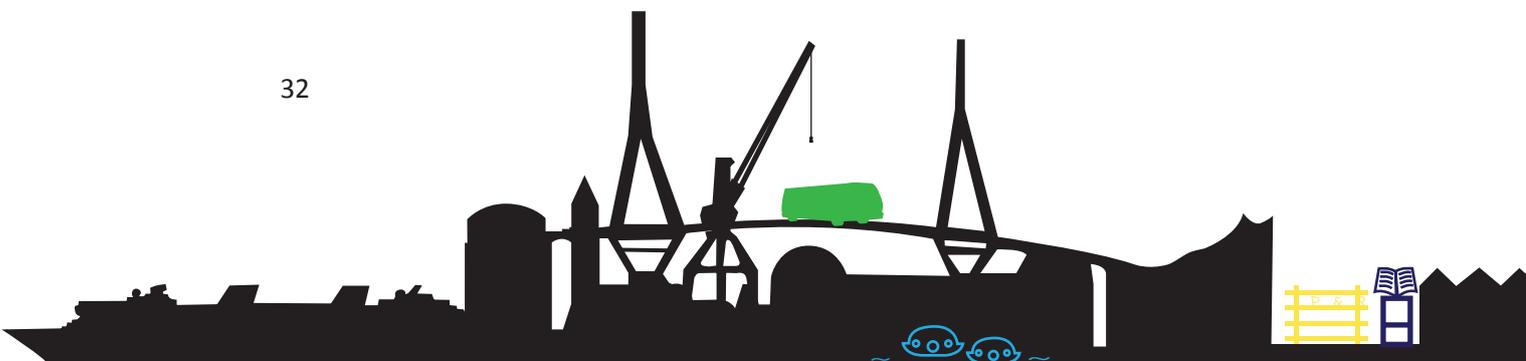
Gezielt in Stadtteilen definierte Ideen kommen am zweithäufigsten vor. Hier kann eine Idee verteilt in einem Stadtteil liegen oder an einem konkreten Punkt verortet sein, wie zum Beispiel die Idee Hafendom auf Steinwerder. Diese Idee kann sich jedoch auch auf ganz Hamburg beziehen, da sich ihre Wirkung auf ganz Hamburg entfaltet. Sie sind zusätzlich und für eine feinere Übersicht in ihre jeweiligen Stadtteile eingeteilt und aufgelistet. Auffällig ist die Häufigkeit von in Altona angesiedelten Ideen. Sie haben fast ausnahmslos die Umnutzung und Konversion des Gleisdreieckes zum Thema. Mit 22



verorteten Ideen ist jedoch die Innenstadt (Neustadt/Altstadt/HafenCity) am häufigsten vertreten und lässt auf den großen Handlungsbedarf schließen und die Wünsche, die die Leute an sie stellen, nur vermuten.

Weitere Stadtteile, in denen häufig Ideen platziert wurden, sind Steinwerder und Wilhelmsburg. Auch hier zeigt sich, dass der Ist-Zustand beider Stadtteile verbesserungswürdig ist und das Potenzial für andere Nutzungen vorhanden ist. Steinwerder, das zurzeit noch von Lagerhallen dominiert wird, liegt sehr zentral und direkt gegenüber den St. Pauli Landungsbrücken, wodurch es äußerst interessant für die Stadtentwicklung sein könnte. Ähnlich ist dies bei Wilhelmsburg der Fall, das einen zentralen und sehr großen Hamburger Stadtteil darstellt, jedoch in den letzten Jahrzehnten eher vernachlässigt wurde. Nach Steinwerder und Wilhelmsburg, in denen jeweils sieben Ideen verortet sind, folgen St. Pauli mit sechs sowie Harburg und Eimsbüttel mit jeweils vier verorteten Ideen. Insgesamt befinden sich die meisten Ideen, die in Stadtteilen definiert sind, aber nördlich der Elbe.

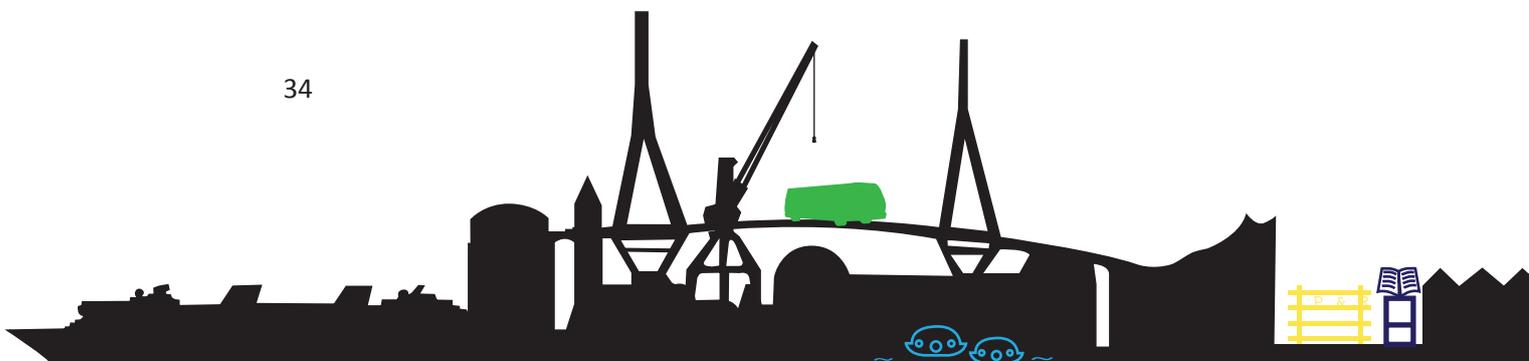
Die Ideen, die sich nicht in Stadtteile definieren lassen, sind häufig geographisch verortet, sie haben also zum Beispiel die Voraussetzung, dass sie an der Elbe liegen müssen, wo genau wird hierbei aber nicht gesagt. Das Beispiel hierzu ist die Idee Schwimmbad-Campingplatz. Weitere Bereiche in denen Ideen verortet wurden, sind der Hafen ohne Steinwerder, der Hafенrand, die Außenalster, der ländliche Raum um Hamburg, Bereiche entlang der Elbe oder der Bezirk-Nord. Am meisten hiervon besitzt der Hafen ohne Steinwerder mit insgesamt sieben Ideen.





Die folgende Liste zeigt die Anzahl und Verortungen der Ideen auf einem Überblick:

Insgesamt gezählte Ideen:	192
Ideen die sich auf ganz Hamburg beziehen:	97
Ideen die sich gezielt auf Stadtteile beziehen:	23
Altona:	12
Innenstadt (Neustadt, Altstadt, Hafencity):	22
Wilhelmsburg:	7
Steinwerder:	7
St. Pauli:	6
Harburg:	4
Eimsbüttel:	4
Hammerbrook:	2
Billstedt:	2
Bahrenfeld:	1
Sternschanze:	1
Rothenburgsort:	1
Nicht in Stadtteile definierte Ideen:	24
Zentrale Stadt:	4
Bezirk Hamburg Nord:	2
Auf der Elbe:	4
Entlang Elbe westlich der Landungsbrücken:	3
Ländlichen Raum:	2
Hafen (außer Steinwerder):	7
Hafenrand:	2
Außenalster :	2



## 2.6 Was ist eine Vision?

Das Wort Vision steht für eine Erscheinung, eine religiöse Erscheinung, das innere Bild einer Vorstellung, ein strategisches Ziel. Das Wort „Vision“ stammt von dem Lateinischen Wort visio - „das Sehen“, „Anblick“, „Erscheinung“<sup>9</sup>. Hierdurch wird deutlich, dass Bilder Grundbestandteil von Visionen sind. Während sich die Bedeutungen Sehen und Anblick auf etwas Gegenständliches, Reales beziehen, steht die Erscheinung für ein Bild im geistigen Bewusstsein. Das Wort Vision vereint in sich also die inneren Bilder einer geistigen Vorstellung mit dem was real zu sehen ist. In den meisten Zusammenhängen wird Vision für innere Bilder benutzt, wie bei der religiösen Vision. Die andere Bedeutung des Wortes meint das Darstellen einer Idee auf einer bildlichen Ebene. Diese soll vor allem eine Verständigung über das angestrebte Ziel ermöglichen und Zusammenhänge verdeutlichen.<sup>10</sup> Die Vision für das Nextthamburg Projekt ist die bildhafte Darstellung der Ideen und Wünsche der Bürger und damit abzugrenzen von einem geistigen Bild eines einzelnen Individuums.

Für unsere Projektarbeit und den Bericht definieren wir Vision als anstrebenswertes, positives Bild der Zukunft, das keiner genaueren Zieldefinition bedarf und zur Zeit der Entstehung nicht realisierbar sein muss, sondern nur eine Möglichkeit der zukünftigen Entwicklung darstellt.

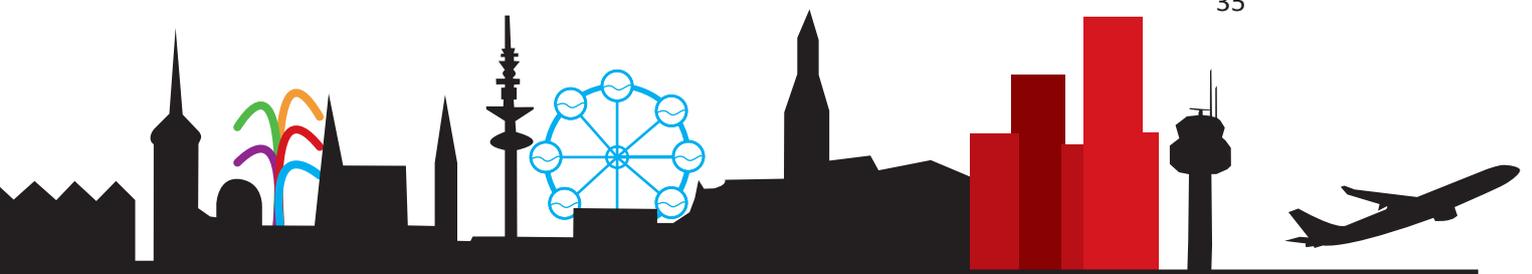
Um den Zweck und die Vorteile des Erstellens einer Vision zu verstehen, ist es nötig, die Wirkung von Bildern auf den Betrachter genauer zu untersuchen.

Die Zunahme an Informationen in unserem Alltag führen zu einem immer höheren Stellenwert von Bildern für das Vermitteln von Informationen und das Verbreiten von Überzeugungen.<sup>11</sup> Die Wahrnehmung von visuellen Eindrücken spielt auch für das Gedächtnis eine entscheidende Rolle. Dafür greift der Mensch auf Bilder zurück, die er im Laufe seines Lebens schon gespeichert hat und verknüpft diese mit den neuen Ein-

9 Brockhaus Enzyklopädie in 24 Bänden. Auflage 19: Band 23, Mannheim 1994

10 Berleb & Wolf-Berleb GbR: <http://www.projektmagazin.de/glossar/gl-0764.html>, Zugriff am 10.12.09

11 Kroeber-Riel: Bildkommunikation: Imagerystrategien für die Werbung. Vahlen, München 1996: Seite 3



drücken.<sup>12</sup> Dadurch ist der Mensch in der Lage Gesehenes schnell wieder zu erkennen und nicht jedes mal neu bewerten zu müssen. Bilder werden schneller und weniger bewusst verarbeitet als die Sprache. Sie werden als Wirklichkeit wahrgenommen, ein Bild von einem Gebäude beispielsweise löst im menschlichen Gehirn die gleichen Reaktionen hervor wie das Gebäude selbst, wenn der Betrachter direkt davor steht. Dass es sich nur um eine Abbildung handelt, ist eine analytische Leistung, die etwas später gebracht wird. Gesprochenes und Schrift dagegen werden vom ersten Moment an als verschlüsselte Zeichensprache aufgenommen, die es zu analysieren gilt.<sup>13</sup>

Durch die unbewusste Verarbeitung von Bildern entstehen stärkere emotionale Reaktionen und weniger kritische Reflexion über das Gesehene. Wenn ein Mensch ein Bild von einer Person betrachtet, so reagiert er auf den emotionalen Reiz wie auf die Wirklichkeit. Er spürt Sympathie, Antipathie oder fühlt mit.<sup>14</sup> Auch Situationen oder abstrakte Vorstellungen, welche eine kulturelle Bedeutung haben, lösen Emotionen aus. Zum Beispiel der Cowboy aus der Marlboro Werbung, der in der westlichen Kultur für Männlichkeit und Freiheit steht. Vor einem anderen kulturellen Hintergrund würde dieser jedoch anders gedeutet werden können. Dieses Mittel macht sich unter anderem auch die Werbung zu nutze. Auch für eine Vision ist diese Wirkung entscheidend. Bilder aus einer fiktiven Zukunft können wir zwar nicht mit eigenen Erfahrungswerten verknüpfen, doch da sie an sich als Bilder und somit als eine Wirklichkeit wahrgenommen werden, werden sie auch ebenso subjektiv erlebt. Ein weiterer Wirkungsmechanismus von bildlichen Darstellungen ist, dass sie keine Verneinung ausdrücken können: Sie können nicht zeigen was nicht ist oder nicht sein wird. Sie wirken realistischer als etwas, das durch Gesprochenes oder einen Text erläutert wurde.<sup>15</sup>

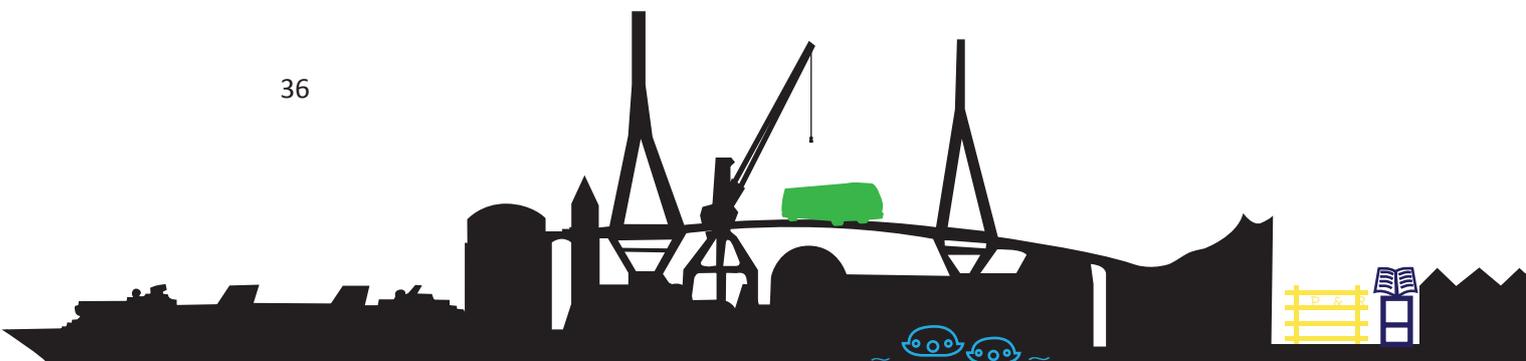
Ideen und geistige Vorgänge, die zu abstrakt sind um sie in Worte zu fassen, können

12 Hüther, Gerald: Die Macht der inneren Bilder. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2006: Seite 24

13 Kroeber-Riel, 1996: Seite 24

14 Kroeber-Riel, 1996: Seite 107

15 Kroeber-Riel, 1996: Seite 68



grafisch dargestellt werden, um sie anderen mitzuteilen. Es können Zusammenhänge vereinfacht aufgezeigt werden und Zielsetzungen in einer bildhaften universell verständlichen Sprache dargestellt und so anderen mitgeteilt werden. Durch die emotionale Reaktion von Menschen auf Bilder kann eine schnellere Bindung zu dem abstrakten Ziel aufgebaut werden. Ohne die Frage wie man etwas erreicht, kann sich eine Einigkeit über ein Bild als Ziel herstellen.

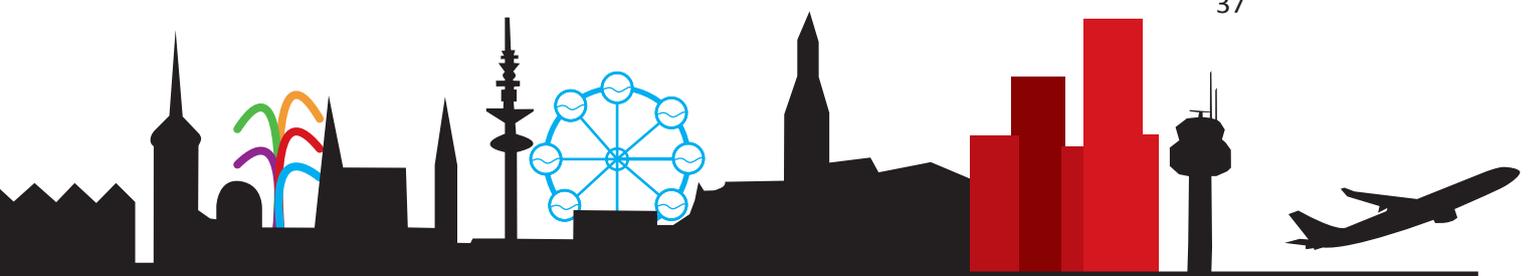
Für Visionen werden oft abstrakte Begriffe mit allgemein bekannten Symbolen verknüpft. So steht ein Baum synonym für Wachstum, Geld steht für Wohlstand oder eine Spirale für den Verlauf einer Entwicklung.<sup>16</sup>

Nachteile einer Vision sind die Möglichkeiten des manipulativen Einsatzes von Bildern und Grafiken. Der Stand der Wissenschaft ermöglicht es durch Bildkommunikation Ziele besonders positiv hervorzuheben und eventuelle Konsequenzen zu verschleiern. Außerdem sind Bilder individuell deutbar und so kann es zu unterschiedlichen Vorstellungen des zu erreichenden Zieles kommen<sup>17</sup>. Die Deutung von Symbolen zum Beispiel wird stark durch den jeweiligen Hintergrund des Betrachters beeinflusst. So kann ein Baum auch für Kraft stehen, Geld für Wirtschaft und eine Spirale für das sich Zuspitzen einer Situation.

In der Stadtplanung wird das Wort Vision meist im Zusammenhang mit Leitbildern verwendet. Im Planungsprozess von Leitbildern werden meist Grafiken erarbeitet, die angestrebte Ziele auf einer bildhaften Ebene darstellen. Mit ihrer Hilfe sollen Leitbilder bei den Bürgern bekannt und verständlich gemacht werden. An dieser Stelle macht sich die Stadtplanung Visionen zu nutze, um abstrakte Ziele vereinfacht darzustellen, realisierbarer erscheinen zu lassen und den Bürger auf einer emotionalen Ebene anzusprechen. Daraus ergibt sich für die Planungsschritte eine höhere Akzeptanz.

16 Berleb & Wolf-Berleb GbR: <http://www.projektmagazin.de/glossar/gl-0764.html> zugriff am 10.12.09

17 Kroeber-Riel, 1996: Seite 94



## 2.7 Expertendiskussion über Nexthamburg

Am 17. Dezember 2009 hat das P2-Projekt eine Diskussionsrunde mit Experten organisiert, um verschiedene Meinungen über Nexthamburg zu sammeln und zu reflektieren.

Eingeladen waren Prof. Dr.-Ing. Jürgen Pietsch, Julian Petrin und Stephan Kreutz.

Prof. Pietsch hatte sich angeboten an einer Expertenrunde zu Nexthamburg teilzunehmen, um eine umfassende Meinung zu präsentieren, die unabhängig von der Firma Nexthamburg ist.

Herr Petrin bildete den Gegensatz dazu, da er der Pressesprecher von Nexthamburg ist und daher keine unabhängige Meinung repräsentieren kann.

Stephan Kreutz hingegen stellte den Experten in Beziehung auf Projektarbeit dar und baute somit die Verbindung zur Stadtentwicklung auf.

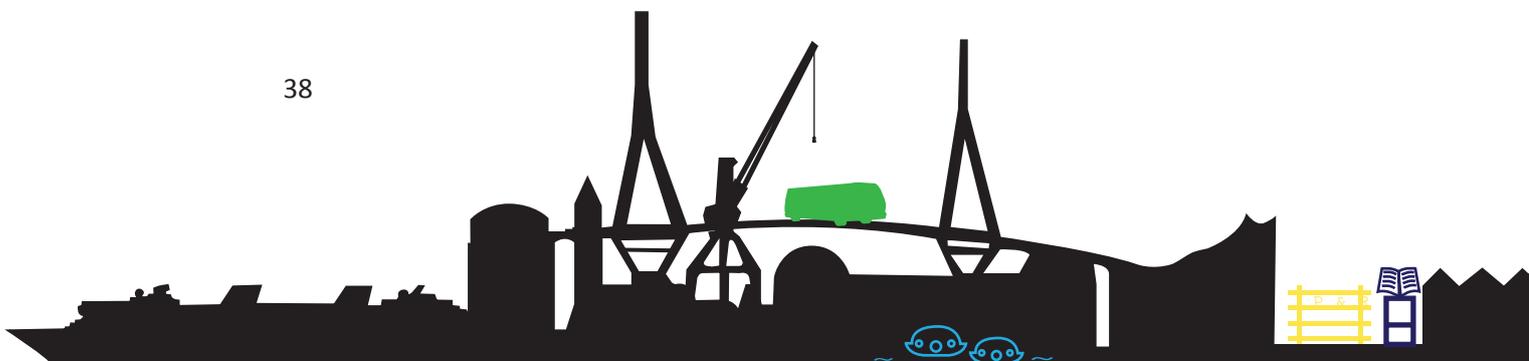
Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte der Diskussionsrunde dargestellt, die Inhalte sind allerdings auf elementare Aussagen reduziert.

Anwesend waren Suitbert Schmidt, der Leiter des P2-Projektes Nexthamburg und die vollständige P2-Gruppe, von der Mareike Zamzow und Benjamin Schimmer die Moderation übernommen haben. Des Weiteren waren die Gäste Julian Petrin, Stefan Kreutz und Prof. Dr.-Ing. Jürgen Pietsch eingeladen.

Der Diskussionsabend war in mehrere Abschnitte gegliedert:

1. Kurzvorstellung von Nexthamburg (Julian Petrin)
2. Stadtplanung, Bürgerbeteiligung neue Perspektiven (Jürgen Pietsch)
3. Diskussionseröffnung
4. Kurzes Fazit der Experten über die Diskussion

Den Einstieg des Abends bildeten einleitende Worte von Suitbert Schmidt und eine Begrüßung durch die Moderatoren. Im nächsten Schritt stellten sich die geladenen Gäste Stefan Kreutz, Julian Petrin und Prof. Dr.-Ing. Pietsch kurz vor.



Ziel der Veranstaltung war das Kennenlernen anderer Standpunkte über Nexthamburg. Bevor die Diskussion eröffnete wurde, wiesen die Moderatoren auf elementare Diskussionsregeln hin.

Kurzvorstellung von Nexthamburg:

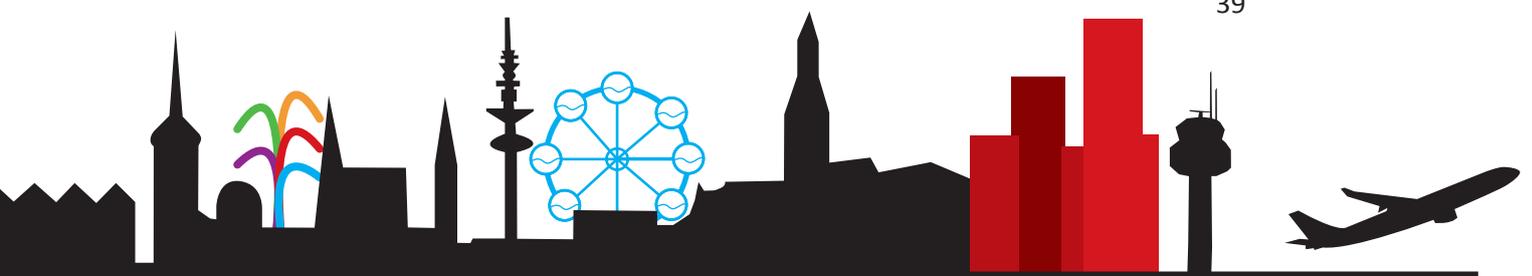
Nexthamburg wurde im April 2009 gegründet. Es gab jedoch einen Vorläufer der bis 1996 zurückreicht: Urbanista, welches von Julian Petrin auch als Greenpeace der Stadtplanung bezeichnet wurde.

Nexthamburg hingegen basiert auf einem Förderprogramm des Bundes, welches eine neue Methode ausprobiert. Nexthamburg ist eine Firma, die in diesem Rahmen gegründet wurde. Ziel von Nexthamburg ist es, möglichst viele Menschen zu erreichen, um die Stadt zu entwickeln und um andere Themen anzustoßen als die, die in der hohheitlichen Agenda vertreten sind.

Nexthamburg ist unabhängiger als die Politik, so dass Bürger und Experten über die Stadt nachdenken ohne die Stadt als Auftraggeber im Hintergrund zu erleben. Anders denken wird so ermöglicht. Vorläufer dieser Art gab es ebenfalls in den Architektursommern.

Andere, vor allem bildliche Ergebnisse, können so durch freie Diskussionen gefördert werden. Ein Beispiel dafür sind die Sessions von Nexthamburg bei denen 120 Personen frei über Ideen für Hamburg diskutieren und diese anschließend weiterentwickeln. Auch unterschiedlich viele Personen engagieren sich im Internet und auf der Plattform von Nexthamburg für die Stadt Hamburg.

Es gibt viele Ideen und Wünsche für die Stadt von Übermorgen zu entwickeln, nicht alle Ideen sind sinnvoll und einige hätten in der Politik keine Chance, weil sie nicht auf der Agenda stehen. Politik hat andere Schwerpunkte als die Bürger, so Petrin. Daher muss es einen Akteur geben, der versucht Themen zu entwickeln, die keine Chance, Reife und Aussagekraft hätten, damit diese Ideen gesammelt und zu Themen Blöcken zusammengefasst werden können. Nexthamburg hat im Übrigen ab Januar 2010 eine



Zukunftsstudie vorgesehen, welche von den Teilnehmern auf der Plattform gewählt wird und anschließend von dem Expertenteam bei Nexthamburg weiterentwickelt werden kann.

Weil die herkömmliche Planung sich weiter von der hoheitlichen Planung entfernt und es kaum noch behördliche Impulse gibt, möchte Nexthamburg die Rolle des Impulsgebers übernehmen.

Julian Petrin glaubt an die Langzeitwirkung von Nexthamburg, ein langfristiger Nutzen von entstehenden Ideen, wenn sie auf ein bestimmtes Niveau gebracht werden. Einige Ideen werden irgendwann vielleicht auch verwirklicht, erklärte uns Herr Petrin.

Um einen ausführlichen, anderen Standpunkt zu Nexthamburg zu erhalten, hatte Prof. Dr.-Ing. Jürgen Pietsch ebenfalls einen kurzen Vortrag über Stadtplanung, Bürgerbeteiligung und neue Perspektiven vorbereitet. Dieser sollte dem Vortrag von Julian Petrin gegenüber gestellt werden.

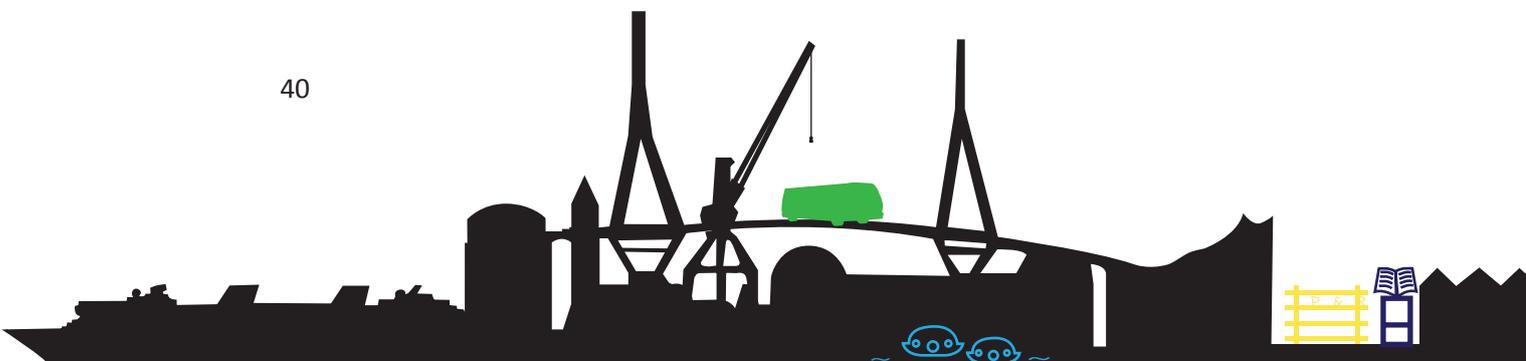
Zunächst ging Herr Pietsch auf das Thema Demonstrationen ein, in denen die Bevölkerung in die Stadtentwicklung mit einbezogen wurde.

Sein erstes Beispiel war der Umzug der Universität Hamburg in die HafenCity zu der es eine Onlinediskussion gab. Es wurde gesagt, dass sich viele beteiligen. Es haben sich aber nur 220 Personen beteiligt, so Herr Pietschs Argument.

Ein weiteres Beispiel ist die Neugestaltung des Hamburger Domplatzes. Das Vorhaben wurde, trotz einer offiziellen Planung mit 285 Teilnehmern und breiten Diskussion in Zeitungen, gegen einen Entwurf eines Büros ohne Wettbewerb ausgetauscht.

Herr Pietsch stellt das Können und den Beitrag von Demonstrationen und Nexthamburg in Frage und ebenso, dass alle relevanten Personen Gruppen bei Beteiligungen ausreichend erfasst werden. Er ist hingegen der Meinung, dass es für Beteiligungen Regeln geben muss.

Außerdem darf die Rolle der Medien nicht außer Acht gelassen werden. Gerade Medien können Diskussionen am Leben erhalten, wichtige Planungen kippen und Proteste



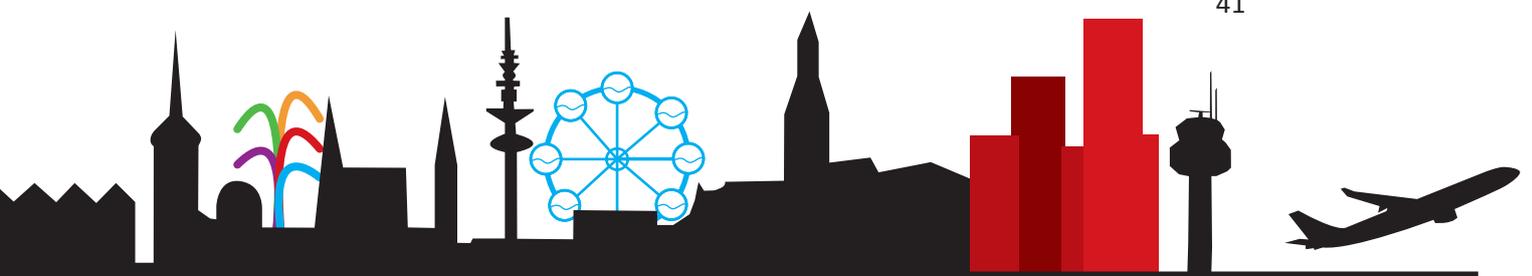
bekannt machen. Die Rolle der Medien sei demnach sehr wichtig und dort sollte mehr geforscht werden, so Herr Pietsch.

Schließlich wird momentan nicht die breite Bevölkerung von Hamburg angesprochen und daher sei Nexthamburg nicht demokratisch legitimiert, argumentierte Herr Pietsch weiter. Würde man Nexthamburg glauben schenken, so wäre das Ergebnis verzerrt und eine nachhaltige Entwicklung wäre gefährdet.

Diskussionseröffnung:

Stephan Kreuzt findet die Idee ein Forum zu schaffen, in dem Ideen diskutiert werden können, gut. Aber er zweifelt, genau wie Herr Pietsch, die Glaubwürdigkeit der Plattform von Nexthamburg an. Die Plattform unterliege einem Prozess, der Zeit brauche. Die Menschen seien es nicht gewohnt, nach ihren Wünschen und Ideen gefragt zu werden. Ziel müsste es daher sein, die Neugier für Stadtentwicklung zu wecken. Wichtig ist aber, dieses im Zusammenhang mit: Wie funktioniert Stadtentwicklung? zu machen, wo vorerst erläutert wird, wie Stadtentwicklung funktioniert. Ohne Basiswissen machten die ganzen Diskussionen wie zum Beispiel über das Frappant-Gebäude, keinen Sinn, weil Partikularinteressen sich durchsetzen, so Herr Kreuzt. Es handle sich um Planung von unten, in denen man erst aktiv werde, wenn man selbst betroffen sei. Dies ist nach dem Prinzip: Not in my backyard zu verstehen. Daher müssen Rahmenbedingungen für Diskussionen klargemacht werden, in denen die Zuständigkeiten geklärt werden und dann erst deutlich wird, wann die Stadt überhaupt verantwortlich ist. Dies ist auf der Projektebene einfacher zu diskutieren. Offenheit, mit der auf die Menschen zugegangen wird, ist wichtig um unterschiedliche Stimmen zu bekommen und um Meinungen nicht zu polarisieren.

Julian Petrin gesteht, dass IKEA bei Nexthamburg angefragt habe und in den Dialog eintreten will. Nexthamburg habe jedoch Zweifel, ob das Mitwirken überhaupt möglich sei oder die Firma dabei riskiere auf ein Partikularinteresse einzugehen. Schließlich müssen alle Interessen widerspiegelt werden. Außerdem betont Julian Petrin, dass



Nexthamburg keine Bürgerbeteiligung sei, sondern als Think Tank zu verstehen sei.

In der herkömmlichen Agenda der Politik gibt es kein crowd sourcing. Nexthamburg sieht es vor, eine derartige Struktur aufzubauen. Bisher gibt es keine Lobby für die Interessen der Menschen, die sich nicht wie ein Unternehmen organisiert haben. Nexthamburg möchte den Menschen die Möglichkeit geben, über Nexthamburg Einfluss zu nehmen. Es möchte eine feste Community von 1000 Leuten aufbauen, damit sie auch eine Bedeutung haben und somit legitimiert sind.

Herr Pietsch fand, dass die Menschen das Recht haben sich nicht für Stadtentwicklung zu interessieren. Engagement muss nicht unbedingt für Stadtplanung vorhanden sein, sondern kann sich auch auf andere Freizeitaktivitäten konzentrieren. Das Sozialverhalten der Menschen habe sich durch das Internet, das Handy und weitere neuartige technische Entwicklungen verändert, so Herr Pietsch. Es müsse auf die neuen Verhaltensweisen, die die Stadt verändern, eingegangen werden. Die Politik sei aber noch nicht so weit. Nexthamburg wird die Stadt jedoch nicht so verändern, wie technische oder andere Veränderungen dies bewirkt haben, argumentierte Herr Pietsch.

Was die Intensität der Veränderung angeht, stimmt Herr Petrin Herrn Pietsch zu. Allerdings sei Nexthamburg erst in der Anfangsphase und habe bereits die ersten Meter zu einer relevanten Stimme in der Stadt geschafft. Einzelne Interessen werden immer stärker, Nexthamburg will aber alle Meinungen abbilden, um auch eine Legitimation zu erlangen.

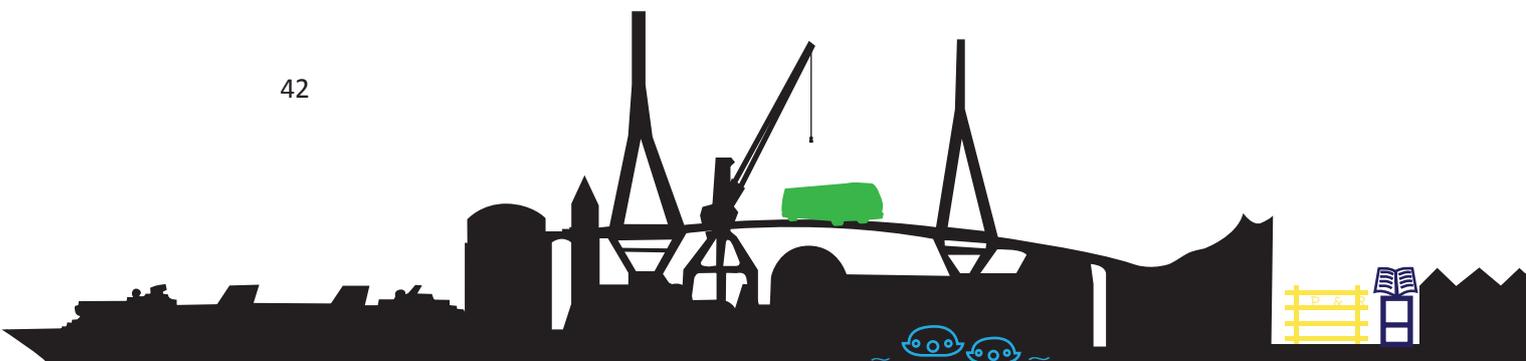
Im nächsten Abschnitt der Diskussionen, befassten sich die Gäste mit den Fragen:

Was eine gute Beteiligung ist?

Was sollten diejenigen wissen, die sich beteiligen wollen?

Bürger müssen informiert werden, aber in wie weit?

Julian Petrin ist der Ansicht, dass Erfahrung, elitäre Themen mit Alltagswissen auf eine Stufe gestellt werden sollen. Intuitives Gefühl für Stadt und Raum habe jeder Mensch und jeder Mensch sehe andere Facetten. Es müssten nur neue Blickweisen auf eine

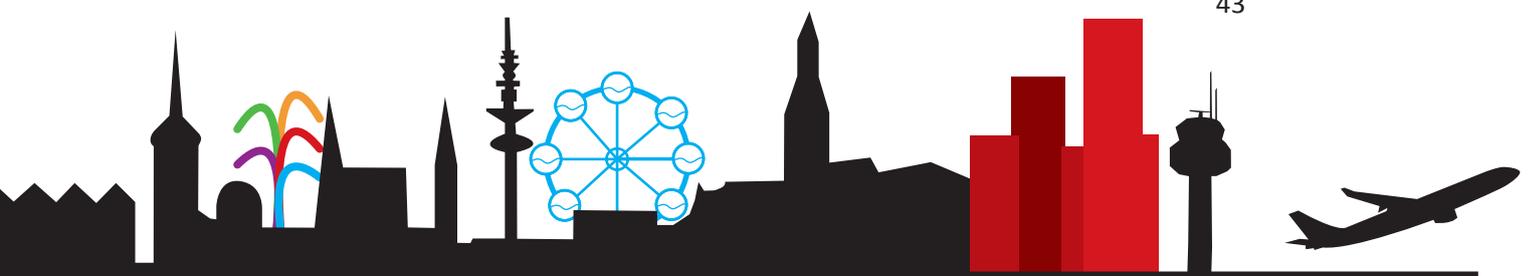


Sache aufgezeigt werden. Das Wissen darüber müsste ebenfalls nur aktiviert werden. Herr Pietsch dagegen ist überzeugt, dass das Wissen der Menschen über Stadt und Stadtentwicklung viel besser sei als die meisten Stadtplaner meinen. Dieses Wissen sei allerdings unterschiedlich verteilt, genau wie der Bildungsgrad der einzelnen Personen in der Stadt. Lobbyinteressen werden ohne Rücksicht durchgesetzt. Auch Gentrifizierung wird als negativ angesehen und wird nicht mehr zugelassen, so Herr Pietsch. Es gebe Brüche in der Argumentation, wobei Gentrifizierung ein normaler Prozess der Stadtentwicklung ist.

Stephan Kreutz hingegen vertritt die Meinung, dass es heute einen großen Unterschied zu den Planern der 50er und 60er Jahre gibt. Diese haben in eigener Verantwortung bestimmt, was für die Stadt und ihre Bürger richtig sei. Das war nicht immer die beste Lösung und diese wurde nicht immer akzeptiert, erklärte er. Auch Beteiligungsformen seien nicht immer die beste Lösung, teilweise komme etwas dabei heraus, was die Bürger gar nicht wollten. Stadtentwicklung ist seiner Ansicht nach Alltagsgeschehen, so dass man sich fragen muss, was wir für die Stadt tun? Wir tun etwas für die Stadt und Stadtentwicklung, in dem wir die vorhandenen Geschäfte, den öffentlichen Personennahverkehr und weitere Einrichtungen in der Stadt nutzen. Den Bürgern, die sich beteiligen muss deutlich gemacht werden, und das nicht nur auf Projektebene, dass es Prozesse innerhalb einer Stadt und Gesellschaft gibt und dass diese Prozesse alle zusammen miteinander verknüpft sind.

Julian Petrin machte an dieser Stelle jedoch deutlich, dass jedes Problem der Stadtentwicklung aus mehreren Blickwinkeln betrachtet werden muss. Es gibt Stadtentwicklung und die Faktoren, die diese beeinflussen. Planung gerät immer weiter in den Hintergrund. Es gebe die Stimulation der Stadtentwicklung und die Prozesse durch Nexthamburg. Stadtentwicklung ist nicht konkret steuerbar, sondern nur noch stimulierbar.

Nach ausführlicher Beleuchtung der obigen Fragestellung durch die Moderation, wurden die Gäste aufgefordert einzuschätzen, wie viel Macht die Firma Nexthamburg be-



sitze.

Julian Petrin selbst sagt über die Firma Nexthamburg aus, dass es noch zu früh sei, über Macht zu sprechen. Nexthamburg gibt es erst seit einem halben Jahr. Dennoch hat IKEA angerufen, Nexthamburg hat eine gewisse Relevanz erlangt und bekommt eine gewisse Aufmerksamkeit.

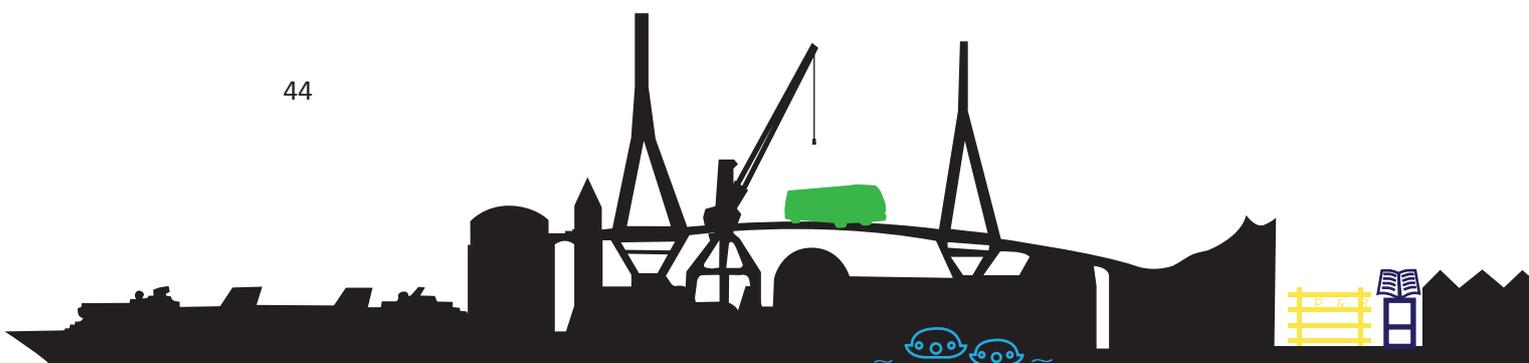
Herrn Pietsch Ansicht nach bestimmt Politik die Stadtplanung. Da die Politik viel zu konservativ sei, um eine neue, gute Idee durchzusetzen und nebenbei durch Wahlperioden Innovativität erschwert, müsse erst einmal gelernt werden, was in der Zukunft wichtig sei, um eine gute Entwicklung zu ermöglichen. Das größte Problem der Stadtentwicklung sei die finanzielle Einstellung zu ihr. Am liebsten würden die Bürger kein Geld für Stadtentwicklung ausgeben wollen, so Herr Pietsch.

Stephan Kreuzt bestärkte Herrn Pietsch' Meinung. Wenn die Stadt so aussieht, wie sich die breite Masse das vorstellt, wäre es grausam. Planung wird gebraucht, um den Eifer zu reduzieren, Zeit zu finden, kritisch zu hinterfragen, abzuwägen und das gesamte Interesse zu betrachten. Die Bevölkerung muss nicht jedes Projekt mögen, sie kann sich auch langsam daran gewöhnen.

Während der Diskussion wird Julian Petrin deutlich gezeigt, dass Nexthamburg durchaus als eine Form der Bürgerbeteiligung interpretiert werden kann. Er machte zu dieser These jedoch klar, dass das Think Tank elementar für Nexthamburg sei und Nexthamburg an sich das Ziel eines Think Tanks verfolge. Dieses Ziel soll den Nutzern der Plattform nicht verborgen bleiben. Schließlich verfolge Nexthamburg mit der Ideenplattform, den Sessions und den Wahlen der Topideen, diese in Form einer Studie zu entwickeln, und verstehe sich als eine Zusammenarbeit, als eine Säule von Bürgern und eine Säule von Experten. Die Studie müssten nicht 1:1 realisiert werden, aber sie könnte die Stadtentwicklung möglicherweise stimulieren, erklärte uns Herr Petrin.

Kurzes Fazit der Experten über die Diskussion:

Herr Pietsch interessierte es sehr, was die Projektgruppe aus der Diskussionsrunde



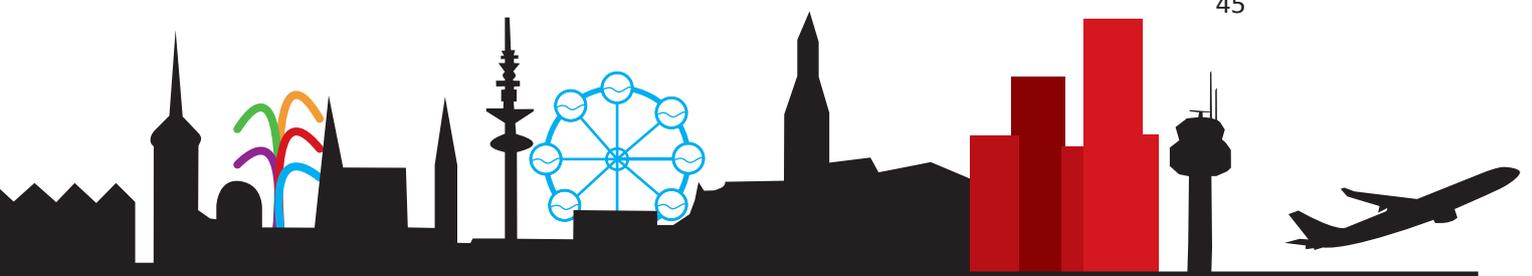
mitnehmen würde und er hofft, dass wir mit Hilfe der Diskussion auch einen anderen Blickwinkel auf Nexthamburg erhalten haben.

Herr Petrin hingegen empfand die Diskussion als spannend. Jede Konfrontation mit Nexthamburg bringe das Firmenkonzept weiter, auch möchte er die Ideenschmiede des Think Tanks weiter in sein Konzept integrieren.

Herr Kreutz, der am nächsten Morgen bei der Projektgruppe zur Zwischenpräsentation eingeladen war, freute sich am nächsten Tag, unsere Meinungen zum Expertenabend anzuhören. Des Weiteren war er der Meinung, dass Stadtentwicklung ein großes und breites Feld sei, so dass es schwierig sei, zielführende Konzeptideen zu komprimieren und zusammenzufassen.

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass Nexthamburg nicht auf einem starren Konzept aufbaut, sondern sich laufend weiterentwickelt und den Gegebenheiten anpasst. Es verfolgt keine klassische Form der Bürgerbeteiligung, sondern sammelt Ideen von Bürgern, um sie sinnvoll zu nutzen und um die Ideen in der Stadtentwicklung zu stimulieren. Das Think Tank, welches Nexthamburg momentan als stadtplanerische Methode zugrunde liegt, ermöglicht eine effiziente Nutzung dieser Ideen. So kann aus einer einfachen Idee eine Stadtentwicklungsmaßnahme entstehen, die von der Politik eventuell nie auf der Agenda gestanden hätte und somit nie berücksichtigt worden wäre.

Die Projektgruppe musste nach der Diskussionsrunde ihre Haltung zu Nexthamburg noch einmal überdenken. Bisher hatte die Gruppe Nexthamburg als eine Form der informellen Bürgerbeteiligung gesehen. Das Säulenmodell mit der Think Tank Methode, eröffnet der Gruppe eine neue Sichtweise, die nun in das Projekt integriert werden musste und die eine Wende im Verständnis zu Nexthamburg darstellte.



## 2.8 Think Tanks

Think Tanks sind privat oder öffentlich finanzierte, praxisorientierte Forschungsinstitute, die wissenschaftlich fundierte, politikbezogene und praxisrelevante Fragestellungen behandeln und im Idealfall entscheidungsvorbereitende Ergebnisse und Empfehlungen liefern.<sup>18</sup> Sie sind Organisationen des dritten Sektors, das heißt sie agieren auf dem Nonprofit-Sektor und sind somit nicht gewinnorientiert. Hier ist anzumerken, dass Think Tanks besondere Merkmale innehaben. Zum einen arbeiten sie gemeinnützig und sind sie von zentralen, politischen Entscheidungsprozessen unabhängige Organisationen. Zum anderen haben sie das Ziel, auf den politischen Entscheidungsprozess Einfluss zu nehmen.

Grundsätzlich kann man vier wesentliche Grundfunktionen erkennen, welche Think Tanks erfüllen:<sup>19</sup>

### Informations- und Ideengewinnung (Produktion)

Die primäre Aufgabe von Think Tanks liegt in der Produktion von Informationen und der Generierung von anwendungsorientiertem Wissen.

### Informations- und Ideenverarbeitung (Diffusion)

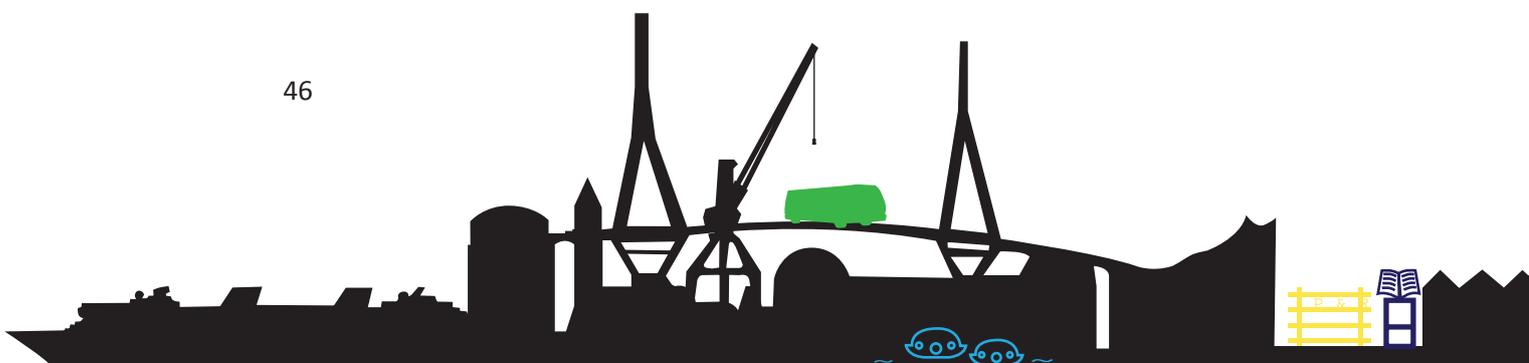
Nachdem Informationen zusammengetragen worden sind, wird das Wissen verarbeitet und publiziert. Dies kann in verschiedenen Formen geschehen, unter anderem durch Artikel in Fachzeitschriften, wissenschaftlichen Journalen oder aber auch einfachen Newslettern.

### Allokations- und Netzwerkfunktion (Networking)

Think Tanks stellen den am Entscheidungsprozess Beteiligten eine Kommunikations-

<sup>18</sup> Vgl. Thunert, Martin: Think Tanks in Deutschland – Berater der Politik? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B51/2003, S. 30-38

<sup>19</sup> Vgl. Think Tanks in Deutschland: [http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang\\_2006\\_think-tanks-in-deutschland.pdf](http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang_2006_think-tanks-in-deutschland.pdf), Zugriff 24.01.2010



plattform zur Verfügung. Mit der Veranstaltung von Seminaren, Symposien, Konferenzen und Vorträgen bieten sie hierfür die geeignete Infrastruktur.<sup>20</sup> Von Think Tanks zur Verfügung gestellte Internetforen bieten allen Interessierten eines Themas die Möglichkeit in Kontakt zu treten und ihr Wissen auszutauschen. Dies ist ein ideales Mittel der Kommunikation, da der Nutzen groß und der Aufwand an Zeit und Kosten minimal ist.<sup>21</sup>

Elitentransfer beziehungsweise Elitenrekrutierung (Transformation)

Transformation ist die Funktion der Rekrutierung von politischem Personal durch die Think Tanks, welche auf das Wissen der Think Tanks zurückgreifen und eine enge Verflechtung ermöglichen.

Die Erfolgsquote der Arbeit von Think Tanks ist nicht messbar und daher ist es schwer eine Aussage zu treffen, jedoch kann wohl festgehalten werden, dass es als vielversprechend gilt, im Rahmen eines Think Tanks Konzepte auszuarbeiten.

## 2.9 Was ist ein Experte?

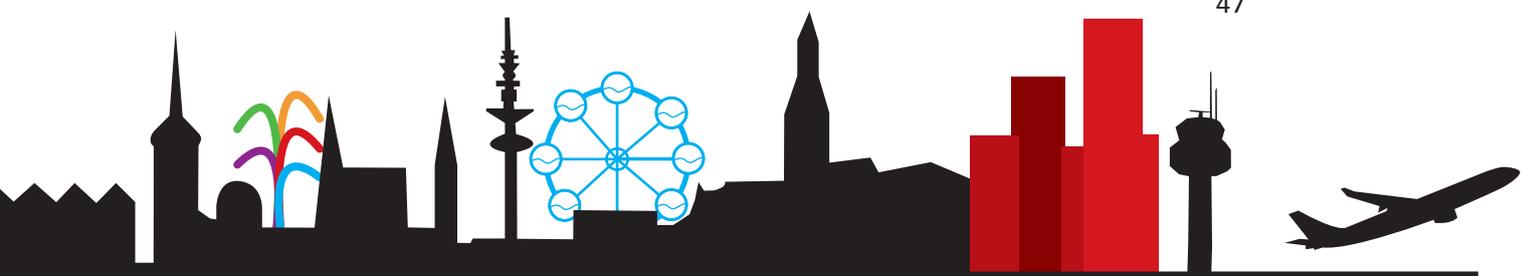
Das aus dem Lateinischen „expertus“ abgeleitete Wort Experte, bedeutet „sachkundig“ oder „erprobt“. Daraus entwickelte sich, als Vorläufer des heutigen Experten, erst einmal das Wort Experiment, welches die Tätigkeit des Erprobens oder eines Versuches symbolisiert.<sup>22</sup>

Jede Person kann ein Experte für ein bestimmtes Gebiet sein. Eine Ausbildung, Schulbildung oder andere Art von akademischer Bildung ist keine Voraussetzung. Beispielsweise kann eine Mutter eine Expertin für ihre Kinder sein, denn nur sie weiß, wie sie ihr Kind wieder aufmuntern kann oder was ihr Kind als Lieblingsspeise ansieht.

20 Vgl. Gellner, Winand: Ideenagenturen für Politik und Öffentlichkeit, Think Tanks in den USA und in Deutschland, Studien zur Sozialwissenschaft Band 157, Westdeutscher Verlag 1995, Opladen

21 Vgl. Think Tanks in Deutschland: [http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang\\_2006\\_think-tanks-in-deutschland.pdf](http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang_2006_think-tanks-in-deutschland.pdf), Zugriff 24.01.2010

22 archo student-online GmbH: <http://www.student-online.net/dictionary/action/view/Glossary/5214a7b2-b9e9-1028-9a84-00096b3f4e2e>, Zugriff am 18.01.2010



Dennoch gebraucht die Mehrheit häufig das Wort Experte nur für Personen, die Wissenschaftler oder Sachverständige sind. Die Voraussetzung für dies ist ebenfalls ein umfangreiches Wissen auf einem oder mehreren bestimmten Sachgebieten oder sie müssen über eine spezielle Fähigkeit verfügen. Der Experte arbeitet die Erkenntnisgewinnung der Forscher auf und wandelt sie zu einem Verfügungswissen um. Das bedeutet, der Experte macht das Ergebnis der Forscher für eine größere Gruppe anschaulicher und vermittelt sein Wissen und neue Erkenntnisse an andere. Selbstverständlich kann der Forscher auch gleichzeitig als Experte auftreten, wenn er das von ihm gesammelte Wissen weitervermittelt. Das Wissen des Experten steht oft der Öffentlichkeit oder der Politik zur Verfügung und verhilft häufig diesen Gruppen Lösungen für Probleme in unbekanntem Fachgebieten zu finden.

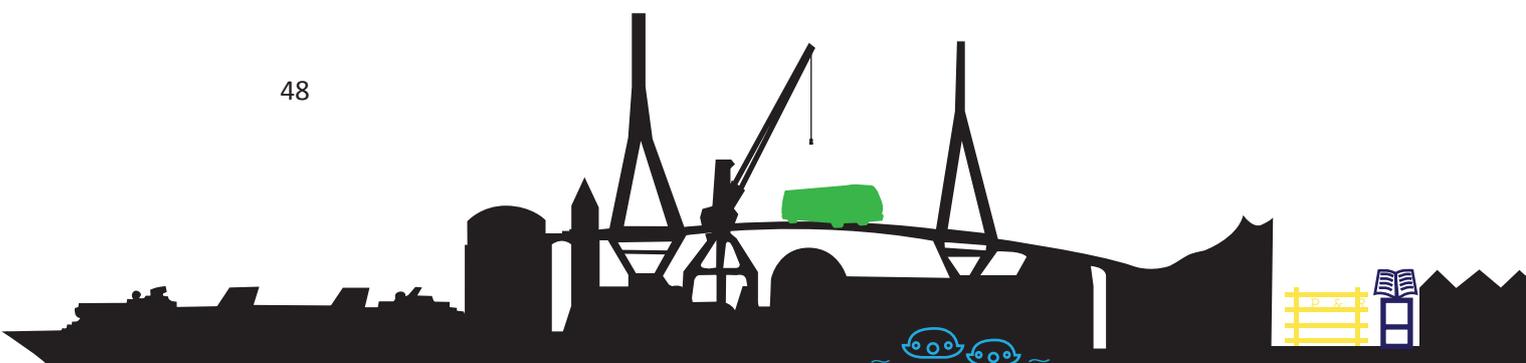
Doch wie erkennt man, ob eine Person ein Experte ist? Wenn eine Person für alles eine Antwort hat und keine Unsicherheit vorweist, reicht dies vielen schon um den Begriff Experte zu gebrauchen. Oft werden bei öffentlichen Diskussionen so genannte „Pseudoexperten“ als Experten anerkannt, denn sie sind zumeist mit der Öffentlichkeit und dem Auftreten in dieser vertraut und verkaufen sich dementsprechend überzeugend. Hingegen kommen echte Experten des Öfteren bei solchen Gesprächsrunden zu kurz und werden bedauerlicherweise durch Unsicherheiten und Unwägbarkeiten nicht anerkannt. Doch die Biographie und die professionelle Art und Weise der Aussagen verorten den wissenschaftlichen oder sachverständigen Experten, der sich bei genauerer Beobachtung deutlich von anderen absetzt.

### 3. Analysephase

#### 3.1 Bürgerbeteiligungen

##### 3.1.1 Formelle Bürgerbeteiligung

In der Stadtplanung unterscheidet man zwischen formal definierten und informellen Formen und Verfahren zur aktiven Beteiligung der Bürger an Planungs- und Entwick-



lungsprozessen.<sup>23</sup> Der Gesetzgeber legt im §3 BauGB Beteiligung der Öffentlichkeit den rechtlichen Rahmen für die formelle Bürgerbeteiligung fest.

Bei der Aufstellung eines Flächennutzungsplans als auch des Bebauungsplans durchläuft die Planung acht Phasen bis der Plan seine Rechtsgültigkeit erhält. In diesen Phasen sieht der Gesetzgeber die Beteiligung der Bürger an zwei wichtigen Positionen vor. Dabei handelt es sich zum einem laut §2 Abs. 1 BauGB sowie §3 Abs. 1 BauGB um die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses bei dem eine frühzeitige Bürgerbeteiligung gewünscht ist und Raum zur Erörterung und Diskussion über das vorliegende Planungskonzept gegeben wird. Dies ist sowohl mündlich, als auch schriftlich möglich.

#### §2 BauGB: Aufstellung der Bauleitpläne

Die Bauleitpläne sind von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen. Der Beschluss, einen Bauleitplan aufzustellen, ist ortsüblich bekannt zu machen.<sup>24</sup>

#### § 3 BauGB: Beteiligung der Öffentlichkeit

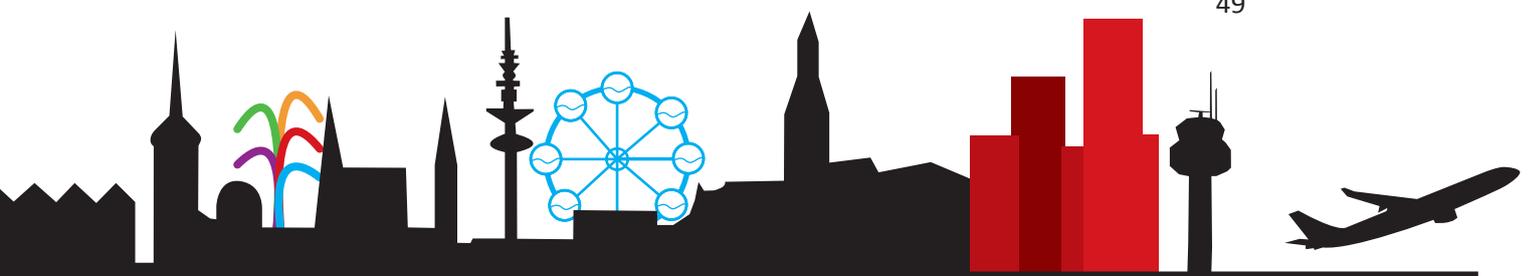
(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. Von der Unterrichtung und Erörterung kann abgesehen werden, wenn zum einen ein Bebauungsplan aufgestellt oder aufgehoben wird und sich dies auf das Plangebiet und die Nachbargebiete nicht oder nur unwesentlich auswirkt oder zum anderen die Unterrichtung und Erörterung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind.

An die Unterrichtung und Erörterung schließt sich das Verfahren nach Absatz 2 auch an, wenn die Erörterung zu einer Änderung der Planung führt.<sup>25</sup>

23 Bischoff; Selle: Sinning: Informieren, Beteiligen, Kooperieren: Kommunikation in Planungsprozessen: Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Dortmund: Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 2005: S.98

24 Vgl. §2 Aufstellung der Bauleitpläne, BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_2.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_2.html), Zugriff am 11.12.2009

25 Vgl. §3 Beteiligung der Öffentlichkeit, BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009

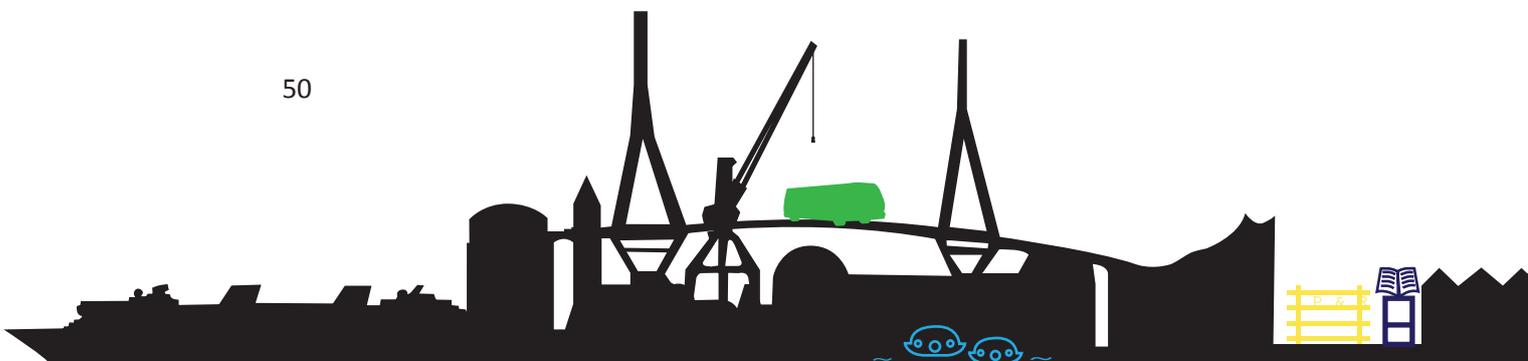


Des Weiteren handelt es sich um die laut §3 Abs. 2 BauGB öffentliche Bekanntmachung und förmlichen Auslegung des (vorerst) gültigen Planentwurfs. Es handelt sich hierbei um einen streng formalisierten Ablauf. Anregungen und Bedenken seitens des Bürgers sowie Auskünfte und Erläuterungen seitens der Verwaltung müssen schriftlich und innerhalb einer festen Beteiligungsfrist vorgebracht werden.<sup>26</sup>

(2) Die Entwürfe der Bauleitpläne sind mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen; dabei ist darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen während der Auslegungsfrist abgegeben werden können, dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bauleitplan unberücksichtigt bleiben können und bei Aufstellung eines Bauungsplans, dass ein Antrag nach § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung unzulässig ist, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht werden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder verspätet geltend gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können. Die nach § 4 Abs. 2 Beteiligten sollen von der Auslegung benachrichtigt werden. Die fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen sind zu prüfen; das Ergebnis ist mitzuteilen. Haben mehr als 50 Personen Stellungnahmen mit im Wesentlichen gleichem Inhalt abgegeben, kann die Mitteilung dadurch ersetzt werden, dass diesen Personen die Einsicht in das Ergebnis ermöglicht wird; die Stelle, bei der das Ergebnis der Prüfung während der Dienststunden eingesehen werden kann, ist ortsüblich bekannt zu machen. Bei der Vorlage der Bauleitpläne nach § 6 oder § 10 Abs. 2 sind die nicht berücksichtigten Stellungnahmen mit einer Stellungnahme der Gemeinde beizufügen.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Vgl. ECOLUP Ecological Land Use Planning: Gesetzlich geregelte Bürgerbeteiligung Formelle Verfahren, [http://www.ecolup.info/docs/indexeco\\_navi.asp?id=7667&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=7667](http://www.ecolup.info/docs/indexeco_navi.asp?id=7667&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=7667), Zugriff am 11.12.09

<sup>27</sup> Vgl. §3 Beteiligung der Öffentlichkeit, BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009



Neben der Beteiligung am Planaufstellungsverfahren, haben die Bürger des Weiteren auch die Möglichkeit über ein Bürgerentscheid oder Bürgerbegehren in die Planung einzugreifen, sie zählen ebenfalls zu den gesetzlich geregelten Formen der Partizipation. Das Bürgerbegehren ermöglicht eine nachträgliche Verfahrenskorrektur. Es greift dort ein, wo nach Ansicht der Bürger in der Entscheidungsfindung etwas falsch gelaufen ist und erlaubt ihnen, das Planungsergebnis aufzuhalten oder zu korrigieren.<sup>28</sup>

### 3.1.2 Informelle Bürgerbeteiligung

Neben der im BauGB vorgeschriebenen Bürgerbeteiligung, sowie der Beteiligung von Gemeinden und Trägern öffentlicher Belange, gibt es informelle Formen der Bürgerbeteiligung, die auf keiner Rechtsgrundlage basieren. Daher wird diese Form der Beteiligung auch freiwillige Bürgerbeteiligung genannt.<sup>29</sup> Inwiefern diese Beteiligungsform genutzt wird, liegt im Ermessen der jeweiligen Entscheidungsträger.<sup>30</sup>

Die formelle Bürgerbeteiligung kann durch Methoden der informellen Bürgerbeteiligung erweitert und so die Kooperation zwischen der Planungsinstitution und der Bürgerschaft ausgeweitet werden. Sie kann aber auch parallel oder separat dazu erfolgen.

Es gibt verschiedene Methoden und Instrumente der informellen Beteiligung. Diese lassen sich laut Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle (RWTH-Aachen) in drei Kategorien unterteilen: informierende, beteiligende und kooperierende Instrumente.

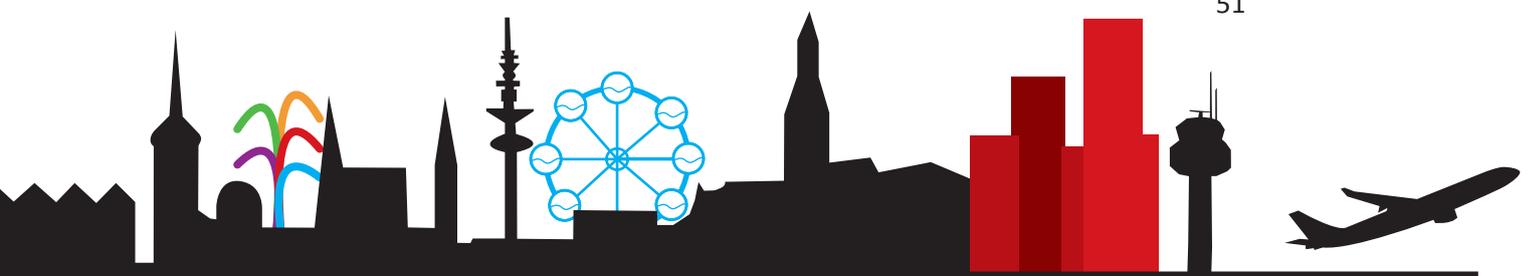
Die informierenden Instrumente dienen dazu, die Bürgerinnen und Bürger über ein planungsbezogenes Vorhaben zu informieren und erste Meinungen auszutauschen. Die Reaktionen werden dabei allerdings kaum erfasst oder berücksichtigt. Beispiele hierfür sind: lokale Medien, Bürgerversammlungen oder Aushänge.<sup>31</sup>

28 Vgl. ECOLUP Ecological Land Use Planning: Gesetzlich geregelte Bürgerbeteiligung Formelle Verfahren, [http://www.ecolup.info/docs/indexeco\\_navi.asp?id=7667&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=](http://www.ecolup.info/docs/indexeco_navi.asp?id=7667&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=), Zugriff am 11.12.09

29 Vgl. TU-Berlin: Formelle und informelle Instrumente der Raumplanung, [http://planung-tu-berlin.de/Profil/Formelle\\_und\\_Informelle\\_Planungen.htm](http://planung-tu-berlin.de/Profil/Formelle_und_Informelle_Planungen.htm), Zugriff am 11.12.2009

30 Bischoff, Selle, Sinning: S. 98

31 Vgl. Bischoff, Selle, Sinning: S. 73



Als beteiligende Instrumente bezeichnet man Methoden, bei denen das Mitwirken und Mitgestalten der Bürgerinnen und Bürger im Mittelpunkt steht.<sup>32</sup> Beispiele wären: Arbeitsgruppen, Planungs-, Perspektiven- und Zukunftswerkstätten oder Workshops.

Die kooperierenden Instrumente dagegen umfassen nicht nur die „reine“ Beteiligung, sondern auch den Einbezug in Verhandlungen und Entscheidungsfindungsprozesse.<sup>33</sup> Runde Tische, Anwaltsplanungen und Mediation sind Beispiele für kooperative Arbeitsformen.

Die informelle Beteiligung ist ein sogenanntes „Bottom-Up“-Verfahren, das heißt es wird von unten, also durch die Bürger, eine Planungsidee oder ein Vorschlag erarbeitet und nicht „top down“ von der Planungsbehörde.

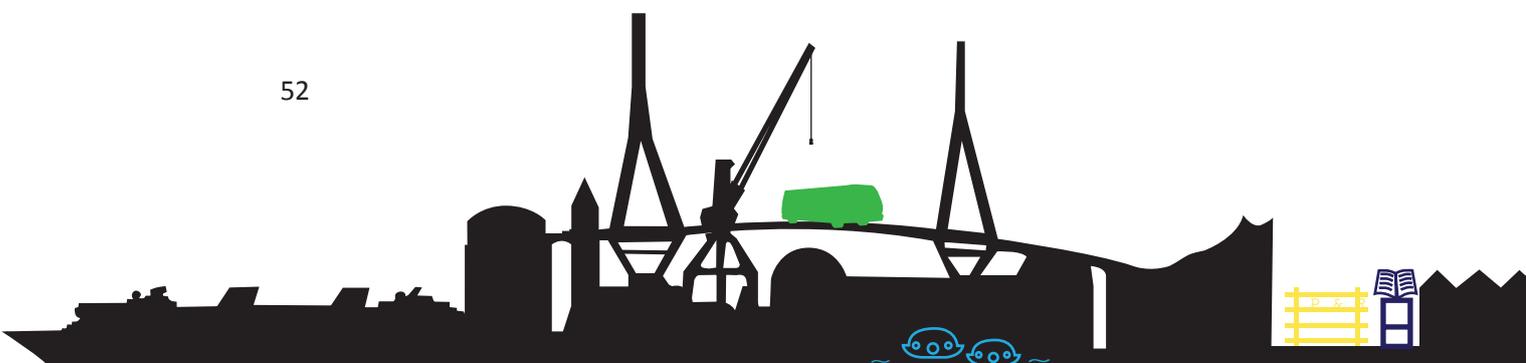
Ziel der freiwilligen Beteiligung ist es einen Dialog zwischen der planenden Institution, beispielsweise der örtlichen Gemeinde, der Politik sowie den Bürgern herzustellen. Durch diese Art von Kommunikation zwischen den betroffenen Akteuren sollen die einzelnen Interessen festgestellt und berücksichtigt werden. Informelle Methoden erfordern nicht nur bürgerschaftliches Engagement sondern auch die Bereitschaft der Behörden sich intensiver mit den Bedürfnissen der Bürger zu beschäftigen und gemeinsam ein umsetzbares Konzept zu entwickeln, welches möglichst allen Bedürfnissen gerecht wird. Dabei ist oft Kreativität und auch Verhandlungsgeschick gefragt.

Ein bekanntes Beispiel für informelle Formen der Bürgerbeteiligung ist die Zukunftswerkstatt oder seit einigen Jahren auch die E-Participation.

Ziel von Zukunftswerkstätten ist es, ein mögliches, auch unrealistisches Zukunftsszenario mit den Bürgern zu entwickeln. Anschließend wird dies auf Realisierbarkeit überprüft. Der Ablauf gliedert sich in eine Kritikphase, einer Art Bestandsaufnahme von aktuellen Problemen, einer Phantasiephase, in der eine mögliche Zukunft erarbeitet wird und eine Verwirklichungsphase in die Umsetzbarkeit der Phantasiephase geprüft

32 Vgl. Bischoff, Selle, Sinning: S. 98

33 Vgl. Bischoff, Selle, Sinning: S. 172



wird.<sup>34</sup>

Eine neue Form von informeller Bürgerbeteiligung, die sich in den letzten Jahren über das Internet entwickelte, ist die sogenannte E-Participation. „Partizipation per Internet“<sup>35</sup>, die sowohl Online-Foren, E-Votings, Chats und Onlinefragebögen beinhaltet. Meinungsaustausch, Abstimmungen oder Diskussionen finden auf einer virtuellen Plattform statt und erweitern so das Kommunikationsangebot.

### 3.1.3 Positive und negative Aspekte der Bürgerbeteiligung

Dieser Text entstand bei einem Interview mit Prof. Dr. Dipl.-Ing. Thomas Krüger zu dem Thema „Bürgerbeteiligung Nexthamburg“ am 17.12.2009.

Bürgerbeteiligung hat viele positive und negative Aspekte. Im Folgenden werden diese einander gegenüber gestellt.

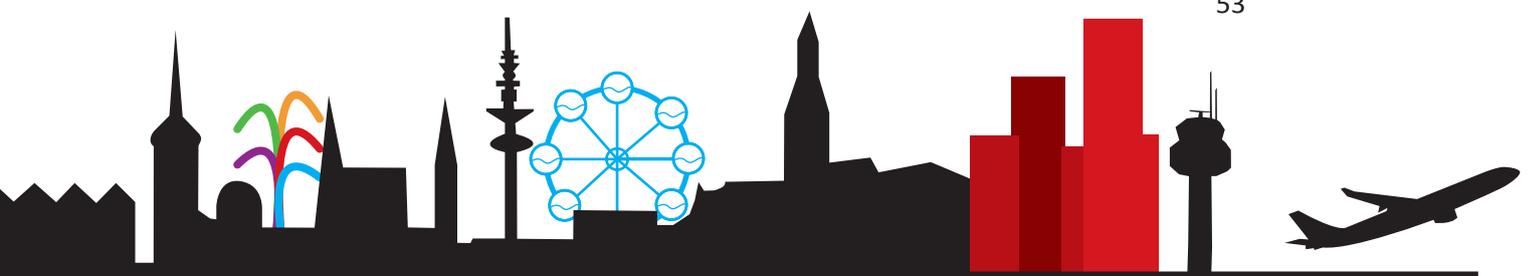
Die ursprüngliche Idee der Bürgerbeteiligung war durch die Beteiligung der Bürger die Planung zu verbessern, so dass Entwicklungen von den Bewohnern besser angenommen werden.

Jedoch gibt es noch Probleme in der Umsetzung der Beteiligung. Die klassischen Beteiligungsformen, die auch im BauGB festgelegt sind, werden in den meisten Fällen archaisch und schlecht umgesetzt. Es kommt kein moderner Dialog zustande. Aufgrund der Tatsache, dass die Behörden oftmals ein fertiges Konzept vorlegen und in der Präsentation wenig Raum für eine Diskussion lassen, so dass Ideen untergehen und nicht mehr aufgenommen werden können. Die Methode des Frontaldialogs mit anschließender Fragerunde ist keine geeignete Form der Beteiligung, da so auch viele Informationen verloren gehen können. Gute Ideen und Anregungen werden durch den Fortschritt des Planungsprozesses nicht mehr berücksichtigt. Es muss mehr Offenheit in der klassischen Bürgerbeteiligung zugelassen werden.

Des Weiteren können Aspekte, die sich auf der Fachebene durchsetzen, untergehen,

<sup>34</sup> Vgl. Bischoff, Selle, Sinning: S. 147

<sup>35</sup> Bischoff, Selle, Sinning: S. 168



da sie für Laien nicht richtig aufgearbeitet werden. Es herrscht eine hohe Selektivität unter den Beteiligten. Es äußern sich nur Personen, die über ein umfassendes Fachwissen zu dem Diskussionsgegenstand verfügen oder die sich besonders gut artikulieren können und sich auch mit Stimmengewalt durchsetzen. So setzen sich bestimmte, dominante Personengruppen durch.

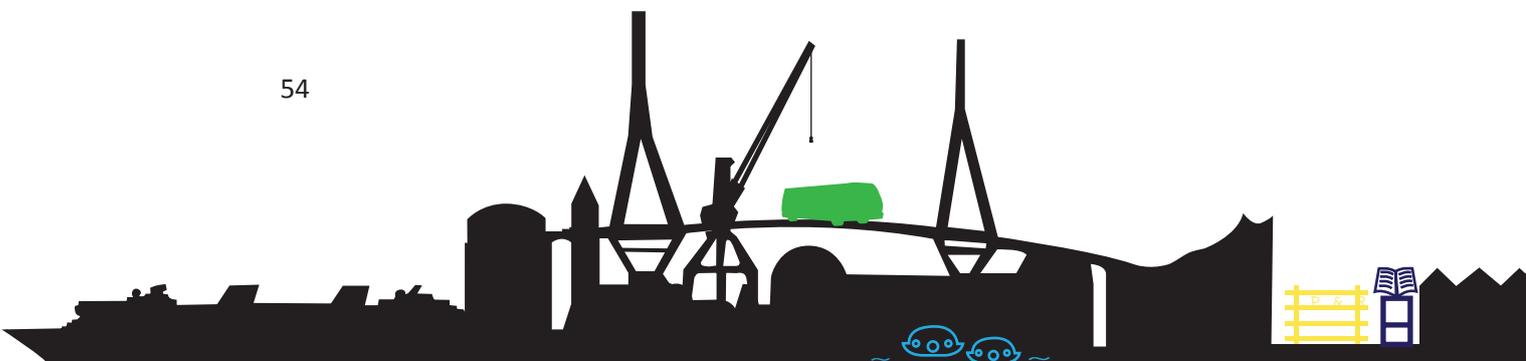
Ein weiterer Faktor ist die Uhrzeit, zu der Bürgerbeteiligungen stattfinden. Nicht alle Berufsgruppen haben die Möglichkeit teilzunehmen und sich zu engagieren. Daher sind nur bestimmte Gruppen in Beteiligungen anwesend.

Ein Faktor, der bestimmte Gruppen ausselektiert, ist der Hintergrund einzelner Personen. Viele Migranten können sich nicht gut genug artikulieren, um an solchen Diskussionen teilzunehmen oder befürchten, dass sie nicht das Recht haben, sich zu beteiligen. Es könnte auch sein, dass diese Gruppe kein Interesse hat, sich zu beteiligen, da sie nicht weiß, wie lange sie sich noch an dem momentanen Wohnort aufhält.

Zuviel Beteiligung kann ebenfalls negativ sein, weil durch eine breite Beteiligung schlechte Ergebnisse geliefert werden können und guten Ideen und Ansätzen geschadet werden kann.

Ein generelles Problem der Bürgerbeteiligung ist es, dass viele Menschen nicht wissen, dass es die Möglichkeit einer Beteiligung gibt. Daher werden so auch viele Personen nicht berücksichtigt, die eventuell ein Interesse haben, sich zu beteiligen. Es ist wichtig Bürgerbeteiligungen bekannter zu machen. Die jetzige Form mittels Plakaten und einer ortsüblicher Bekanntmachung ist nicht ausreichend.

Eine stufenartige Beteiligung ist daher sinnvoller. Workshops in denen auch die Ambitionen der Beteiligten deutlich werden, garantieren ein besseres Ergebnis, weil mehr Zeit und Raum für Methoden der Stadtplanung vorhanden sind und so wichtige Anregungen und Ideen nicht verloren gehen. So wird auch die Möglichkeit ausgegrenzt, dass bestimmte Gruppen sich verstärkt durchsetzen. Auf diese Weise können alle berücksichtigt werden, die ein Interesse an der Planung haben.



Bürgerbeteiligung muss irgendwo aufhören, damit die Planung dadurch nicht verschlechtert wird, sondern sinnvoll anknüpfen kann. Daher sind Impulse für die Stadtplanung durch die Bürger durchaus sinnvoll, können die Planung aber nicht ersetzen. Die einzelnen Anregungen und Aspekte müssen durch Experten beleuchtet und qualifiziert werden. Es muss eine Abwägung der Interessen stattfinden um eine Entwicklung für die gesamte Gemeinschaft zu finden und nicht für einzelne Interessengruppen, die eventuell bevorzugt werden, weil sie sich besonders gut durchsetzen können. Politik und Planung muss alle Interessen berücksichtigen und alle Aspekte genau beleuchten, um die beste Lösung für die Stadt und deren Bewohner zu finden.

### 3.1.4 Akteure in der Stadtplanung

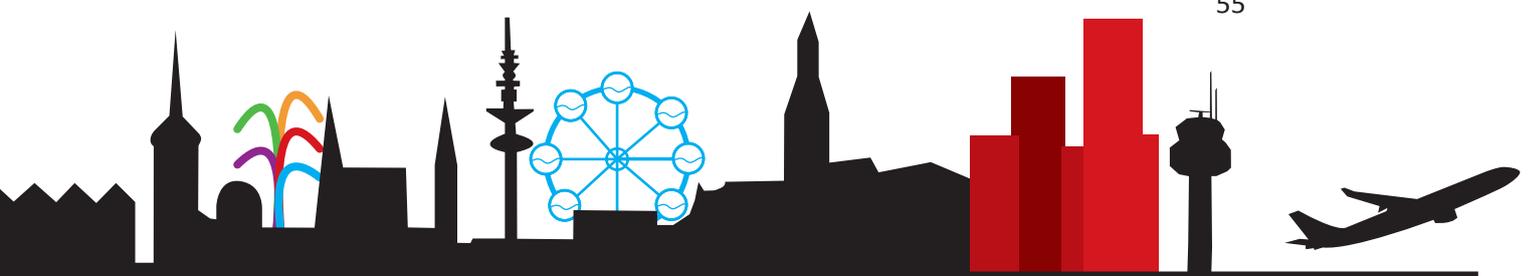
„Planung ist Kommunikation“<sup>36</sup>. Schon aus diesem Zitat von Klaus Selle geht hervor, dass ein Planungsprozess ein Austausch, Vermitteln und Kommunizieren zwischen verschiedenen Beteiligten ist. Doch wer sind diese Akteure? Wie beeinflussen sie die Planung, wie können sie sich einbringen und müssen sie überhaupt beteiligt werden?

Die Liste der Akteure ist eben so lang und vielfältig wie ihre Möglichkeiten der Partizipation. Informelle und formelle Planungsprozesse schreiben entweder die Beteiligung einiger Akteure fest vor oder bieten Möglichkeiten für alle sich frei in die Planung einzubringen.

Generell bietet sich die Möglichkeit die Akteure in zwei Gruppen zu teilen – Beteiligten und Beteiligte Akteure, die eine Planung ausrichten, sowie Akteure, die sich in eine Planung einbringen oder von ihr betroffen werden.

Der Staat beziehungsweise die öffentliche Verwaltung stellt die größte und bekannteste sich beteiligende Gruppe dar. Auf verschiedenen Verwaltungsebenen werden Planungen durchgeführt oder übergeordnete, in Planungen zu berücksichtigende Anforderungen, erarbeitet.

36 Selle, Klaus (Hrsg.): Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Bauverlag Wiesbaden, Berlin 1996: S. 11



Die Gruppe der staatlichen Akteure lässt sich in verschiedene Untergruppen aufteilen. Die Gemeinden, die Landkreise, das Land, der Bund und die EU. Diese einzelnen Akteure bringen sich auf unterschiedliche Weisen in die Planung ein.

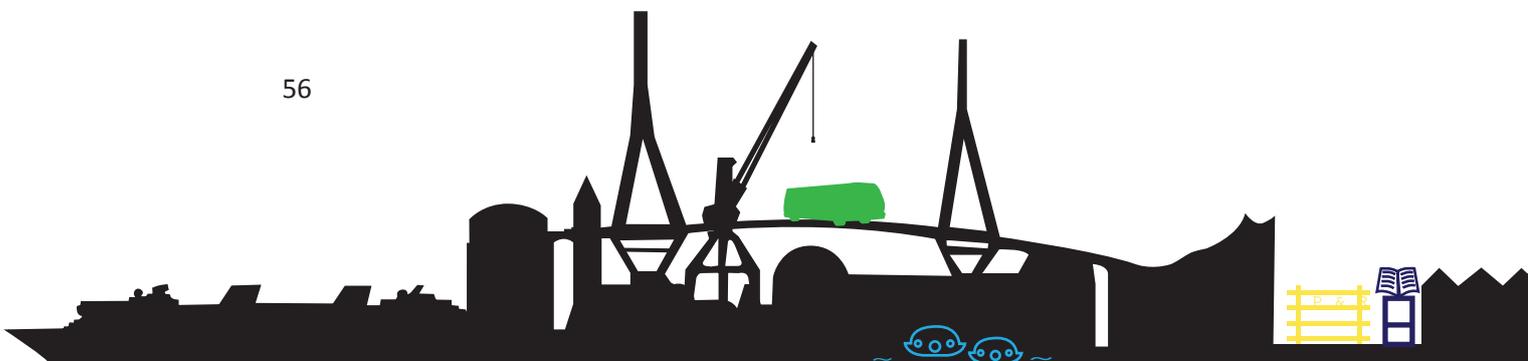
Vor allem die Gemeinde ist in formelle Planungen direkt involviert. Sie haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist<sup>37</sup>. Aus diesem Planungsauftrag geht hervor, dass die Gemeinden für alle weiteren Schritte einer Planung verantwortlich sind und diese durchzuführen haben; somit sind sie auch für die später im BauGB vorgeschriebenen formellen Bürgerbeteiligungen<sup>38</sup> verantwortlich und haben diese in die Planung zu integrieren. Eben weil es bei diesen Planungen um Flächen der Gemeinde geht, haben diese nicht nur den Planungsauftrag, sondern auch das Interesse, die Planung nach Verständnis der Gemeinde bestmöglich durchzuführen. Sie nehmen als Vertreter der öffentlichen Belange an der Bauleitplanaufstellung teil. Gemeinden können jedoch auch als Beteiligte in einem Planungsprozess, der nicht von ihnen selbst aufgestellt wurde, auftreten. So begrenzen sich (große) Planungen nicht immer nur auf eine Gemeinde, sondern sind nach § 2 II BauGB auch mit den Nachbargemeinden abzustimmen.

Gemeinden haben jedoch nicht nur die Verpflichtung Bürger im formellen Planungsablauf zu beteiligen, sondern auch die Möglichkeit, darüber hinaus Veranstaltungen durchzuführen und somit ein Forum zur Beteiligung und Einbringung von Bürgern zu schaffen. Natürlich stehen die informellen Möglichkeiten auch den Bürgern offen, die Gemeinden sind hier jedoch in einer besonderen Rolle. Da sie diejenigen sind, die zum Durchführen von Planungen legitimiert sind, kommen Veranstaltungen der Gemeinden eine besondere Gewichtung zu. Ausführendes Organ der Gemeinden sind die Behörden.

Die Beteiligung der Länder, des Bundes und der EU beschränken sich meist auf formelle Vorgaben über die sie als Akteure in Erscheinung treten. Die Bauleitpläne sind

<sup>37</sup> § 1 Abs. 3 BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009

<sup>38</sup> Vgl. § 3 BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009



den Zielen der Raumordnung anzupassen (§1 Abs. 4 BauGB) - die Länder treten also bei jeder Planung aus dem Hintergrund als Akteur auf. Landesbauordnungen geben Einschränkungen für Bauten vor, Bundesgesetze regeln die Planungsabläufe. Die EU stellt, insbesondere im Bereich Umweltschutz, Gesetze auf, die für jede Planung zu berücksichtigen sind.

Auch über Leitbildprozesse besteht eine Möglichkeit der Einbringung, die weitere Planungen hervorrufen oder beeinflussen kann.

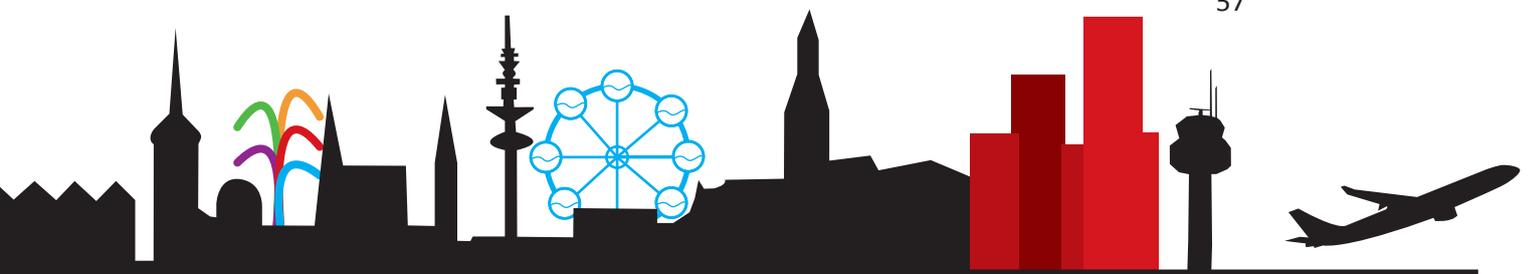
Die am häufigsten genannte Gruppe der Beteiligten sind die Bürger. Bürgerbeteiligung ist in fast jedem planerischen Prozess ein wichtiger Bestandteil; in formellen Bauleitplanaufstellungen ist diese Beteiligung sogar gesetzlich im Baugesetzbuch festgesetzt. Schon aus §1 BauGB wird ersichtlich, dass das Wohl der Allgemeinheit und demnach der Bürger das oberste Ziel für städtebauliche Projekte zu sein hat. §3 BauGB schreibt die konkrete Bürgerbeteiligung für die Aufstellung von Bauleitplänen genau vor.

Die Wichtigkeit der Rolle der Bürger liegt in der Natur der Sache. Eine Stadt besteht aus Einwohnern, die Ansprüche und Wünsche an ihre Umgebung haben und individuelle Ziele verfolgen. Um diese Erwartungen und Ansprüche zusammenzutragen, ist eine Bürgerbeteiligung notwendig. Erst hierdurch lässt sich Akzeptanz von Bürgern für ein Planungsvorhaben schaffen. Da sie jedoch die zukünftigen Nutzer eines Planungsvorhabens sind, ist diese Akzeptanz unabdingbar ein Fehlen kann leicht zum Scheitern eines ganzen Vorhabens führen.

Auch aus rechtlicher Sicht ist eine Beteiligung von Bürgern unumgänglich. Da Planung einen öffentlichen Eingriff in private Rechte darstellt, müssen eine Beteiligung sowie die Möglichkeit zum Planungswiderspruch, also ein Schutz vor der öffentlichen Hand, auf jeden Fall gewährleistet sein.<sup>39</sup>

Bürgerbeteiligung läuft jedoch nicht immer problemlos ab. So können nie alle von einer Planung betroffenen Personen integriert werden oder sind bereit, sich einzubringen.

<sup>39</sup> Vgl. Selle, Klaus, 1996: S. 62



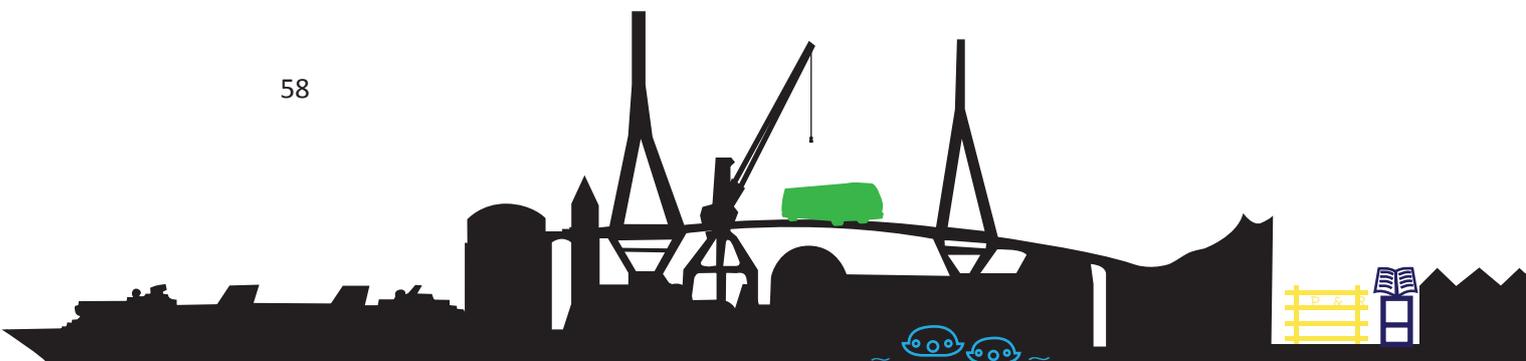
Es existieren jedoch nicht nur Planungen, in die Bürger einbezogen werden, vielmehr können sie auch selbst aktiv werden und Planungsanlässe schaffen. Diese Formen der Beteiligung können unterschiedlicher Art sein. Bürger können sich zu Bürgerinitiativen und Interessengemeinschaften zusammenschließen und ihre Vorschläge untereinander entwickeln und bekanntmachen. Sie können aber auch in bestimmten Beteiligungsformen durch öffentliche Prozesse angesprochen werden, sich kreativ einzubringen und zusammen Ideen für die Zukunft ihres Quartiers und ihrer Stadt zu entwickeln.

Eben weil sie die „kleinste Einheit“ einer Stadt sind, hat die Akteursgruppe der Bürger eine besondere Wichtigkeit. Sie können sich (freiwillig) beteiligen, sind hierbei jedoch auch von der Stadt abhängig. Nur wenn Bürger über Vorhaben und Pläne informiert werden, können sie sich auch zu diesen äußern und sich in die Planung einbringen.

Oftmals andere Interessen als Bürger verfolgen Firmen und Investoren. In Planungsprozessen verfolgen sie eine klare Zielsetzung, die für sie auf eine Gewinnmaximierung ausgerichtet ist. Diese Ziele sind jedoch nicht immer mit den im BauGB festgesetzten Ansprüchen an einen Bauleitplan zu vereinbaren. Da jedoch umsatzstarke Investoren und Firmen für eine Gemeinde von großer Wichtigkeit sind, ist es für Gemeinden bedeutend hier Kompromisse zu finden. Kapitalstarke Investoren haben somit eine besondere Rolle inne, obwohl sie sich rechtlich von normalen Planungsbeteiligten nicht unterscheiden dürften.

Weitere Möglichkeit der Einflussnahme von Firmen besteht darin, dass sie mitunter genug Ressourcen haben, um eigene Planungsanstöße zu geben beziehungsweise Foren zur Planungsanregung bieten können. Auch Nexthamburg ließe sich vor diesem Hintergrund als Firma betrachten. Zwar verfolgt dieses Konzept keine eigenen, kapitalsteigernden Interessen, jedoch wendet ein externer Akteur Ressourcen (Geld, Arbeitskraft) auf, um ein Forum zu schaffen, in dem Bürger ihre Ideen diskutieren und entwickeln können.

Auch Experten und Träger öffentlicher Belange (TÖBs) spielen in der Planaufstellung



eine wichtige Rolle. Schon in der formellen Beteiligung ist eine Beteiligung der TÖBs vorgesehen<sup>40</sup>. Diese sollen hierbei die Gemeinde informieren, wenn eine Planung Belange betrifft, die in den Aufgabenbereich der TÖBs fallen. Zudem ist ein Umweltbericht anzufertigen, für den die Aussagen der TÖBs sowie weiterer Experten die Grundlage darstellen. Auf formellem Weg besteht somit für diese Akteure die Möglichkeit, eine Planung zu verändern oder aufzuhalten, sofern ihre Prüfung Mängel ergibt.

In einer Auflistung der Akteure spielen die Medien eine besondere Rolle. Sie beteiligen sich nicht aktiv an Planungsprozessen, können aber Beteiligungen hervorrufen, Plattformen zur Verfügung stellen oder Entscheidungen beeinflussen. Aktuelle Ereignisse werden von Medien nicht nur publiziert, sondern können auch mit Meinungen versehen und bewertet werden. Je größer und einflussreicher eine Zeitung, ein TV-Sender oder eine Internetseite sind, desto leichter lassen sich durch solche Darstellungen Meinungen von Nutzern (beziehungsweise in Prozessen Beteiligten) beeinflussen.

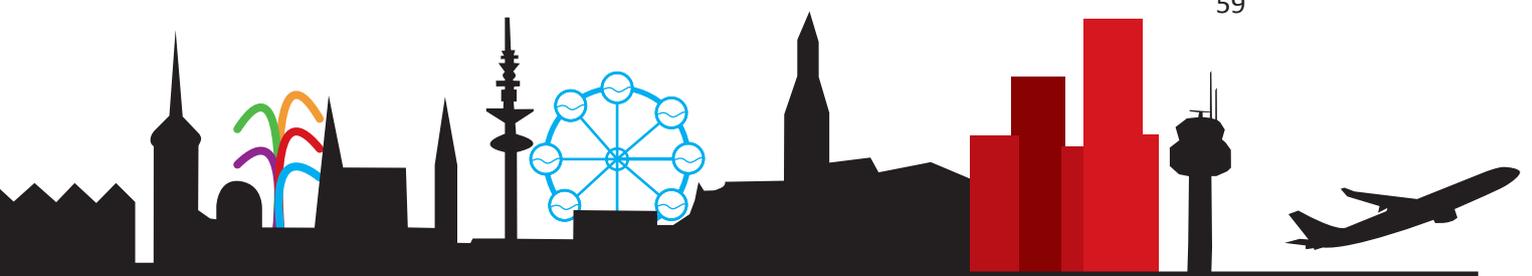
Medien haben somit, obwohl sie nicht in Planungsprozesse als Akteur eingebunden werden, eine mitunter entscheidende Rolle für die Durchführung und Auswirkungen eines Planungsprozesses. Durch Informationen und Meinungsäußerungen, die einem breiten Publikum dargeboten werden schaffen sie es, weite Teile der Bevölkerung zu erreichen und zu beeinflussen.<sup>41</sup>

Ein anderer, oftmals in Planungsprozessen beteiligter jedoch nicht (inhaltlich) aktiv eingreifender Akteur ist der Moderator beziehungsweise der Mediator. Seine Rolle ist es, in öffentlichen Veranstaltungen zwischen verschiedensten Belangen zu vermitteln und Kompromisse zu schaffen.

Der Moderator/Mediator ist somit kein tatsächlich beteiligter Akteur einer Planung. Dennoch ist er in dieser Auflistung zu nennen, da er in sehr vielen Prozessen der Beteiligung eingebunden ist. Ein schlechter Moderator kann somit einen Prozess ebenso

40 § 4 BauGB: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009

41 Vgl. Selle, Klaus, 2005: S. 79



maßgeblich beeinflussen wie ein Guter. Neutralität und Ungebundenheit<sup>42</sup> sind als wichtigste, erforderliche Eigenschaften zu benennen, obwohl sie in der Realität vermutlich nicht immer anzutreffen sind.

### 3.1.5 Die Beteiligung über das Internet

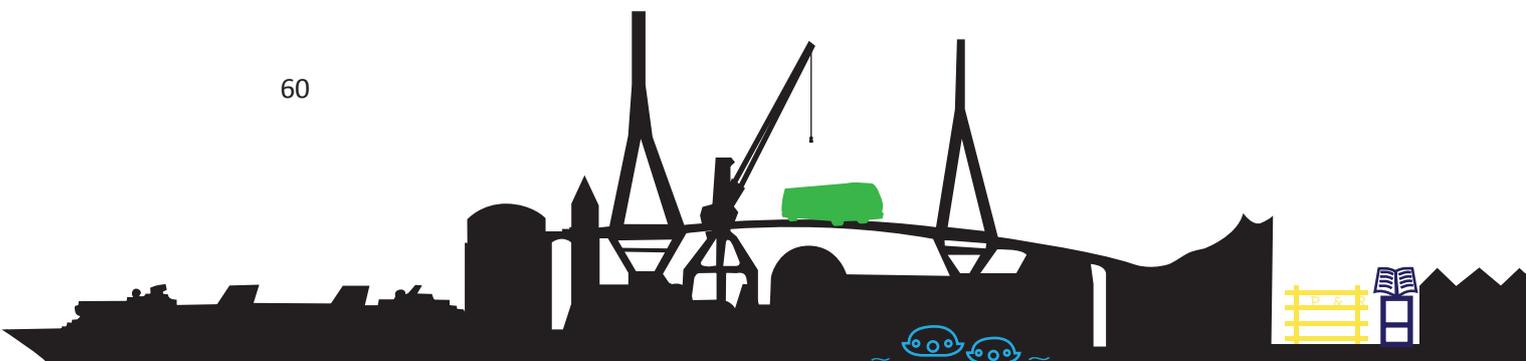
Die Partizipation der Bürger in der Planung gewinnt immer mehr an Bedeutung. In der Theorie heißt es, dass nur durch eine umfassende Partizipation Bedürfnisse und Belange der Bürger herausgestellt werden können. Die Formen der Partizipation variiert seit den 80ern immer mehr und gewinnt an Möglichkeiten.

Des Weiteren heißt es in Publikationen, dass in Zeiten der Politikverdrossenheit Wege gefunden werden müssen um Bürger zu aktivieren und an den Planungen ihrer Stadt teilzunehmen. Darüber hinaus wird es an Gewichtung zunehmen Bürger zu beteiligen und bei den Planungen zu befragen. Durch diesen Prozess kann es die Planung schaffen, eine nachhaltige Planung zu entwickeln, mit der sich die darin lebenden Bürger identifizieren und so die Akzeptanz steigern. Ein Medium, dass dies in der Zukunft gewährleisten könnte, ist das Internet.

Das Internet hat die Möglichkeiten zeitliche und räumliche Hindernisse zu überwinden. Seit 1989 entwickelt sich das Internet stetig weiter und gewinnt immer mehr an Bedeutung. Seit diesem Zeitpunkt nehmen die Zugänge zum Internet in den privaten Haushalten stark zu. Das Internet verbunden mit dem multifunktionalen und multimedialen Endgerät, dem PC, ermöglicht lokale, kommunale und globale Kommunikation zugleich.

Die Tendenzen der letzten Jahre zeigen auf, dass sich der private Mensch immer mehr zurückzieht und das Interesse an Stadt beziehungsweise Politik graduell dazu nachlässt.

42 Gaßner, Hartmut; Holznagel, Bernd; Lahl, Uwe: Mediation. Verhandlungen als Mittel der Konsensfindung bei Umweltstreitigkeiten, Planung und Praxis im Umweltschutz, Bd. 5. Bonn 1992: S. 63. Nach: Selle, Klaus: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 2005: S. 189



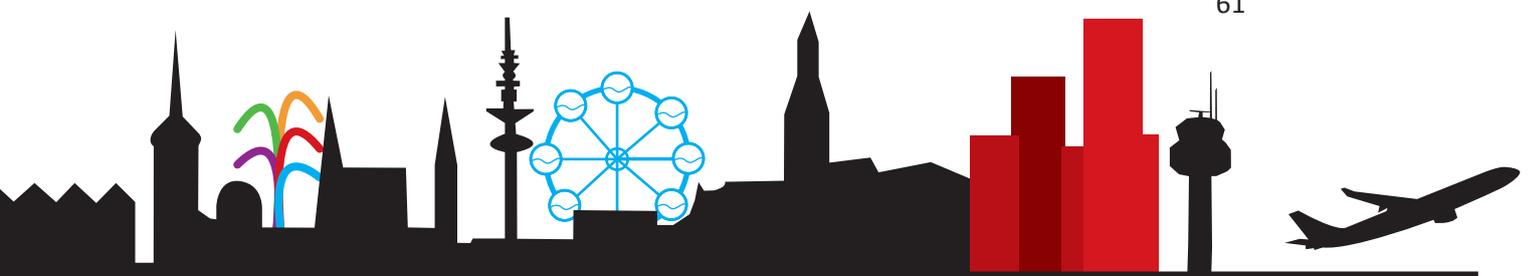
Das Internet ermöglicht einen Meinungsaustausch auf allen räumlichen Ebenen und überwindet dabei alle vertriebstechnischen Hindernisse.

Darüber hinaus hat das Internet als Plattform den Vorteil, dass gruppendynamische Prozesse wegfallen, dies wiederum ermöglicht eine größere Gleichberechtigung, weil sich in der Regel die einzelnen Akteure nicht kennen und es dadurch zu keinen Vorurteilen kommen kann. Als Kernfolge wird die Kommunikation nicht durch äußere Einflüsse gestört.

Das in der Planung häufig auftretende Problem der Unterfinanzierung kann ebenfalls durch das Internet umgangen werden. Die Kommunikation über das Internet gestaltet sich im Vergleich zu den traditionellen Beteiligungsformen als relativ günstig und ist meist selbsttragend, wenn es erst eingerichtet ist.

Allerdings muss beachtet werden, dass die Möglichkeiten des Internets nicht alle Schichten erfassen kann, was bedeuten soll, dass die Anschaffung der Technologie, nicht allen sozialen Schichten zugänglich ist, weil diese für finanziell schwächer gestellte Menschen zu teuer sein kann. Darüber hinaus bürgt die partielle Anonymität, die der Internetnutzer besitzt, Gefahren in sich. So lassen sich Trends erkennen in denen Menschen sich unter dem Schutzmantel der Anonymität eher zu extremen Meinungsäußerungen verleiten lassen als es in der Realität der Fall wäre. So ist es auch nicht von der Hand zu weisen, dass der Einsatz der modernen Technik selbst eine Gefahr darstellt. Durch Viren oder Hacker- Angriffen kann es zu Störung der Kommunikation kommen oder gar als Folge dessen zu Verfälschungen führen. Ein weiteres Problem, die die Nutzung des Internets hervor bringt, ist die Problematik der Identifikation. Daraus resultiert, dass um eine repräsentative Partizipation zu gewährleisten, sich die einzelnen Akteure ausweisen müssten. Dies beinhaltet allerdings, aufgrund der komplexen Rechtslage, noch viele Schwierigkeiten.

Ebenfalls muss bei der Betrachtung der Internetnutzung festgehalten werden, dass die Beteiligung über das Internet nicht als einziges Mittel der Partizipation dastehen kann.



Es muss weiterhin die Möglichkeiten geben Behörden beziehungsweise Politiker direkt zu kontaktieren. Das Internet selbst sollte mehr als Instrument verstanden werden, das die Menschen aktiviert sich mit der Planung in ihrer Stadt zu beschäftigen.

Der Einsatz des Internets in der Partizipation hat in den letzten Jahren verschiedene Formen hervor gebracht, die sich gegenseitig beeinflussen und modifizieren können. Im folgenden Abschnitt werden nun einige dieser als Beispiel aufgeführt.

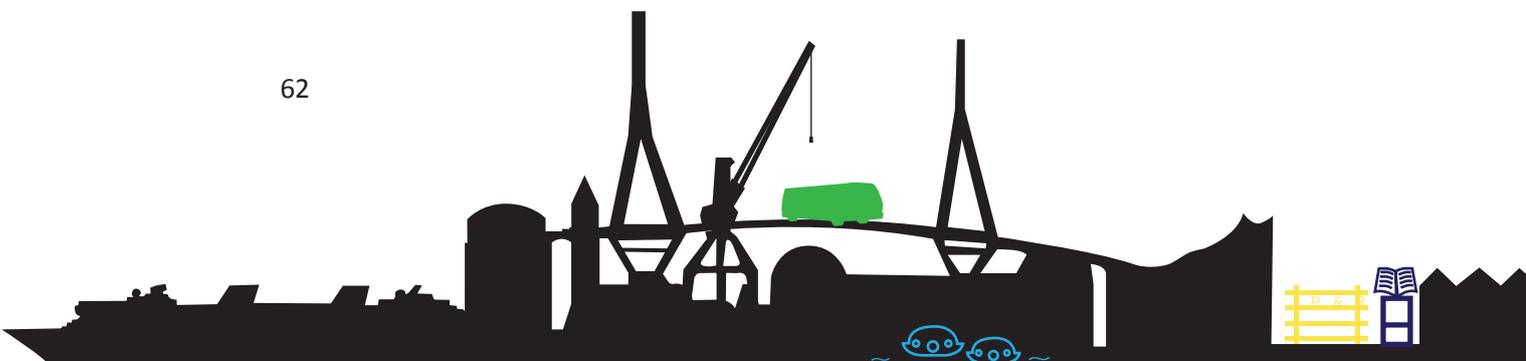
Als erstes Beispiel lässt sich die Form der Diskussionsforen anführen. Diese ist oft themenübergreifend. Berlin und Kaiserslautern sind hier als Beispielstädte zu nennen. Denn bei Foren ist es von enormer Wichtigkeit, dass es einen regen Informationsfluss seitens der Stadt gibt.

Ebenso als Beispiel der „Online- Partizipation“ lassen sich unter anderem Vereine nennen, die im Internet direkte Zielgruppen ansprechen wie etwa: [www.kindersache.de](http://www.kindersache.de) oder [www.seniorennet.de](http://www.seniorennet.de).

Kleinere Formen der Onlinefunktionen stellen die Tatsache dar, dass der Bürger Formulare und Bebauungspläne im Internet finden kann. Dieser Trend ist ebenfalls auf die „Online-Partizipation“ zurückzuführen.

Als ein besonderes Beispiel für die Nutzung des Internets beziehungsweise der Online-Partizipation ist die in den USA geplante „Elektrische Demokratie“.

Diese angedachte Form der Online- Partizipation ist auf Stimmen zurückzuführen, die in den USA laut geworden sind. Diese befürchten, dass das traditionelle, repräsentative System nicht mehr dem Geist der Zeit entspricht und dem ständigen Kommunikationszwang nicht folgen kann. Aus dieser Ausgangsüberlegung wurde angedacht, durch einen hohen Einsatz des Internets, die Kommunikation zwischen Bürgern und Politikern zu beschleunigen und damit einem möglichen Desinteresse entgegen zu wirken. Als Folge der fließenden Kommunikation würden Merkmale der „Direkten Demokratie“ auftreten. Folglich könnten die Bürger dadurch direkt an politischen Entscheidungen teilhaben. Fraglich bleibt dabei allerdings der Aspekt, ob ein solcher Prozess bezie-



hungsweise eine solche Möglichkeit unter Betrachtung der politischen Verdrossenheit nicht zu einem zu großen Instrument heranwachsen könnte. Die Gefahr, die dabei entstehen kann, ist die Möglichkeit, dass sich der Prozess nicht in die Richtung einer „Elektrischen Demokratie“ führt, sondern vielmehr zu einer „Ja oder Nein- Demokratie“, in der der Bürger von Zuhause aus über wichtige Entscheidungen in der Politik per Ted-System entscheiden kann.

Die Zukunft wird aller Voraussicht nach eine verstärkte webbasierte Partizipation mit sich bringen. Das World Wide Web wird mutmaßlich das Verständnis und die Methodik der bisherigen Partizipation in den nächsten Jahren stark prägen.

Der Geist der Zeit wird mit aller Wahrscheinlichkeit mit sich bringen, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung nur erreicht werden kann, wenn die Planung es schafft, die Bürger zu mobilisieren, die eigenen Belange selbst zu beleuchten und dadurch an wichtigen Entscheidungsphasen teilzunehmen.

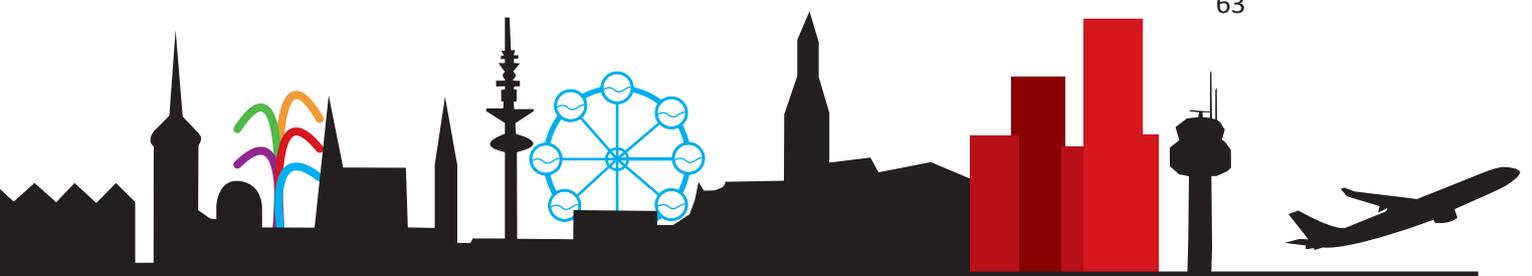
Das Internet und die damit verbunden Online-Partizipation beinhaltet eben diese Möglichkeiten, der Mobilisierung des Bürgers. Bei der Entwicklung und dem Einsatz dieses Mediums muss allerdings mit Vorsicht agiert werden, da dies auch missbraucht werden kann.

### **3.1.6 Bürgerbeteiligung und Bürgerinitiativen in Hamburg**

Bürgerinitiativen gliedern sich in den Bereich der informellen Beteiligung ein, sie lassen sich in zwei Gruppen aufteilen.

Zum einen ist sie als Volkspetition ein Instrument der direkten Demokratie, indem sie Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, Gesetzesgrundlagen initiativ im Parlament einzubringen. Dies ist in den Artikeln 28 und 29 der Landesverfassung und in den Artikeln 1 bis 10 des Gesetzes über Volkspetitionen geregelt.

Zum anderen sind sie als eine Interessenvereinigung zu begreifen, welche sich aufgrund eines konkreten Anlasses meist eines strittigen Problems gebildet haben, um



Einfluss auf Parteien, staatliche Einrichtungen oder andere gesellschaftliche Gruppierungen auszuüben.

Beispiele für Bürgerinitiativen:

„Kein Ikea in Altona“

Die derzeit wohl strittigste Bürgerinitiative im Rahmen von „Recht auf Stadt“, ein Initiativenbündnis für das Recht auf Stadt, ist die Diskussion über ein neues IKEA-Gebäude in Altona.

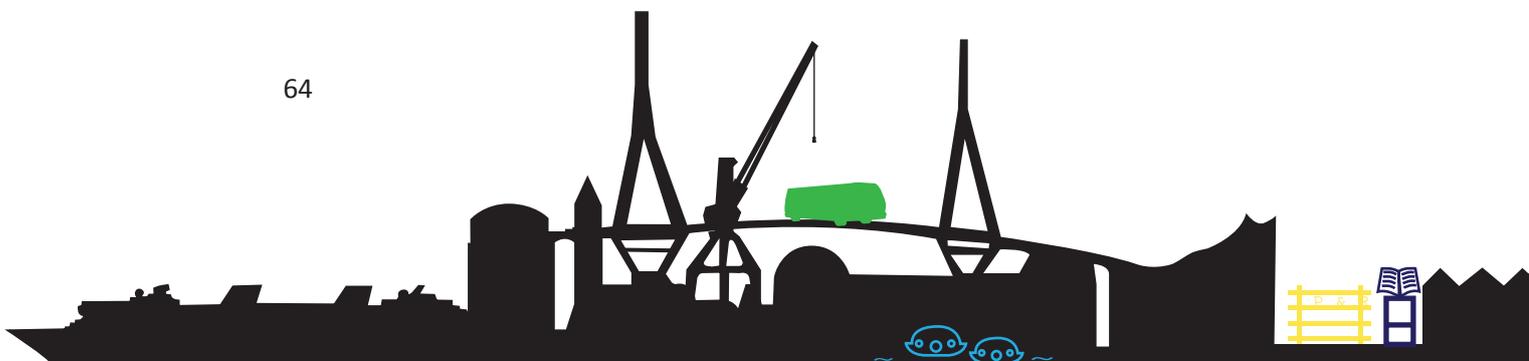
Geplant am derzeitigen Standort des Frappant Gebäudes fordert es die dort ansässigen Künstler dazu auf, ihre Ateliers im Frappant Gebäude zu räumen um den „Schandfleck“ des Altona Zentrums gegen ein neues Gebäude für das Möbelhaus IKEA Platz zu machen.

Die Bürgerinitiative setzt sich für den Erhalt des Frappant Gebäudes und der darin ansässigen 130 Künstler ein, ebenso wie für die Aufrechterhaltung der künstlerischen Szene in Altona. Die Teilnehmer der Initiative werfen der Stadtentwicklung vor, die Künstler in ihrer Arbeit zu hindern und sie bewusst aus dem Stadtzentrum zu drängen. Anstatt die Kreativität dort zu fördern, wo sie bereits besteht, um so auch für eine Belebung des Stadtteils Altona zu sorgen, wird versucht, die Künstler und sozialschwachen Familien in die Randgebiete der Stadt zu drängen. Gerade in Altona, einem Stadtteil mit vielen sozialschwachen Familien und Menschen mit verschiedensten kulturellen Hintergründen ist es wichtig, ihnen günstigen Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Letztlich geht es den Künstlern um ihre Daseinsberechtigung und um die auf einer Pressekonferenz formulierte Frage: „Warum hat jemand der hier wohnt, arbeitet, lebt, nicht die Berechtigung hier zu sein, wenn er hier schon ist?“

Dies würde zudem dem Konzept der „kreativen Stadt Hamburg“ seitens der schwarz-grünen Regierung widersprechen.

Der Bezirk Hamburg Altona erhofft sich durch das neue IKEA eine Belebung des vom Verfall bedrohten Stadtteils. Sorge bereitet den Mitgliedern der Initiative zudem das



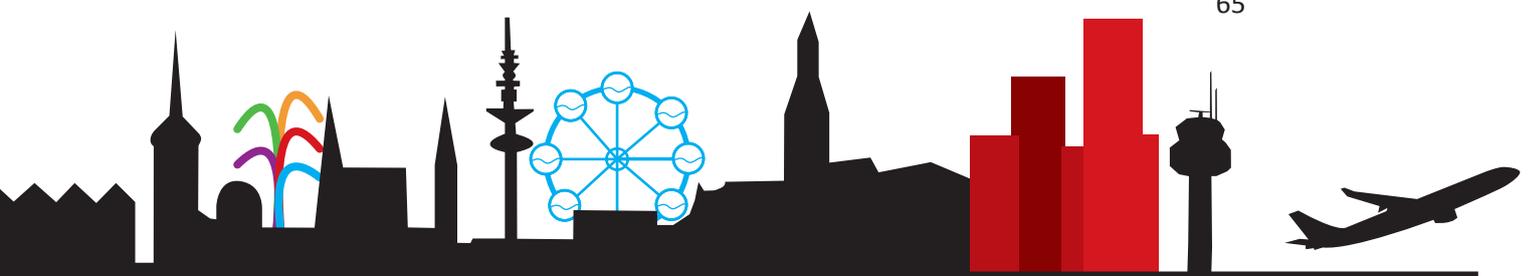
erhöhte Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Immissionsbelastung, die das 20.000 Quadratmeter große Citystore verursachen würde. Verkehrsgutachter rechnen mit einer Belastung von 2.300 PKW an Wochentagen und bis zu 4.100 PKW an Samstagen, wobei man davon ausgehen könne, dass 50 Prozent der IKEA Kunden mit dem Bus oder der Bahn anreisen würden.

Viele, der an der Großen Bergstraße ansässigen Kleinladenbesitzer, erhoffen sich durch ein neues IKEA eine Umsatzsteigerung.

Ein Ikea Vertreter ließ jedoch verkünden, dass sie sich bei anhaltenden Protesten wahrscheinlich gegen eine Eröffnung in Altona entscheiden würden.

„No BNQ“

Eine weitere sehr aktuelle Bürgerinitiative in Hamburg ist die Anwohnerinitiative „No BNQ“, die sich das Ziel genommen hat das Projekt Bernhard-Nocht-Quartier (BNQ) des Investors Köhler & von Barga zu verhindern. Hierbei handelt es sich um ein Projekt im südlichen St. Pauli zwischen der Bernhard-Nocht-Straße und der Erichstraße, das 78 hochwertige Miet- und Eigentumswohnungen umfasst. Geplant sind umfangreiche Sanierungen, Abriss einiger Häuser und eine allgemeine Verdichtung durch Neubauten in den Hinterhöfen. Derzeitige Mieter der betroffenen Häuser müssten aufgrund der massiven Umbaumaßnahmen ausziehen. Doch ein Bezug der sanierten und neu gebauten Wohneinheiten durch die alten Mieter ist so gut wie unmöglich. Die hochgesetzten Mieten und die dann hauptsächlich vorhandenen Eigentumswohnungen könnten sich die jetzigen Bewohner schlichtweg nicht mehr leisten und müssten sich anderswo nach bezahlbarem Wohnraum umschauen. Doch schon jetzt ist dies auf St. Pauli kaum möglich. Resultat dessen wäre eine komplette Veränderung des Bewohnermilieus im südlichen St. Pauli, welches heute vor allem aus Seeleuten, Künstlerinnen und Künstlern, Angestellten, Kneipiers, Familien und Rentnerinnen und Rentnern besteht. Die Initiative hat keinen Zweifel, dass durch solche Projekte St. Pauli mehr und mehr zerstört wird in seiner Bevölkerungsstruktur wie auch in seinen Architekturmerkmalen.



Die zentrale Forderung NoBNQ's ist demnach die Nicht-Erteilung einer Baugenehmigung für Köhler & von Bargen und die Neubeurteilung der B-Pläne unter Einbeziehung der Ideen und Konzepte der Anwohner.

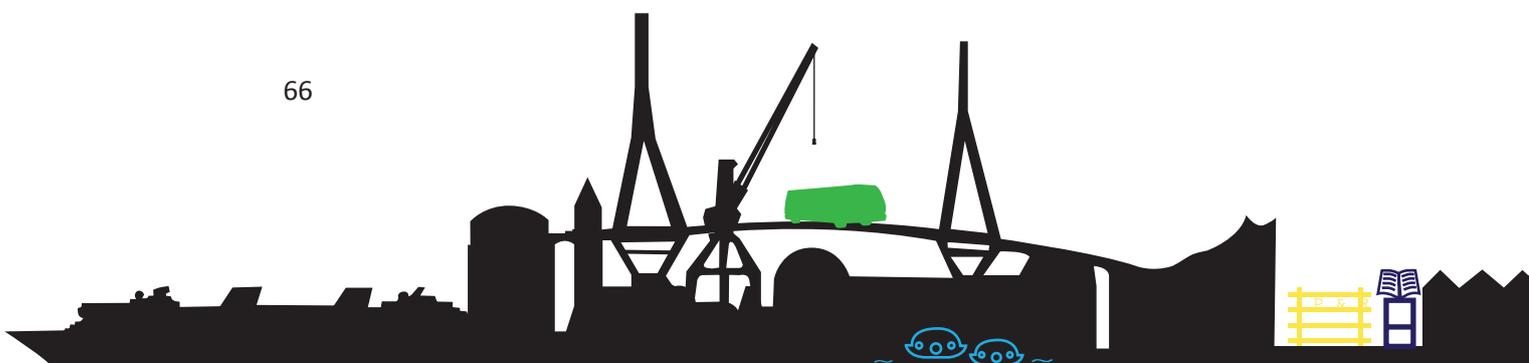
Als Beispiel erfolgreicher demokratischer Gestaltungsprozesse führen sie das unweit gelegene Park Fiction auf, das von Bürgern mit geplant und öffentlich finanziert wurde und zur Vielfalt und Lebensqualität im Viertel beiträgt.

### 3.2 Die Rolle des Planers in der Kritik

Die Entwicklung von Stadt ist in den letzten Jahren von verschiedenen Personen beleuchtet worden. Das Spektrum, aus denen diese Personen stammen, reicht von Soziologen bis zu Ökonomen. Einer dieser Ökonomen ist der US-Ökonom Richard Florida. Die Theorie, die Richard Florida aufstellte, ist zum Axiom von moderner Stadtentwicklung geworden. Er spricht von kreativen Klassen, die eine Stadt voran bringen. In der Theorie darf es nicht das Ziel einer Stadt sein große Unternehmen anzusiedeln, sondern vielmehr die Menschen.

Dabei darf es aber nicht um irgendwelche Menschen gehen, vielmehr geht es eben um die kreativen Menschen. In den Äußerungen von Florida sind die kreativen Menschen die Menschen, die eine Stadt voran bringen. Das Ziel einer Stadt ist, laut Florida, das Ansiedeln von den „richtigen“ Menschen. Mit diesen Aussagen könnte man meinen, dass der Kampf um diese „richtigen“ Menschen begonnen hat. Doch wenn man diesen Typus von Mensch genauer betrachtet und sich überlegt, welche Assoziationen mit dem Begriff „kreativ“ verbunden werden, dann fallen einem als erstes Menschen und Berufsbilder, wie die der Künstler, der Musiker oder die der Designer, ein.

Nach dieser Theorie wollte sich auch Hamburg entwickeln: „Wir wollten ihm nicht blind hinterherrennen, aber seine Überlegungen waren der Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung unserer Metropolstrategie“ (Jörg Dräger). Ergebnisse aus diesen Überlegungen hießen in der jüngeren Entwicklungspolitik Hamburgs „Talentstadt Hamburg“



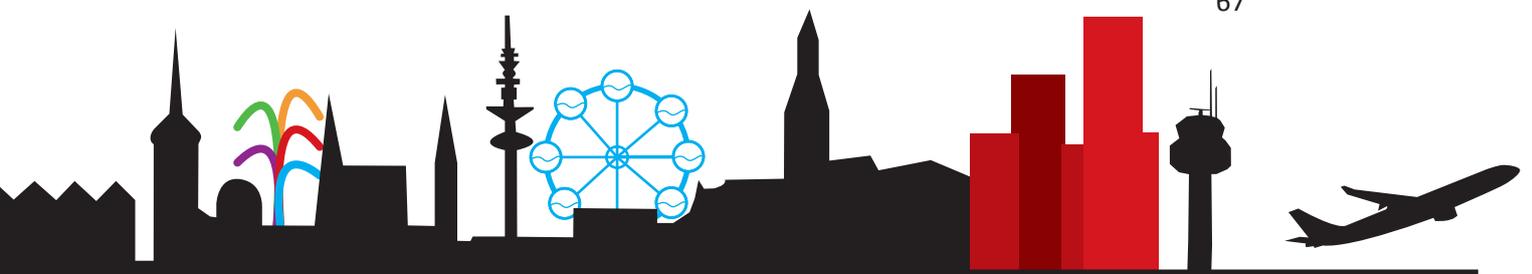
oder auch „Kreative Stadt Hamburg“, immer mit den Zielsetzungen das Talent und die Kreativität in Hamburg zu fördern. Betrachtet man hingegen die Tagespresse, so lässt sich festhalten, dass die Ansiedlung und die Förderung von „Kreativen“ und den „Talenten“ nicht so einfach ist, wie es eine Theorie beschreibt.

Ganz im Gegenteil, die Stadt wird zum Kriegsschauplatz von unterschiedlichen Interessen. So treten plötzlich Initiativen auf mit dem Namen „Recht auf Stadt“ oder „Not in Our Name, Marke Hamburg“. Sie skandieren Slogans wie „Die Stadt ist der Kapitalist, der Profit machen will. Die Bürger sind die Arbeiter, die ausgenutzt werden“.

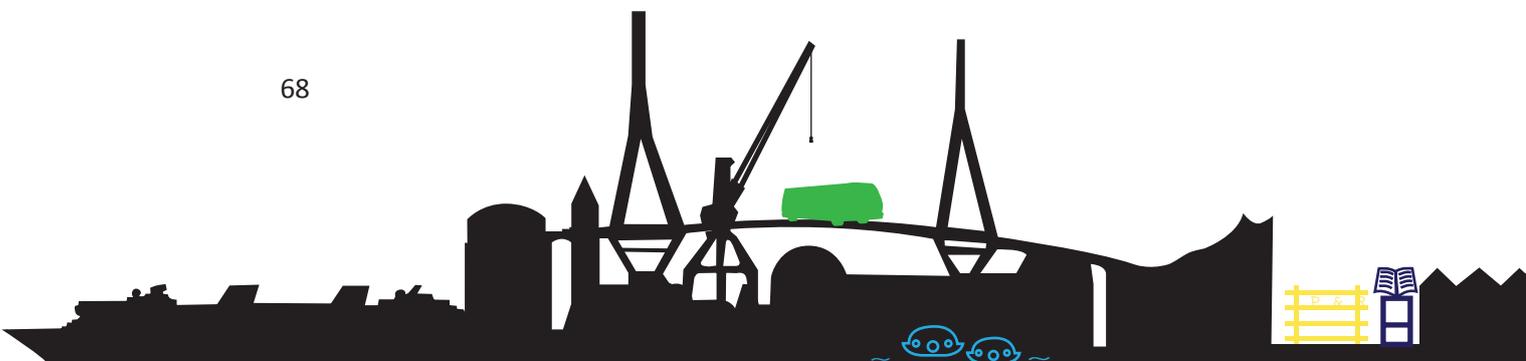
Nun ist es doch auf den ersten Blick erstaunlich, dass die Menschen, die sich in diesen Initiativen engagieren in erster Linie Künstler, Musiker und Designer sind, eben die kreativen Menschen, die eigentlich von der Stadt gestärkt und gefördert werden sollten.

Die Problematiken, aus den eben diese Initiativen münden, sind Brennpunkte der aktuellen Stadtpolitik in Hamburg, wie etwa die Problematik um das Gängeviertel oder der Frappant in Altona, um nur zwei Beispiele aus einem guten Dutzend in Hamburg zu nennen. Die Kernproblematik, die hinter diesen Einzelfällen steckt, ist die Vertreibung von den Künstlern, Musikern und Designern. Es geht um Geld von Investoren, um große Projekte, um Entwicklung in der Stadt. Die Frage die aus dieser Problematik entsteht, ist die Frage: „Wem gehört die Stadt?“. Die Antwort seitens der Aktivisten aus dem Gängeviertel ist: „Die Stadt gehört allen“. Rein pragmatisch könnte man entgegenhalten: „Die Stadt gehört demjenigen, der bezahlt“. Und bezahlen tun die Investoren und das meist viel, welches die Stadt wiederum freut. Denn der Stadt geht es um die Positionierung der Metropole im Stadtranking. Ohne Frage konkurrieren Orte untereinander und Orte werden nach dem beurteilt, was sie tun. Und Großes wird meist von den Investoren, die mit viel Geld kommen, getan (vgl. Simon Antholt). Festzuhalten ist, dass die Stadt nicht von Transfer-Empfängern lebt und die meisten Investoren parallel dazu auch Arbeitsplätze schaffen.

Doch die Initiativen wollen das nicht akzeptieren, sprechen von Urrechten, sprechen



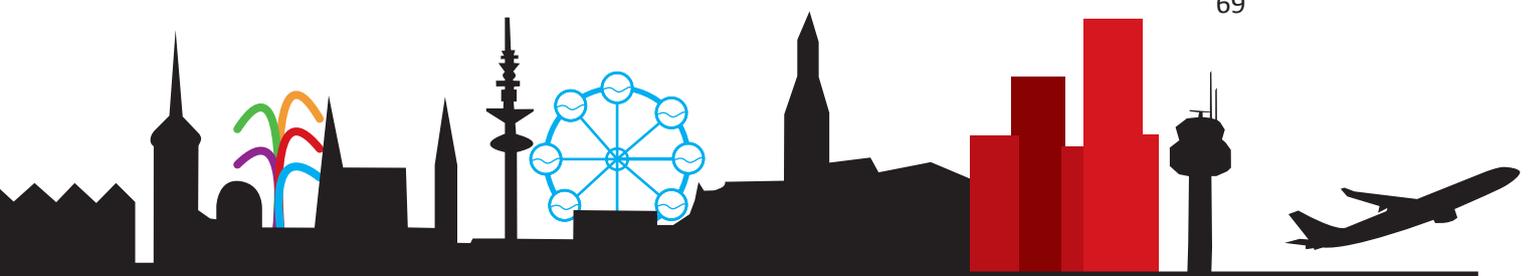
davon, dass schließlich sie es gewesen seien, die den Stadtteil belebt hätten und wieder interessant gemacht haben und als Dank sollen sie nun gehen? Betrachtet man diesen Prozess anhand des Beispiels des Gängeviertels, so leben und arbeiten hier Künstler und andere kreative Menschen in einem Gründerquartier, das heute aus der Sicht der baulichen Qualität nicht mehr viel hermacht, allerdings aufgrund des gründerzeitlichen Charakters für viele Hamburger einen hohen Stellenwert hat. Die Problematik ist, dass sich das Areal des Quartiers in höchst attraktiver innenstädtischer Lage befindet. Das Ergebnis hieraus war, dass die Stadt das Areal an einen Investor verkaufte. Dieser plante einen Abriss des Areals. Der Aufstand der Bewohner war groß. Als Ausweichfläche wurde den Menschen eine Fläche in Dulsberg angeboten. Doch die Initiative rund ums Gängeviertel lehnte ab mit der Begründung: „In Dulsberg kann man doch nicht kreativ sein“. Doch bei solchen Aussagen muss man sich als außenstehende Person fragen, welches Recht die Künstler haben, ein Atelier in bester innenstädtischer Lage für fast umsonst zu fordern. Doch den Künstlern geht es nicht nur um ihr eigenes Atelier, vielmehr ist es der Prozess, den sie so nicht akzeptieren wollen. Dieser Prozess hat sich in der jüngsten Zeit mit dem Begriff der „Gentrification“ etabliert. Er beschreibt die systematische Aufwertung eines Stadtteils, wobei der Anfang dieses Prozesses die Pionierschicht darstellt. Diese Schicht setzt sich unter anderem aus Studenten, Künstlern und Musikern zusammen. Sie werten durch ihre Lebensweise und durch ihre Kreativität einen Stadtteil auf und gestalten es so bunt, dass es wieder für besser verdienende Menschen interessant wird dorthin zu ziehen. Das Ergebnis ist meist die Vertreibung der Pionierschicht, weil diese sich steigende Mieten und steigende Lebenskosten nicht mehr leisten können. Innerhalb dieser Problematik kommt die Renaissance des innenstädtischen Wohnens zu tragen. Die Nachfrage an Wohnraum im innerstädtischen Bereich hat in den letzten Jahren zugenommen und verringert damit zusätzlich das Angebot an innerstädtischen Flächen. Tendenziell lässt sich sagen, wo Städte wachsen, steigen auch die Immobilienpreise, gerade wenn die Stadt nicht schnell genug wächst



und der Wohnungsbau den Ansprüchen nicht nachkommt. So wächst die Einwohnerzahl Hamburgs zu schnell und der Wohnungsbau kann nicht flexibel genug reagieren. Darüberhinaus ist der soziale Wohnungsbau in Hamburg in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Waren in den 90ern noch 40% des Wohnungsbestands in Hamburg sozialer Wohnungsbau, so sind es heute noch 12%.

Im Konflikt zwischen Stadt und Initiativen geht es um Verändern gegen Bewahren, um Eigentum gegen Gemeinwesen und vor allem um Wirtschaftlichkeit gegen Soziales (vgl. Phillip Oehmke). Es geht darum, wer über die Zukunft der Stadt entscheidet. Die Bürger oder Geschäftsleute?

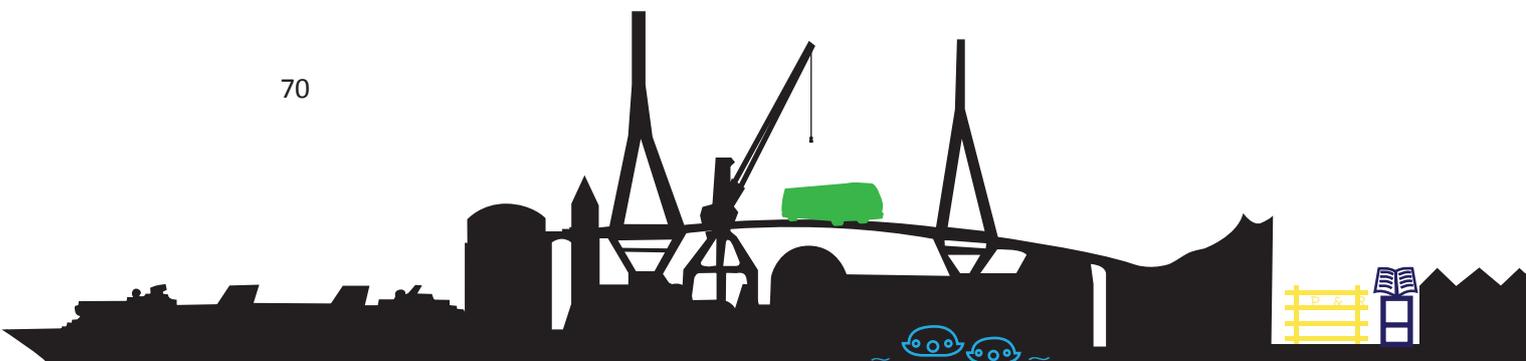
Wer am Jahresanfang glaubte, dass im Mittelpunkt der Gemeinschaftsinteresse der Kampf auf dem Feld der Weltwirtschaft gegen die Globalisierung sei, gegen den Klimawandel und gegen die Überschuldung der afrikanischen Länder, der sieht sich getäuscht. Diese Bewegungen sind leiser geworden. Es geht nicht mehr in erster Linie darum, wie die Afrikaner in Afrika leben sollen, sondern vielmehr darum, wie sollen wir in unserem Stadtteil leben oder noch kleinteiliger, wie soll ich in meiner Straße leben? Im Konflikt stehen partikulare Interessen gegen gesamtstädtische Interessen. Dabei muss betrachtet werden aus welcher Motivation die Bürger heraus agieren. Meist werden sie aktiv, wenn die Veränderung in ihren Stadtteil passieren soll und diese für sie nicht akzeptabel sind. Frei nach der Devise Nimby (Not in my Back Yard). Festzuhalten ist, dass der Wunsch nach Partizipation mit der Zunahme der Entfernung von der eigenen Wohnung abnimmt. Es muss die Frage gestellt werden, ob die Bewohner nicht überfordert sind, wenn es um Planung von gesamtstädtischem Interesse geht. Allerdings ist es die Aufgabe der planenden Politiker die Vorhaben so aufzubereiten, dass sie auch für nicht fachkundige Menschen verständlich und nachvollziehbar sind. Die Problematik ist, dass die meisten der engagierten Menschen in den Initiativen nicht fachlich in der Disziplin Stadtplanung involviert sind. Allerdings muss die Planung die Bürger als Experten des Alltags wahrnehmen, denn ohne Frage sind es die Bürger, die die Planung



seitens der Politiker in den Alltag integrieren müssen. Darüber hinaus wissen die Bürger, welche Bedürfnisse durch Planung im Alltag gedeckt werden müssen. Aus dieser Problematik entsteht die Frage, wie die Kommunikation gestaltet werden kann, dass die Stadt sich „häuten“, sprich verändern kann, ohne, dass es zu Aufständen kommt? Die Kernpunkte werden einerseits die Verhandlungshaltung der beiden Parteien sein. Bei den Bürger-Initiativen waren lange Zeit keine Kompromisse gefragt, im Gegenteil, es ging um die Realisierung und Durchsetzung der Maximalinteressen. Für diesen Erfolg gab es in der „Szene“ am meisten Ansehen. Andererseits wird es auf die Flexibilität der Partizipationsform der Bürger ankommen. Hier ist es wichtig ein möglichst breites Spektrum anzubieten, um damit möglichst viele Menschen aus allen Schichten aktivieren zu können. Das Engagement der Bürger wird in Zukunft immer stärker vom Bottom-up Prinzip geprägt werden. Dies ist unserer Meinung nach auch wünschenswert, weil sich Bürger hierbei selbstständig mit ihrer Stadt beschäftigen. Jedoch müssen diese stärker den Aspekt des gesamtstädtischen Interesses wahrnehmen. Werden die eben angeführten Punkte betrachtet, so lassen sich Planungen eventuell reibungsloser realisieren als bisher.

### 3.3 Methodisches Arbeiten

Der korrekte und strikte Arbeitsablauf in einem Projekt ist von großer Bedeutung für das erfolgreiche Arbeiten innerhalb der Strukturen. Die klassische Vorgehensweise lässt sich grob in 3-Phasen unterteilen: Bestandsaufnahme der vorliegenden Information und Sichtung des Materials, der darauf folgende Schritt, wäre die Analyse der gewonnenen Informationen und Eindrücken, darüberhinaus steht in dieser Phase die Auswertung der erworbenen Materialien im Mittelpunkt. Als Folge aus der eben beschriebenen Phase, lässt sich die Projektphase des Konzeptes ableiten. Hierbei geht es elementar um den kreativen Teil im Projekt, dabei werden Ideen und Vorhaben konkretisiert und realisiert, dies lässt sich auch als Planungsphase bezeichnen.



Innerhalb dieser theoretischen Abläufe lassen sich viele kleinere Phasen und Prozesse beleuchten, die sich gegenseitig beeinflussen und modifizieren können. So ist es für die Arbeit im Projekt keine Seltenheit, dass sich einzelne Phasen überschneiden.

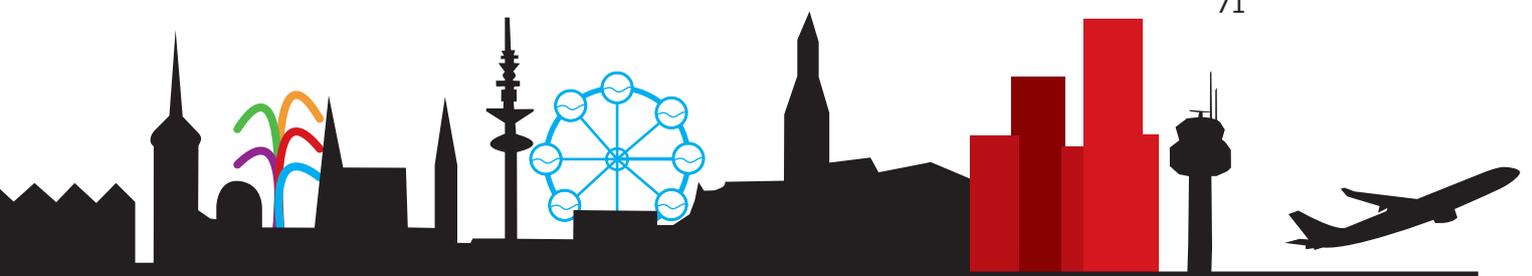
Im Folgenden wird nun beschrieben, wie der oben beschriebene Phasenablauf im „P2-Projekt Nexthamburg „Eine Vision für Hamburg 2050“ verlief und wie die Projektgruppe arbeitete.

Am Anfang der Projektarbeit standen die Gruppenfindung und das Kennenlernen der einzelnen Projektmitglieder. Dabei wurde dieser Prozess davon geprägt, dass die Gruppe überraschenderweise im ersten Projekttreffen drei weitere Mitglieder dazu bekam, damit stieg die Anzahl der Projektgruppe auf dreizehn Personen an, nicht hinzugezählt sind hierbei der Betreuer des Projektes und die Tutorin.

Der eigentliche Arbeitsstart wurde durch die Einarbeitung in die Materie bestimmt. Dabei ging es in erster Linie darum, dass sich die Projektgruppe Wissen und Informationen über Nexthamburg verschaffte und diese untereinander austauschte.

Der Schritt, der nach der Einarbeitung folgte, war das Organisieren von Arbeitsprozessen und Rahmenbedingungen. Um eine weitere produktive Einarbeitung in die Materie und eine qualitative Weiterarbeit sicherzustellen, entschied sich die Projektgruppe an der Nexthamburg Session Nr. 2 teilzunehmen. Dies diente vor allem dazu, Nexthamburg in der Praxis näher betrachten zu können. Darüber hinaus legte die Gruppe fest, zwei Blitzrunden in jedem Projekttreffen abzuhalten. Diese sollten sowohl am Anfang als auch am Ende stattfinden, um einerseits neue Ideen in einer Art Brainstorming präsentieren zu können und parallel dazu am Ende Unmut oder Kritik an der Sitzung bekunden zu können.

Als Folge des organisatorischen Schritts bereitete die Gruppe die Inhalte aller 176 Ideen, die es bei Nexthamburg zu dem damaligen Zeitpunkt gab, auf und präsentierte sich diese gegenseitig. Hierbei ging es darum die einzelnen Ideen miteinander verknüpfen zu können. Darüber hinaus barg dies die Möglichkeit, die Zusammenhänge schon

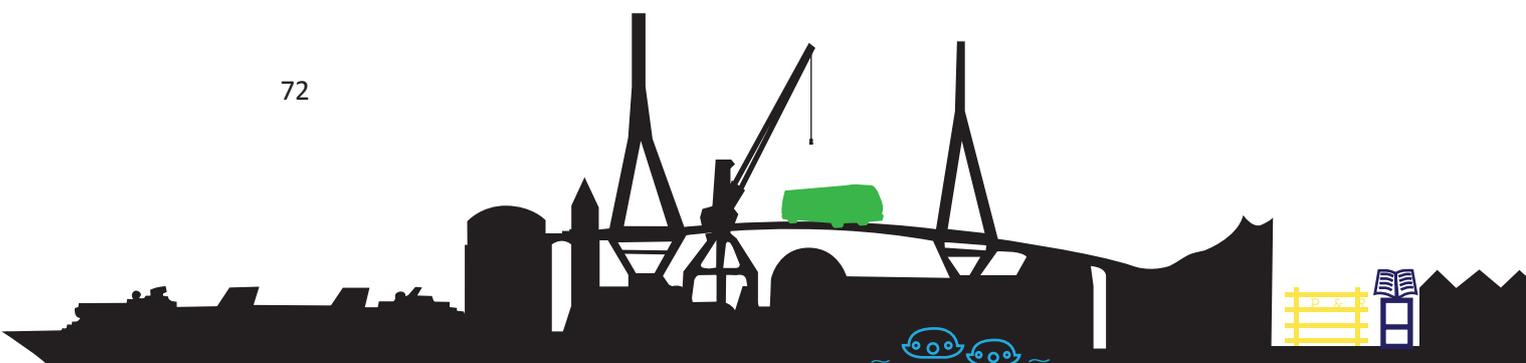


im Ansatz analysieren zu können. Parallel zu diesem Prozess wurde auch die von der Gruppe besuchte Session betrachtet und ebenfalls analysiert. Hierbei lässt sich ein Projektphasenüberschnitt erkennen, in den die Projektgruppe mit der Analyse der Informationen begann.

Trotz der anfänglichen Analysephase gab es in der Projektarbeit der Gruppe immer wieder Momente, in denen die Projektgruppe den Weg modifizieren und sich mit neuen Arbeiten im Bereich der Bestandsaufnahme beschäftigen musste. So wurden während der Arbeit immer wieder Aspekte gefunden, die neue Recherchearbeiten zur Folge hatten.

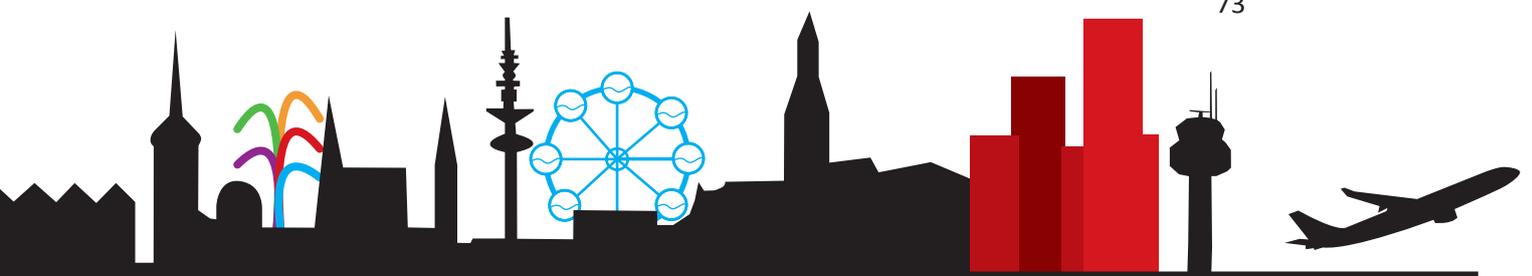
Als elementarer Schritt in der Projektarbeit lässt sich die Absteckung des Zielrahmens festhalten, der als unmittelbare Folge auf den Anfang der Analyse einzuordnen ist. In dieser Festsetzung stellte die Projektgruppe heraus, dass das Ziel der Arbeit eine Art Visionskatalog sein sollte, der mehrere Teilvisionen beinhaltet, um sich am Ende des Katalogs in einer Gesamtvision von Hamburg 2050 wiederzufinden. Um diese Teilvisionen auszuarbeiten, entstanden kleinere Gruppen aus drei bis fünf Personen. Aus dieser Konstellation entstanden folgende Themenfelder: Tourismus und Kultur, Verkehr und Umwelt, Vitalisierung Hammerbrooks und eine Gruppe, die sich mit mehreren einzelnen Ideen mit dem Namen Brücken und Promenaden beschäftigte.

Die Folge aus diesen Beschlüssen war die Organisation des weiter zu gehenden Prozesses sowohl in der Großgruppe als auch in den Kleingruppen. Die einzelnen Arbeitsabläufe innerhalb der Kleingruppen verliefen unterschiedlich. Die Kleingruppe zum Thema Brücken Promenaden, starteten mit der genaueren Betrachtung der einzelnen Ideen auf der Nexthamburg Seite. Dabei war es das ursprüngliche Ziel, ein möglichst breites Spektrum der Ideen zu betrachten und zu bearbeiten. Aus diesen Einzelideen sollten Projekte weiterentwickelt werden, die das Stadtbild Hamburgs nachhaltig prägen sollten. Aus diesem Maxim wurden einzelne Ideen beziehungsweise Projekte entwickelt. Die Ansätze, beschäftigten sich sowohl mit Brücken als auch Passivhaussiedlun-



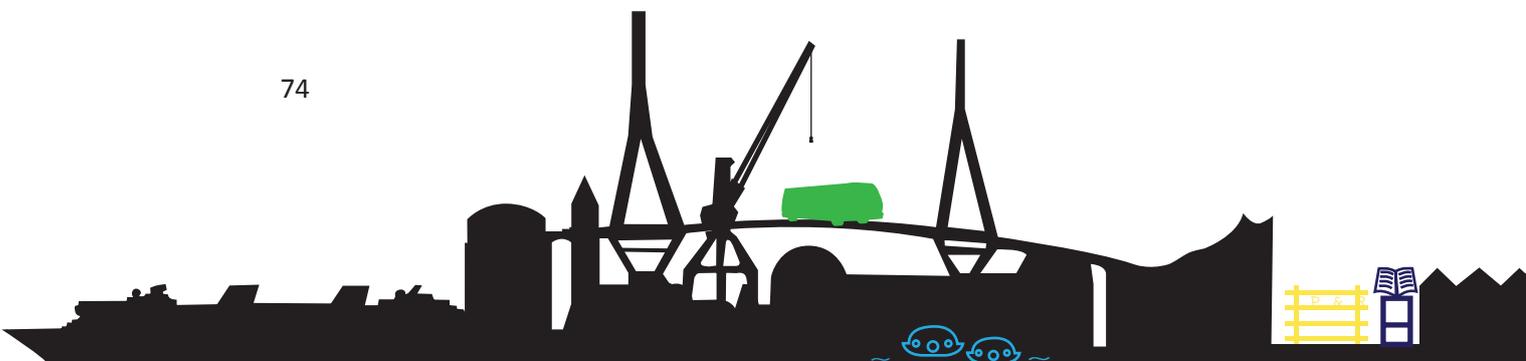
gen auf einem möglichen Tunnel auf der Ost-West-Straße. Nach der Ausarbeitung der einzelnen Ideen wurden diese der Großgruppe vorgestellt. Dabei wurde festgestellt, dass die einzelnen Ideen sich einer Überkategorie einordnen ließen. Daraufhin wurden die ausgearbeiteten Ideen in den Konzepten der anderen Kleingruppen eingegliedert. Andere Kleingruppen gingen anders an die Ausarbeitungen heran, wie zum Beispiel die Kleingruppe Kultur, Freizeit, Tourismus und Wirtschaft. Diese Kleingruppe sondierte die 176 Ideen auf der Nexthamburg Seite nach den oben genannten Thematiken. Nach der Erfassung aller Ideen wurden diese weiter nach Qualitätsmerkmalen sortiert. Zu dem übergebliebenen Ideenpool wurden umfangreiche Rechercharbeiten angestellt und die Entwicklungspotenziale Hamburgs mit den einzelnen Ideen geprüft. Dabei geschah eine Abwägung der einzelnen Entwicklungspotenziale. Bei diesem Arbeitsprozess entschied sich die Gruppe, das Themenfeld rund um die Wirtschaft aus den Betrachtungen außen vor zu lassen, da sich diese in den aufgestellten Leitthemen „Mehr Hamburg für Hamburger“, „Kultur, Freizeit und Attraktionen“ und „Temporäres Wohnen - Stay over Night“ nicht integrieren ließ. Bei den Entstehungen der Ideen wurde besonderer Fokus auf die Verbindung von Aspekten des Tourismus und die Belange der Einwohner Hamburgs gelegt.

Die Kleingruppe Vitalisierung Hammerbrooks ging kleinteiliger an die Ideenfindung. Geprägt wurde die Gruppe in erster Linie durch die Nexthamburg Session Nr. 2, wo sie am Ideentisch der Hochhausgruppe arbeiteten. Darüber hinaus betrachtete die Gruppe die Ideen auf der Nexthamburg Seite und ließ sich von diesen inspirieren. Daraus entstand die Ursprungsidee, ein Hochhauskonzept aufzustellen und damit parallel bezahlbaren Wohnungsraum zu schaffen. Als Verortung konzentrierte sich die Überlegung auf die Hamburger Innenstadt. Nach Rechercharbeit und Flächenanalysen, erkannte die Gruppe, dass die Innenstadt nicht genügend Spielraum zur Verfügung stellte. Daher nahm die Gruppe Abstand von dieser Idee und orientierte sich 300 Meter weiter südlich Richtung Hammerbrook. Die Gruppe sah hier mehr Entwicklungspotenziale und



eine verbesserte Möglichkeit der Integration von Bauten die eine Höhe von 100 Metern übersteigen sollten. Um das Gebiet präziser betrachten zu können wurde auch hier eine Flächenanalyse in Form einer Ortsbegehung gemacht. Auf dieser Grundlage entwickelte die Gruppe ein Ideenpaket, das Hammerbrook bis 2050 zu einem belebten multifunktionalen Quartier entwickeln lassen sollte.

Die Vierte Kleingruppe beschäftigte sich mit dem Themengebiet Verkehr und Umwelt und ging ähnlich vor wie die Kleingruppe rund um den Tourismus. Der erste Schritt war die Sondierungen der Ideen auf der Nexthamburg Seite nach den beiden Themen Verkehr und Umwelt. Dabei wurden die Ideen gesammelt und einander zugeordnet. Es erfolgte eine „Überidee“, die alle kleineren Ideen miteinander verbinden sollte. Zur Ausarbeitung dieser teilte sich die Gruppe in zweier Teams auf. In dem einen Team stand der Aspekt der Umwelt im Fokus, in dem anderen das Thema Verkehr. Doch schnell merkte die Gruppe bei den Ausarbeitungen, dass man die beiden Themen nicht voneinander getrennt betrachten kann. Deswegen schloss sich die Gruppe wieder zusammen. Die Ideenfindung orientierte sich stark an denen von Nexthamburg, wobei besonders die Überschneidung und Verdichtungen von einzelnen Ideen beachtet wurden und auf dessen Richtung hin gearbeitet wurde.

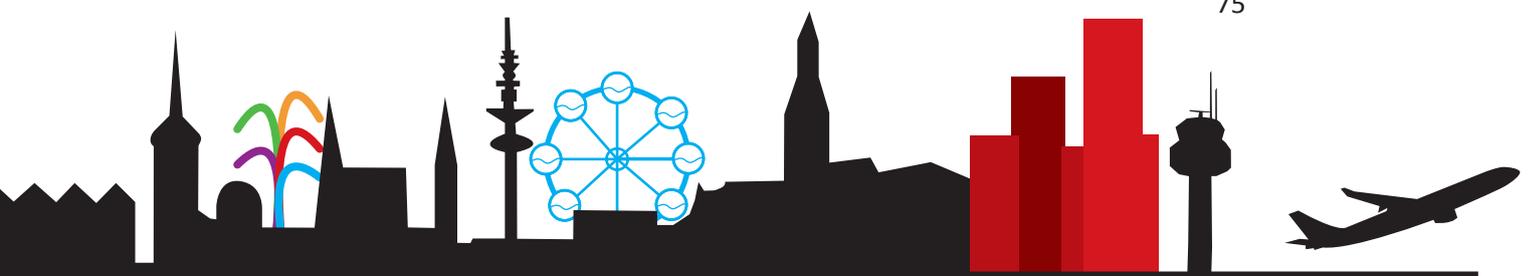


## Zeiplan Projektablauf

17.11.09	Vorstellungen der Konzeptideen
24.11.09	Zwischenbericht
08.12.09	Vorbereitung für das Interview mit J. Petrin
14.12.09	Deadline für die Texte; Vorstellung der Exposés der Gruppen; Erstellung eines Layouts für Bericht und Präsentation
15.12.09	Für die gesamte Projektwoche: Zeitstrahl d. Visionen erstellen
16.12.09	Visionen verknüpfen, „Vision der Visionen“
17.12.09	Interview mit J. Petrin
18.12.09	Interview über die Nutzergruppen von Nexthamburg (Mitarbeiterin von Frau Krek; Datum muss noch festgemacht werden)
05.01.09	Arbeit in den Kleingruppen
12.01.09	Ausarbeitung des Katalogs
19.01.09	Ausarbeitung sowohl vom Katalog als auch Bericht
26.01.09	Präsentationsvorbereitung
02.02.09	Präsentationsvorbereitung
09.02.09	ENDPRÄSENTATION
24.02.09	Spätester Termin für die Abgabe des Projektberichts

Die Ergebnisse aller Kleingruppen wurden in geringen Zeitintervallen immer wieder vor der Großgruppe vorgestellt und dabei gegebenenfalls modifiziert. Parallel zu diesem Prozess, arbeitete die Projektgruppe an dem Ablauf für den Rest der Analysephase und erstellte einen Zeitplan.

Um eine weitere Sicht über Nexthamburg gewinnen zu können, organisiert die Pro-



jektgruppe in der Projektwoche einen Diskussionsabend mit Prof. Dr. Jürgen Pietsch, Julian Petrin und Stefan Kreutz. Durch die Person Prof. Dr. Jürgen Pietsch, erhofften wir uns einige neue Aspekte, die losgelöst von der Firma Nexthamburg waren. Herr Petrin bildete als Pressesprecher und Initiator von Nexthamburg das Gegenstück. Mit Herrn Kreutz luden wir einen Experten für Projekte in die Expertendiskussion ein.

Der Abend warf neue Aspekte auf, die den Weg der Projektgruppe beeinflussten und neue Fragen entstanden innerhalb der Gruppe. Somit stellte der Diskussionsabend in gewisser Weise einen Wendepunkt in der Projektarbeit dar. So war der Projektgruppe bis zu diesem Zeitpunkt beispielsweise nicht bewusst, dass sich Nexthamburg in erster Linie als Think Tank verstand.

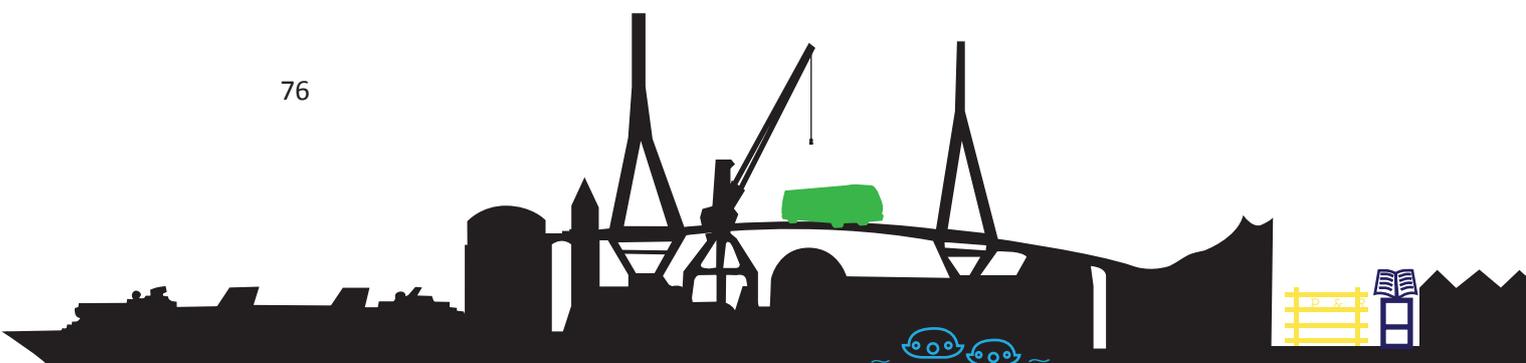
Nach den Ausarbeitungen der aufgeworfenen Aspekte beschäftigte sich die Projektgruppe mit der Fertigstellung des Projektberichts.

Die Arbeitsergebnisse, sowohl für den Bericht als auch den Visionskatalog, wurden immer wieder durch Zwischenpräsentationen in der Gesamtgruppe überprüft, kritisiert und wenn notwendig modifiziert.

Als letzter Schritt der Projektgruppe „Nexthamburg - eine Vision für Hamburg 2050“ lassen sich organisatorische Prozesse anführen, die zur Fertigstellung des Katalogs als auch den Bericht führten, sowie die Vorbereitung und der Ausarbeitung der Präsentation.

In der Endphase der Arbeit in der Projektgruppe Nexthamburg - Vision Hamburg 2050, lassen sich organisatorische Prozesse anführen, die zur Fertigstellung des Katalogs als auch des Berichts führten, sowie die Vorbereitung und der Ausarbeitung der Präsentation.

Als letzter Prozess gab es innerhalb der Projektgruppe ein offenes Gespräch um das Projekt zu evaluieren. Dabei wurde vor allem Gruppeninterne Prozesse beleuchtet als auch kritische Punkte des Ursprungsthemas Nexthamburg.



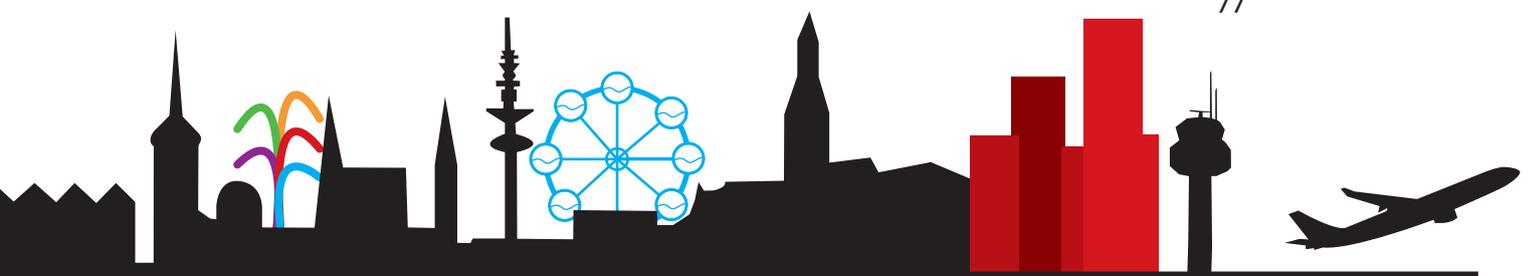
### 3.4 Kritik an Nexthamburg

Nexthamburg lebt von seiner Präsenz im Internet. Ideen werden dort gesammelt und weiterentwickelt. Daher ist es wichtig eine ansprechende und strukturierte Webseite aufzubauen. Die Internetpräsenz Nexthamburg befand sich im Laufe unseres Projekts noch in der Entstehungsphase. Einige Funktionen und Inhalte wurden in den letzten Wochen weiterentwickelt und überarbeitet. Während am Anfang der Sinn und Zweck Nexthamburg sich nicht deutlich herauslesen lässt, ist jetzt unter der Rubrik „Was ist Nexthamburg?“ eine genaue Erläuterung zu finden. So kam es auch dazu, dass uns erst nach der Diskussionsrunde mit Herrn Julian Petrin, dem Geschäftsführer von Nexthamburg, und Herrn Prof. Jürgen Pietsch bewusst wurde, dass Nexthamburg sich nicht, wie wir vorher annahmen, als Bürgerbeteiligungsplattform sieht, sondern als Think Tank. Erst nach der Kritik von uns, wurde die Seite überarbeitet und es wird jetzt auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Nexthamburg auf Basis eines Think Tanks arbeitet. Eine Neuerung auf der Website, die ebenfalls erst kürzlich hinzukam sind die Diskussionsregeln, welche Aussagen zum Inhalt und zum Verhalten in den Beiträgen vorgeben. Diese beinhalten unter anderem auch folgende Punkte:

§1c Meinungen und Ideen von Nicht-Fachleuten sind ausdrücklich erwünscht. Alle Kommentatoren und Autoren von Nexthamburg sollten sich aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten darum bemühen, sachlich fundierte Beiträge zu veröffentlichen.

§3c Beiträge, die diese Regeln erkennbar vorsätzlich verletzen, werden vom Nexthamburg-Redaktionsteam ohne Absprache mit dem Autor gelöscht.

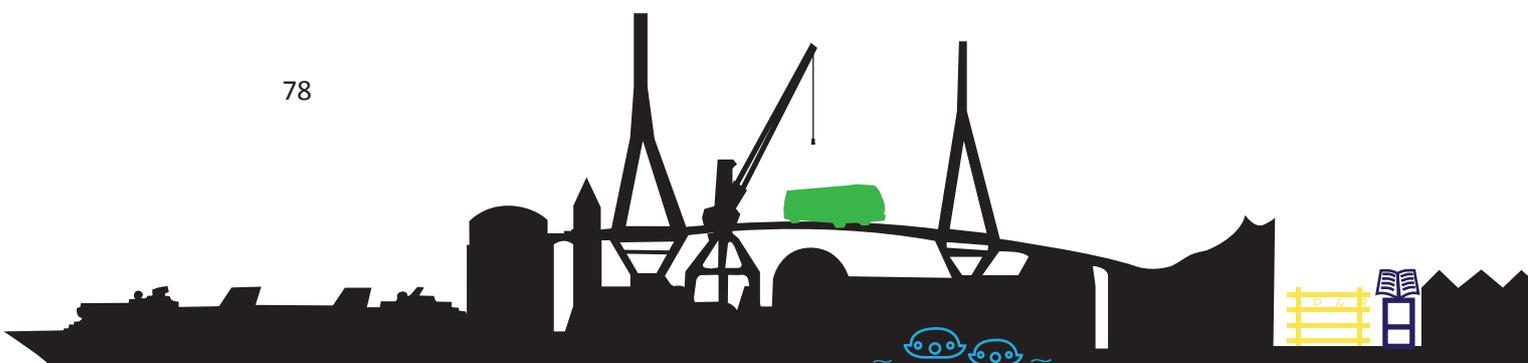
Wir nehmen an, dass diese Regelungen erst durch einen von uns gestarteten Versuch, eine gewollt provokante Idee bewusst zu manipulieren, entstanden sind und daraufhin eingefügt wurden. Die Idee „Steinwerder mit Ausstrahlung“, in der es um ein Atomkraftwerk im Zentrum Hamburgs geht, stellte die Projektgruppe nach Beginn des Projekts zusammen ein. Ziel war es, durch regelmäßiges Klicken im kürzesten Zeitraum die Idee unter die Top-Ideen zu wählen und somit eine von der Mehrheit nicht befürwor-



tete Idee gezielt zu favorisieren.

Im Gespräch mit Außenstehenden entstand anschließend der Gedanke, dass man das nach oben Bringen der Idee auch technisch beschleunigen könnte. Auf diesem Wege schafften wir es in kürzester Zeit mit 254 Klicks auf Platz 1. Dies blieb der Redaktion jedoch nicht verborgen und sie reagierten schnell mit einer Löschung der Mehrfachvotings auf die Manipulation, in dem sie die Klicks auf 80 reduzierten. Diese Reaktion trat mehrfach nach wiederholten, verschiedenen, technischen Manipulationsversuchen auf. Zu bemängeln ist dabei, dass durch die Herabsetzung der Votes auch real geklickte Stimmen, die von Projektmitgliedern vorgenommen wurden, verloren gingen und es dadurch zu einer Verzerrung der Wertung kam. Nach der mehrfachen Zurücksetzung der Votes, entschied sich die Projektgruppe, die Manipulation einzustellen und weiterhin durch echte Klicks für „Steinwerder mit Ausstrahlung“ zu stimmen. Über einen Zeitraum von ca. 5 Wochen gelang es uns auch auf diesem Wege, unsere Idee auf Platz 1 zu wählen. Durch unsere absurde Idee, die es nur durch unsere Klicks und einiger Freunde auf Platz 1 schaffte, wollten wir die Manipulationsanfälligkeit von Nexthamburg aufzeigen. Zwar kann für eine Idee nur einmal täglich gestimmt werden, dennoch ist es mit genügend Geduld und einem kleinen Kreis an Leuten, die regelmäßig klicken, leicht unter die Top 3 Ideen zu schaffen und hinter den meisten Klicks stehen eigentlich nur wenige Menschen und nicht die Mehrheit.

Die Idee scheint aufgrund ihrer Platzierung beliebt zu sein, sie wird aber in Wirklichkeit nur von einer kleinen Gruppe gezielt nach vorne gepusht. Daher ist es für Internetplattformen wie Nexthamburg schwierig, über die Beliebtheit einer Idee zu urteilen, denn diejenigen, die die Ideen befürworten stimmen regelmäßig ab, um ihre Idee nach vorne zu bringen, andere, die diese Idee hingegen für schlecht empfinden, können dies nicht ausdrücken und wenn doch, dann nur einen negativen Kommentar hinzufügen. Wir empfehlen daher einen Dislike-Button, durch welchen man auch gegen eine Idee stimmen kann. So können provokante Ideen, wie unser Atomkraftwerk in Steinwerder



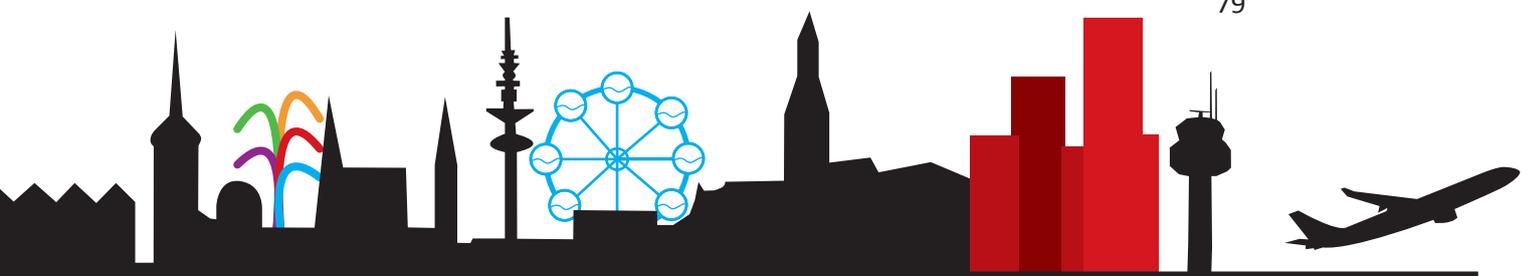
schnell aus den Top-Ideen vertrieben werden.

Ein weiterer kritischer Punkt an der Webseite Nexthamburgs ist die schlechte Verlinkung der Diskussionsregeln. Diese sind nur bei genauerer Betrachtung der Website zu finden. Während Rubriken wie „Was ist Nexthamburg?“ oder „Wer macht Nexthamburg?“ durch ihre auffällige Position ins Auge fallen, befinden sich die Diskussionsregeln am unteren Seitenrand einer Folgeseite, wo sie nur blass-grau dargestellt sind und somit nicht auffallen. Verbesserungsbedarf besteht auch bei der Erreichbarkeit der Ideen. Diese könnte man mit Hilfe einer Seitensuchfunktion leichter finden oder durch eine Umstrukturierung der Lightboxes ermöglichen, diese über Websuchmaschinen zu erreichen.

Im Zuge der Umstrukturierung wird ab Februar 2010 eine neu überarbeitete Webseite im Internet erscheinen, in der es auch einen sogenannten Community-Bereich geben wird. Abstimmung für eine Idee sowie die Möglichkeit diese weiter zu entwickeln, wird dann nur noch für registrierte User möglich sein. Dies sehen wir als problematisch, da auf diese Weise möglicherweise einige Besucher der Webseite abgeschreckt werden, ihre Stimme für eine Idee abzugeben. Eine Anmeldung erfordert Daten, die viele nicht preisgeben wollen. Es würde sich daher eine Anmeldung anbieten, bei der man nur wenige persönliche Informationen angeben muss und die schnell geht. Ein positiver Effekt durch einen Community-Login ist, die Verfolgung der Klicks. So kann beispielsweise eingesehen werden, welche angemeldete Person für welche Idee gestimmt hat beziehungsweise sie weitergearbeitet hat. Außerdem sind gezielte Mehrfachvotings nur noch schwer möglich.

Ein weiterer Kritikpunkt am Internetauftritt ist die fehlende Funktion des Bearbeitens von alten Beiträgen. Stellt man beispielsweise eine Idee online und möchte diese anschließend noch etwas bearbeiten, so ist dies momentan nicht möglich.

Ebenso zu kritisieren ist die Bekanntheit von Nexthamburg. Die meisten aktiven Beteiligten von Nexthamburg sind Personen, die eine fachliche Ausbildung im Bereich



Stadtplanung, Architektur, Politik oder den Ingenieurwissenschaften haben. Dies wurde uns vor allem beim Besuch der zweiten Nexthamburg Session im Hamburg-Museum deutlich. Normale Bürger ohne fachliches Hintergrundwissen beteiligen sich eher wenig. Da sich Nexthamburg als Think Tank versteht ist es daher ratsam auch Menschen zu bewerben, die kein Fachwissen mit sich bringen und aufgrund ihrer Anforderungen und Wünsche an eine Stadt Input geben und Ideen äußern. Wichtig dabei ist allerdings, dass diese Leute nicht mit falschen Erwartungen angezogen werden, denn eine zeitnahe Realisierung der Ideen ist, wie Herr Petrin uns sagte, nicht vorgesehen.

## 4. Konzept

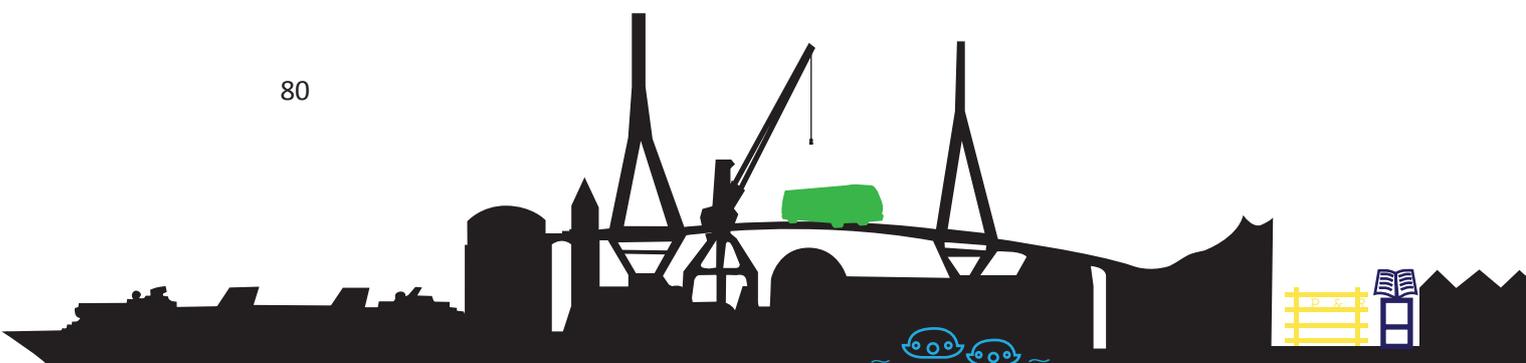
### 4.1 Hamburg 2050

Die Hansestadt Hamburg um das Jahr 2050: Auf dem ehemaligen Gelände der Internationalen Gartenschau in Wilhelmsburg sind viele hübsche Kleingärten entstanden. Besonderes Augenmerk liegt jedoch auf dem „garten.haus“, einem mehrstöckigen Gebäude, in dem es nichts als überdachte Gärten gibt. Dieses, von den Hamburgern vorerst zögernd geduldete Bauprojekt erfreut sich heute größter Beliebtheit. Gerade bei den anliegenden Bewohnern, dem soliden Mittelstand von Wilhelmsburg, steigt die Nachfrage nach Grünflächen in der Hansestadt weiter an.

Nicht unerheblich dazu beigetragen hat die positive Entwicklung des neuen Elbquartiers, dem Vergnügungsviertel auf dem ehemaligen kleinen Grasbrook. Nachdem der keine Grasbrook im Zuge des Aufbaus und der Pionierbesiedlung der Hafencity, als gut nutzbare Freizeitfläche entdeckt wurde, stand dem endgültigen Sprung über die Elbe nichts mehr im Weg.

Der wahre Publikumsmagnet des Elbquartiers ist und bleibt jedoch das bereits 2030 eröffnete „Elbe Erlebnisbad“, welches mit seiner umfangreichen Ausstattung selbst das im Norden Hamburgs gelegene Ariba Freizeitbad weit in den Schatten stellt.

Durch die zentrale Lage der auf der Elbe schwimmenden Hotels ist Hamburg auf für



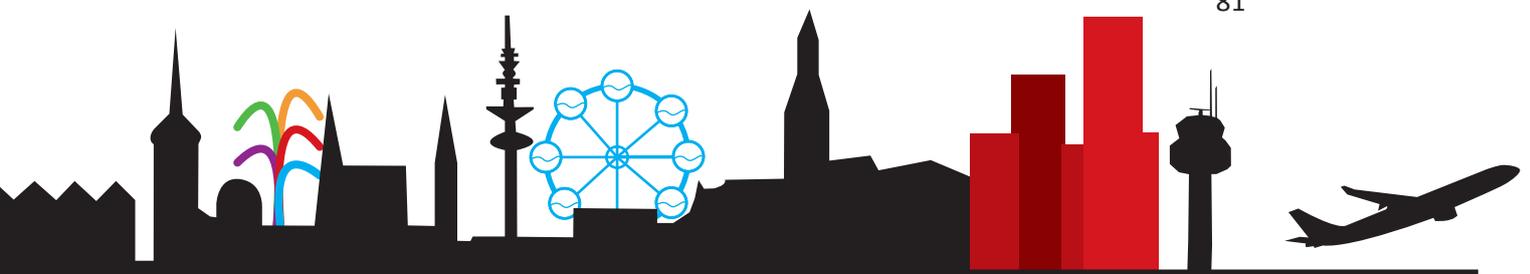
Touristen interessanter geworden. In diesen rettungskapselähnlichen Kästen finden besonders jüngere Menschen einen günstigen und dennoch attraktiven Schlafplatz. Von dort aus erreicht man schnell die Hamburger Innenstadt, welche sich dank des neuen Kurzstreckentickets des HVV, günstig erkunden lässt. Zusätzlich lassen sich am Hauptbahnhof vollwertige Elektroautos mieten, die es ermöglichen, die Innenstadt, wie auch andere Stadtteile Hamburgs, individuell zu befahren. Wie bereits in der Planung erwartet, werden die Elektroautos von den Bürgern der Stadt eher gemieden, während die Nachfrage der Touristen erstaunlich hoch ausfällt. Dies gilt auch für den Verleih am Flughafen, bei dem die Ankömmlinge nahezu 100 Prozent der Kundschaft ausmachen.

Flugzeuginteressierte finden in Hamburg das mit Abstand größte Flugzeugmuseum, welches zugleich als eine Art Erlebniscenter fungiert. Vorbild war das in Bremen befindliche „Universum“, ein Naturwissenschaftliches Erlebniscenter für Jung und Alt.

Ebenfalls Pate stand die Museumsinsel in Berlin, aus dessen Grundidee die neuen Hamburger Museumstürme auf der Außenalster entstanden. Mittlerweile gehören die Türme zum Pflichtprogramm sämtlicher Schuljahrgänge, finden aber besonderen Anklang bei kulturell Interessierten Mittfünfzigern.

Bildungsinteressierte Hamburger haben seit Juli 2021 die Möglichkeit sich überall in Hamburg Bücher auszuleihen. Die sich selbst verwaltenden Mini Bibliotheken, von denen mittlerweile knapp 40 in ganz Hamburg verteilt sind, decken fast jedes Spektrum an Büchern ab und sind seit dem Zusammenbruch der Wikipedia Server besonders bei Schülern sehr beliebt.

Doch Hamburg kommt auch in Sachen Umwelt nicht zu kurz. Nachdem die Stadt im Jahr 2011 zur Umwelthauptstadt Europas gekürt wurde, war der Ehrgeiz diesem Ruf dauerhaft gerecht zu werden Auslöser einer Reihe Umweltschonender Projekte. Der bereits erwähnte Elektroautoverleih entsprang diesem Titel ebenso wie die seit 2020 flächendeckend verkehrenden Brennstoffzellenbusse. Nicht so innovativ, dafür beson-

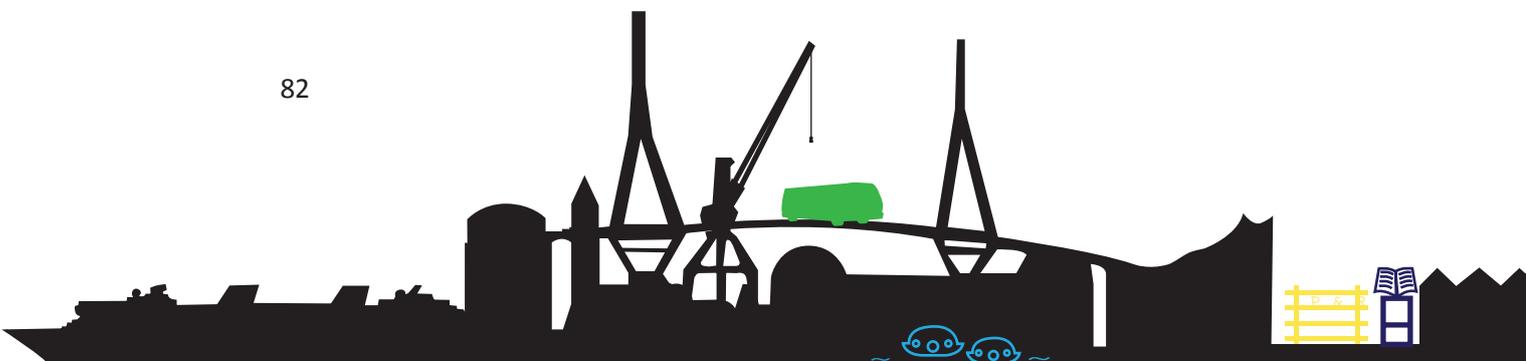


ders produktiv, sind die in der gesamten Innenstadt verteilten Solarmodule, welche hauptsächlich die Verkehrsanlagen und die Straßenbeleuchtung mit Energie versorgen. Dass der Hamburger Hauptbahnhof und die Flughafenterminals nun über riesige Solar Kollektorflächen verfügen, ist ebenfalls auf den ökologischen Hype zurückzuführen.

Die besonders bei den Hamburgern auf nicht allzu große Beliebtheit treffende City Maut, welche man in dieser Form schon vor Jahren in London und anderen Großstädten bemängelte, sorgt zusätzlich für eine Reduzierung der Umweltbelastung in der Innenstadt. Im Wesentlichen dient sie jedoch der weiteren Förderung regenerativer Energieformen und der Steigerung der Lebensqualität in der Innenstadt. Für Berufstätige, die trotz aller Maßnahmen auf die Durchquerung der Innenstadt angewiesen sind und nicht auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen wollen, bieten viele Firmen bereits Fahrgemeinschaften an. Dieses, durch Arbeitgeber ins Leben gerufene Projekt ist in Deutschland bislang einzigartig und fördert nicht nur die Kommunikation zwischen den Mitarbeitern, sondern sorgt zudem auch für weniger Straßenverkehr, weniger Umweltbelastungen und weniger Lärm.

Auch die solarbetriebenen Alsterschiffe, welche die herkömmlichen Dieselschiffe in den letzten 15 Jahren komplett ablösen, sorgen für eine ruhige und immissionsfreie Überquerung der Außenalster.

Die neuen Elbfähren sorgen zudem für eine gute Anbindung des neuen Stadtteils Hammerbrook. Der erst vor wenigen Jahren zum Leben erweckte Stadtteil glänzt nun mit prachtvollen Wolkenkratzern, welche zudem den permanenten Wohnungsmangel Hamburgs etwas entschärfen. Die neu entstandenen Wolkenkratzer vereinen Arbeiten und Wohnen und sorgen somit werktags auch nach 17 Uhr für eine Belebung des Viertels. Durch das neu entstandene Stadtviertel im Zuge des „Urban Space“ Projekts, welches nun die Stadtteile Hammerbrook und die Innenstadt verbindet, wird eine geschlossene Stadtstruktur geschaffen, welche das Außenseiterimage der Hafencity und des neuen Hammerbrooks endgültig ad Acta legen wird.



## 4.2 Freizeit, Kultur und Tourismus

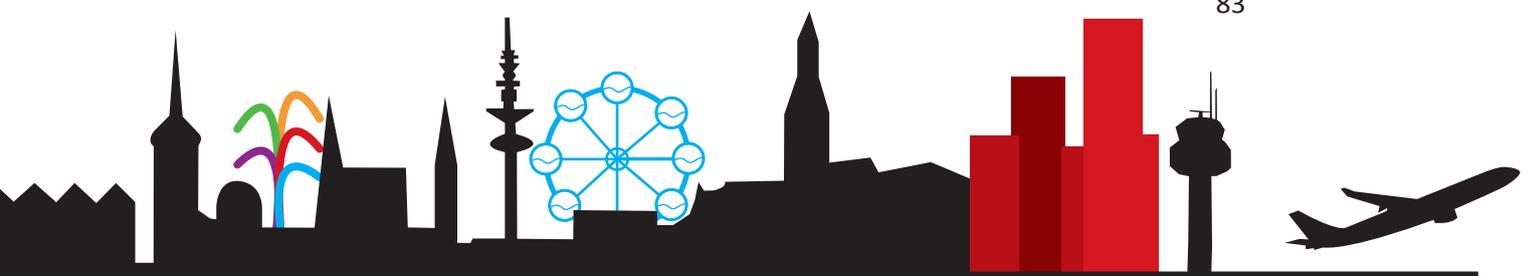
### 4.2.1 Vorgehen der Gruppe Kultur, Freizeit und Tourismus

Die Gruppe von Sebastian, Karsten, Veronika und Cathrin suchte sich Ideen, die sich mit den Themen Kultur, Freizeit und Tourismus sowie ursprünglich Wirtschaft befassten. Aus allen in der Projektgruppe sortierten 172 Ideen wählten wir zunächst alle, die sich mit diesen Themen dem Namen nach beschäftigten. Diese immer noch große Anzahl der Ideen betrachteten wir nun inhaltlich genauer und selektierten für den weiteren Arbeitsverlauf die aus, die uns in Bezug auf unsere Themenvorgabe besonders geeignet schienen.

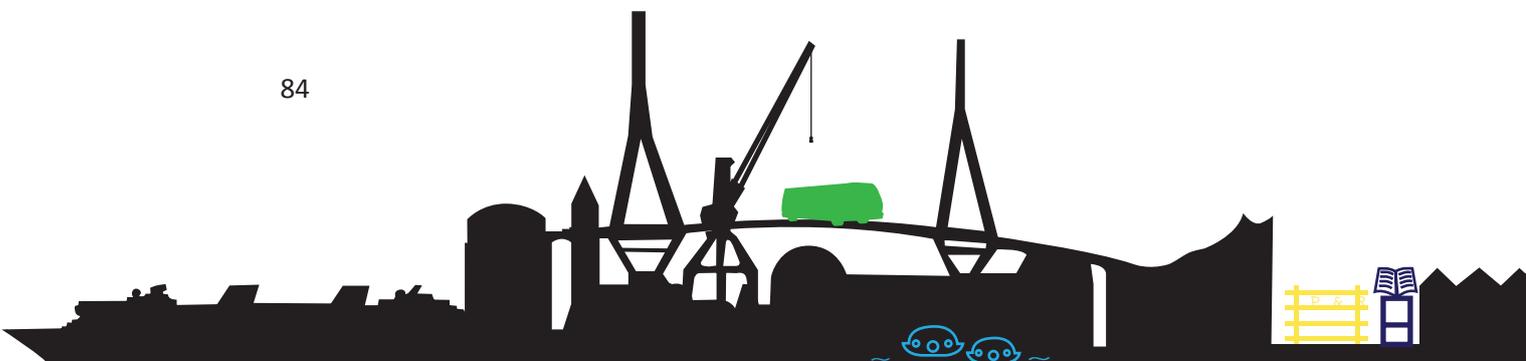
Nachdem wir uns auf Ideen verständigt hatten, die wir verwenden wollten, formulierten wir unsere Überidee konkreter. Ziel unserer Vision sollte sein, dass die Stadt Hamburg sowohl für seine Einwohner als auch für Touristen in ihrer Attraktivität steigen sollte. Diese Idee bauten wir zu drei Konzeptstufen aus: „Mehr Hamburg für Hamburger“, „Kultur, Freizeit und Attraktionen“ sowie „Temporäres Wohnen - Stay over Night“. Hierbei recherchierten wir Zahlen und Fakten über die aktuelle touristische Situation in Hamburg sowie deren Entwicklung. Anhand der Anzahl der geplanten Hotelneubauten versuchten wir, den Bedarf der kommenden Jahre zu prognostizieren. Des Weiteren befassten wir uns mit den „Highlights“ in Hamburg und stellten uns die Frage: Welche und wie viele Attraktionen gibt es in Hamburg und wo liegen diese? Ebenso stellten wir Überlegungen an, wie sich momentan in Planung befindliche stadtplanerische Maßnahmen, wie die HafenCity mit der Elbphilharmonie, die IBA sowie die Hafentwicklung, auf die Stadt von morgen auswirken könnten.

Anschließend diskutierten wir in der Gruppe, welche Ideen uns für sinnvoll erschienen, wie und ob sich einige Ideen verknüpfen lassen und wie man sie ggf. in Bezug auf unsere Zielsetzung weiterentwickeln könnte. So entstand beispielsweise aus der Uridee eines „Hafendoms“ das Elbe-Erlebnisbad.

Die bei Nexthamburg eingestellte Grundidee sah vor, das Hamburger Volksfest „Dom“ zu



einer Dauereinrichtung an der Elbe werden zu lassen. Entstehen sollte eine Mischung aus Jahrmarkt und Freizeitpark. Nach vielen Überlegungen beschlossen wir, dass wir diese Idee nicht in gleicher Form umsetzen wollen würden. Durch einen Dauer-Dom würde das bisherige Volksfest auf dem Heiligengeistfeld wegfallen, die Schausteller von dort hätten somit keine Arbeitsmöglichkeit mehr, was nur eins der von uns erörterten Probleme darstellte. Wir entwickelten diese Idee jedoch weiter, in dem wir uns Gedanken zu einem Freizeitpark am Hafen, als Ergänzung vom weiterhin bestehenden Dom, machten. Nach einer längeren Diskussion entschieden wir uns gegen einen Freizeitpark, da in Hafennähe kein ausreichender Platz für einen, dem Heide- oder Hansapark konkurrierenden Freizeitpark, zur Verfügung steht. Ebenso stellte sich uns die Frage, ob sich ein solcher Park finanzielle lohnen würde, da der Hansa- und Heidepark von Hamburg aus gut zu erreichen sind. Da wir uns Gedanken darüber machten, welche Attraktionen in Hamburg momentan kaum oder gar nicht vertreten sind, entstand schließlich das Erlebnisbad. In der Metropolregion Hamburg gibt es zwar einige Schwimmbäder und Thermen, allerdings kein größeres Erlebnisbad, welches möglicherweise dem Tropical Island nahe Berlin ähnlich ist. Dies nahmen wir als Vorbild und entwickelten daraus unsere Idee des Elbe-Erlebnisbads. Das Erlebnisbad beinhaltet trotzdem Aspekte eines Freizeitparks oder Hafendoms. So soll dieses beispielsweise ein Riesenrad mit Whirlpoolgondeln haben, welches mitunter die neue Skyline Hamburgs prägen wird. Im Zuge dessen entstanden auch noch weitere wasserbezogene Attraktionen wie die Beach Clubs, das Tauchermuseum oder die Kapselhotels, die sich dann zu einem Quartier an der Elbe zusammenfügten. Bei der Ideenfindung gingen wir hier recht frei vor. Nicht jede der Ideen basiert auf einem Vorschlag aus Nexthamburg, andere sind daraus abgeleitet. Als Beispiel ließen sich hier die Kapselhotels nennen. Die ursprüngliche Idee forderte 6m<sup>2</sup>-Häuser für die Hamburger Innenstadt. Diesen Gedanken griffen wir auf und wollten solche Bauten als kleine, hotelähnliche Unterkunft nutzen. Bei Recherchen hierzu stießen wir dann auf die ehemaligen Rettungskapseln, die zu schwimmenden



Übernachtungsmöglichkeiten umgebaut wurden und die sich gut in unsere Vision des Elbquartiers einfügten.

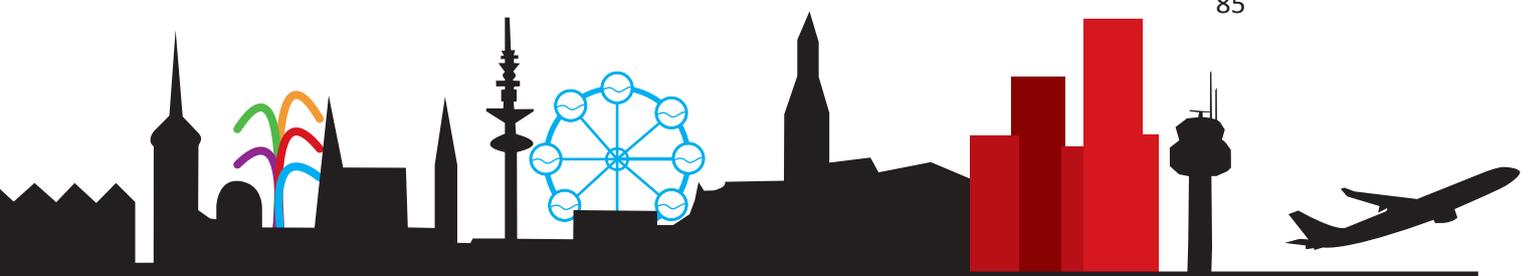
Am Ende unserer Arbeit hatten wir verschiedene Ideen vom Anfang weiterentwickelt, neue Impulse hinzugefügt und andere weggelassen. Auch unsere anfänglichen Überlegungen, uns näher mit dem Themenbereich „Wirtschaft“ zu beschäftigen, stellen wir zurück. Zwar finden sich in mehreren Ideen auch wirtschaftliche Anreize und Potentiale wieder, eine gezielte Konkretisierung dieses Themas passte jedoch nicht zu unserem Leit-Thema. Auch dieses wurde im Verlauf unserer Arbeit noch genauer beschrieben und in die Ausarbeitung unserer Ideen eingebunden. Besonders wichtig war uns hierbei zu beachten, wie sich Themen des Tourismus mit den Belangen der Hamburger Einwohner verbinden lassen, so dass beide Projekte nicht solitär stehen, sondern zusammen wirken. Wir hoffen, dies der Ausarbeitung unserer Ideen verständlich eingearbeitet zu haben.

#### **4.2.2 Gesamtkonzept: Tourismus, Kultur, Freizeit**

An den Übernachtungen gemessen, war Hamburg 2007 das zweitbeliebteste Tourismusziel in Deutschland. Allerdings landet die Stadt im internationalen Vergleich nicht auf den vorderen Plätzen, wie etwa London, Paris oder auch Wien.

Doch Hamburg scheint für Touristen immer attraktiver zu werden. Dies zeigt sich darin, dass es von 1986 bis 2008 einen fast immer kontinuierlichen Anstieg der Übernachtungen gab. Insgesamt hat sich, relativ betrachtet, die Anzahl der Übernachtungsgäste in diesen 22 Jahren mehr als verdoppelt.

In Hamburg wird auch damit gerechnet, dass die Zahl der Übernachtungsgäste weiter ansteigen wird. Dies lässt sich erkennen, wenn man sich die Zahl der Hotelneubauten betrachtet. Innerhalb der nächsten Jahre sollen mehrere neue Hotels mit mehr als 7.000 Betten eröffnet werden. Dies deutet daraufhin, dass die Hansestadt und ihr Tourismusangebot weiterhin für Investoren interessant sind und diese mit Gewinnen



rechnen.

Dies könnte auch daran liegen, dass es in Hamburg viele Attraktionen gibt, welche teilweise sogar international bekannt sind. So liegt in Hamburg die größte Parkfriedhofanlage der Welt, der Ohlsdorfer Friedhof. Ebenso gibt es mit dem HSV ein Fußballteam von internationalem Ruf. Die Alster, die Speicherstadt, der Hafen, der Dom und der schon fertig gestellte Teile der Hafencity sind ebenfalls für Touristen interessant. Da Hamburg eine Vielzahl von Musicals bietet, kommen auch, gerade übers Wochenende, viele Musicalsfans nach Hamburg. Weltbekannt ist die Reeperbahn, welche für jeden Hamburger Touristen ein Muss ist.

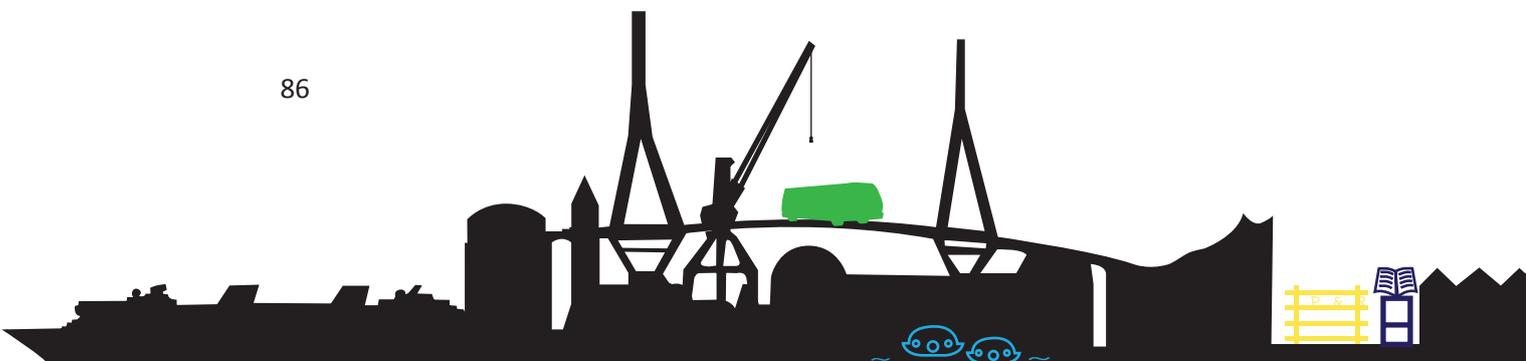
Bis zum Jahre 2050 wird sich viel in Hamburg getan haben. Was genau lässt sich nur schwer erahnen, aber wir rechnen damit, dass die Hafencity fertig gestellt sein und positiv angenommen wird. Die Elbphilharmonie ist das neue Wahrzeichen der Hansestadt und Wilhelmsburg wurde durch die internationale Gartenschau (igs) und die Internationale Bauausstellung (IBA) aufgewertet. Der Hafen ist wirtschaftlich weiter stabil, verlagert sich aber immer weiter in Richtung Nordsee, was zu Folge hat, dass mehr und mehr attraktive innerstädtische Flächen freierwerden, welche für Konversionen genutzt werden können.

Hamburg hat, wie jede andere Stadt, das Ziel, für Bewohner und Touristen attraktiver zu werden und die oben genannten Attraktionen lassen sich dafür gut einbinden. Doch wie wird dieses Ziel bis zum Jahre 2050 umgesetzt?

Das neue Tourismus- und Kulturkonzept wird sich auf drei verschiedene Aspekte stützen, welche aufeinander aufbauen.

Schritt 1: Mehr Hamburg für Hamburger

Durch kleine, quartiersbezogene Impulse soll die Lebensqualität für die Hamburger Einwohner gesteigert werden. Kleine Impulse sollen große Wirkungen auslösen, einzelne, verteilte Projekte bessere Bindung an die Stadt schaffen, um die Attraktivität auch „einfacher“ Wohnquartiere zu steigern.



## Schritt 2: Kultur, Freizeit und Attraktionen

Das ohnehin schon gute Freizeit- und Kulturangebot der Stadt bietet Potentiale und Möglichkeiten zum Ausbau, um eine noch vielseitigere Weltstadt zu erschaffen. Hamburg soll sich durch außergewöhnliche Highlights weiter als Stadtreiseziel für in- und ausländische Touristen etablieren und auch international noch größere Bekanntheit erlangen.

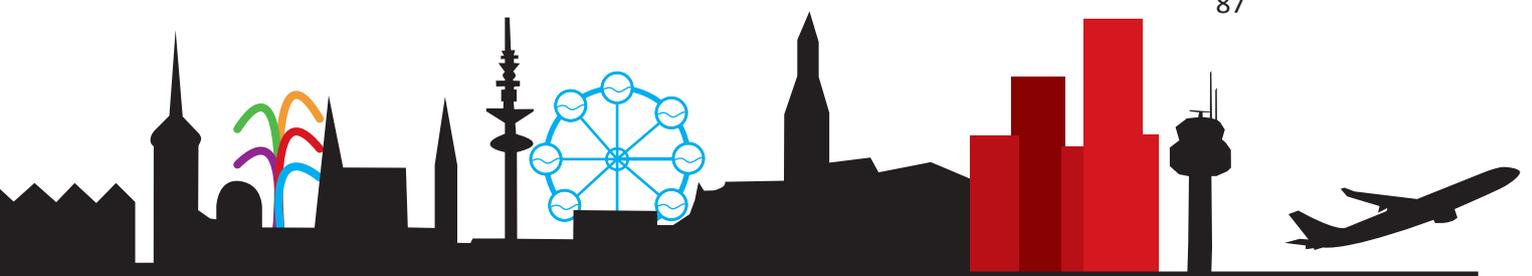
Anstatt nur die Quantitäten zu stärken und ein breiteres Angebot zu schaffen, sollen die Einrichtungen auch zukünftig besser vernetzt und räumlich in Beziehung gesetzt werden. Gerade in der schon gut erschlossenen Innenstadt finden sich Potentiale, die für den touristischen/kulturellen Sektor besser erschlossen werden könnten. Hierbei soll auch die Öffnung an die Elbe eine Rolle spielen, um bestehende Charakteristika der Hansestadt zu unterstreichen und zu fördern.

## Schritt 3: Temporäres Wohnen - Stay over Night

Aufgrund langfristig wachsender Touristenzahlen (auch durch die Erfolge aus Schritt 2) sehen wir einen gewachsenen Bedarf an Unterkünften. Um attraktive und individuelle Übernachtungsmöglichkeiten zu bieten sollen neue, direkt in der (Innen-)Stadt befindliche, moderne Unterkünfte geschaffen werden, die sich von regulären Hotels abheben.

Insgesamt wird ein Ausbau des kulturellen Angebot gezielt angestrebt, um sohl Hamburg als Weltstadt weiter auszubauen, als auch um den Wirtschaftsmarkt „Tourismus“ weiter zu festigen und als wichtige Größe für die Stadt zu etablieren. Um nicht zu einer Touristenstadt zu werden, in der die Bewohner zwar wirtschaftlich profitieren, jedoch die Lebensqualität darunter leiden muss, sollen zusätzlich reine „Hamburg-interne“ Projekte einen Ausgleich schaffen.

Räumlich gesehen, ist das Konzept über ganz Hamburg verteilt. Es wird kleine, punktuelle Projekte geben und Großprojekte, welche fest verortet sind. Des Weiteren wird es noch kleine flexible, räumlich unabhängige Impulse geben. Allerdings lässt sich schon



jetzt erahnen, dass die meisten Projekte im Bereich der erweiterten Innenstadt realisiert werden.

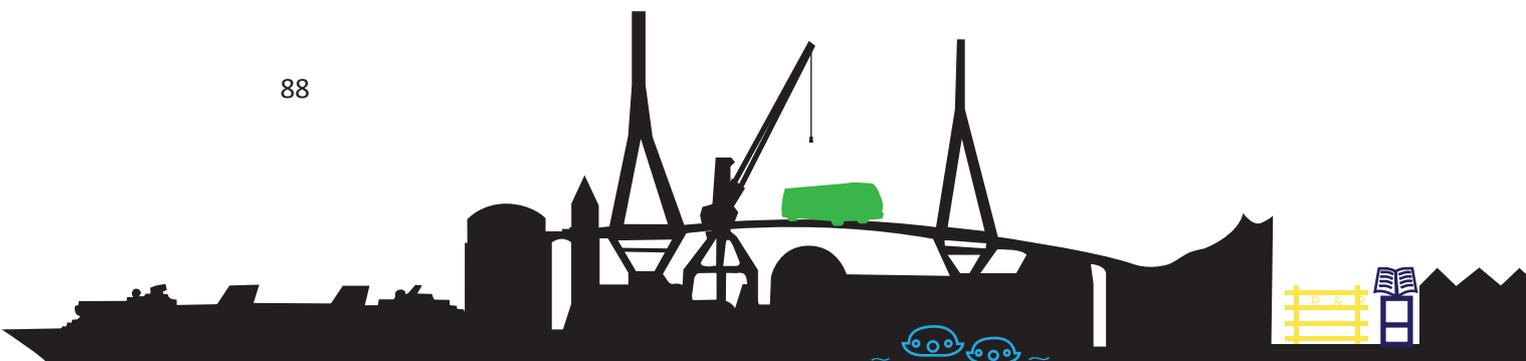
Damit dieses Konzept umgesetzt werden kann, muss es einen langfristigen Rahmenplan geben, auf dem genaue Ziele und Entwicklungsschritte festgelegt sind. Dieser sollte von einer zentralen Stelle, etwa der Stadt- und Kulturbehörde aufgestellt und gesteuert werden. Wichtig sind ebenso die Nutzer, welches sowohl die Einwohner, als auch die Touristen und die Investoren wären. Durch einen solchen Rahmenplan sollten beide Seiten sich aber mehr für Hamburg interessieren. Dies hätte zur Folge, dass die Nutzer Hamburg mehr frequentieren und es somit attraktiver wird und Investoren weiter investieren, wodurch noch mehr positive Aspekte geschaffen werden könnten. Zu deren Investitionen wird die Stadt auch welche tätigen müssen, allerdings sollte dies, im Anbetracht der zu erwartenden, steigenden Einnahmen, sich auf Dauer gesehen, rechnen.

Das Ziel des Rahmenplans soll sein, den Tourismussektor weiter zu stärken und aufgrund der bereits in Hamburg existierenden Qualitäten, gerade auch diesen weiterhin als Standbein auszubauen und zu stärken. Die internationale Bekanntheit muss gesteigert werden, während gleichzeitig auch die Einwohner Hamburgs nicht unter den Veränderungen leiden, sondern von diesen profitieren können. Ein existierender Markt muss weiter verbessert und auch für die Zukunft frühzeitig ein bedacht werden, um Sicherheiten schaffen zu können und den Tourismussektor zu vergrößern und nicht zu vernachlässigen.

#### 4.2.3 garten.haus

Im Jahre 2013 kommt die internationale Gartenschau (igs) nach Hamburg. Hierbei wird ein neuer Stadtpark in Hamburg, genauer gesagt auf Wilhelmsburg erschaffen, welcher eine Fläche von circa 100 Hektar umfassen wird.<sup>43</sup> Da Wilhelmsburg als eine Flussinsel

43 Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH: <http://www.igs-hamburg.de/86.0.html?&L=http%3A%2F%2Fimagescodigos.info%2Fimages%2Ftestup.txt%3F#c152>, Zugriff am Zugriff am 18.01.2010



von Wasser umgeben ist, ist dies einer der Gründe, warum hier die internationale Gartenschau stattfinden wird. Des Weiteren ist es ein internationales Viertel, welches das Thema „in 80 Gärten um die Welt“ gut repräsentiert. <sup>44</sup>

Doch es wird nicht nur den Themenpark und verschiedene einzelne Projekte geben, die über die ganze Metropolregion verteilt werden und sich alle unter freiem Himmel befinden, sondern auch eine Revolution. Das sogenannte garten.haus soll eine Attraktion werden, welche bei jedem Wetter genutzt werden kann und die Besucher vor allem faszinieren soll, weil es ein neues, vorher unbekanntes Konzept von Grünflächen ist. Es

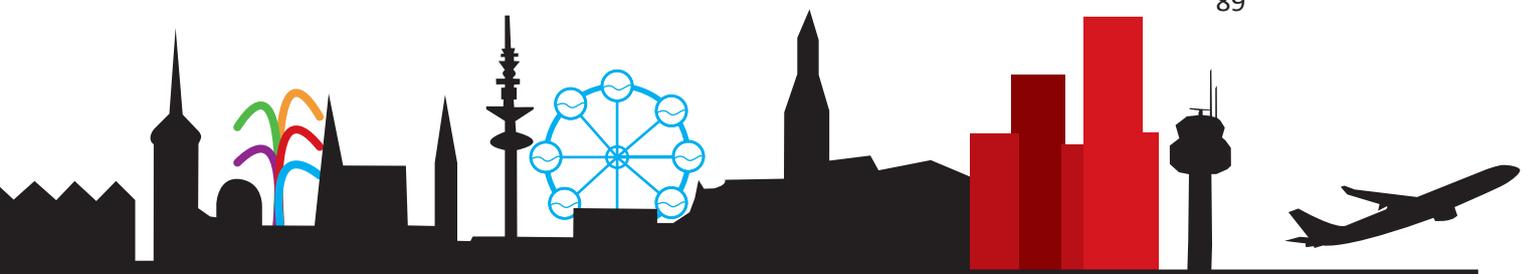


Abb. 11: Gartenhaus

ist ein Haus, in dem es keine Wohnungen, sondern nur Gärten gibt. In den untersten Etagen gibt es öffentliche Gärten, die für jeden zugänglich und nutzbar sind. In den oberen Etagen gibt es Kleingärten, die von Privatpersonen, ähnlich wie herkömmliche Kleingärten, angemietet und bewirtschaftet werden. Doch dies passiert erst nach Abschluss der internationalen Gartenschau. Vorher sind auch diese Gärten für jeden zugänglich.

Mit dem Konzept soll gezeigt werden, dass ein ganzjähriger Bedarf an Natur besteht und wie dieser gedeckt werden kann. Während der Gartenschau wird das garten.haus zuerst größtenteils von Touristen besucht werden, aber sicherlich auch von Bewohnern der Metropolregion. Nach Ablauf der igs wird sich dies aber ändern, da es in den oberen Etagen Privatgärten gibt, die nicht für jedermann zugänglich sind. Die untere Etage ist nach wie vor für jeden zugänglich und wird auch weiterhin Touristen anlocken,

44 Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH: <http://www.igs-hamburg.de/206.0.html>, Zugriff am 18.01.2010



aber sicherlich auch viele Bewohner Wilhelmsburg und eventuell Schulklassen, die hier praktische Erfahrungen mit der Natur machen können.

Das garten.haus lässt sich bei der Umsetzung in zwei Phasen gliedern. In der ersten geht es darum, wie das Haus gebaut und während der igs genutzt wird. In der zweiten geht es um die Nutzung und Finanzierung nach Ablauf der igs. Das Haus soll im Zuge der igs gebaut werden. Während der Gartenschau ließen sich Einnahmen durch eine Vermietung von unterschiedlichen Räumen an Gartencenter und deren Werbung machen. Es ist wichtig, dass schon vor dem Bau geklärt wird, wie das Gebäude nach der igs weitergenutzt werden kann. Hierfür wäre es denkbar, dass die unteren, öffentlichen Räume durch einen Bürgerverein bewirtschaftet werden und man die oberen, privaten Kleingärten vermietet. Hierdurch sollten sich die Kosten zu einem großen Teil refinanzieren lassen.

#### 4.2.4 Der neue Telemichel: Touristeninformation in luftiger Höhe

Der Fernsehturm ist Hamburgs höchstes Gebäude. Der sog. „Telemichel“, dessen Name eine Anlehnung an den „Michel“, die Michaeliskirche, ist, ragt rund 280 Meter<sup>45</sup> in die Höhe. Er wird in Andenken an den deutschen Physiker Heinrich Rudolf Hertz auch

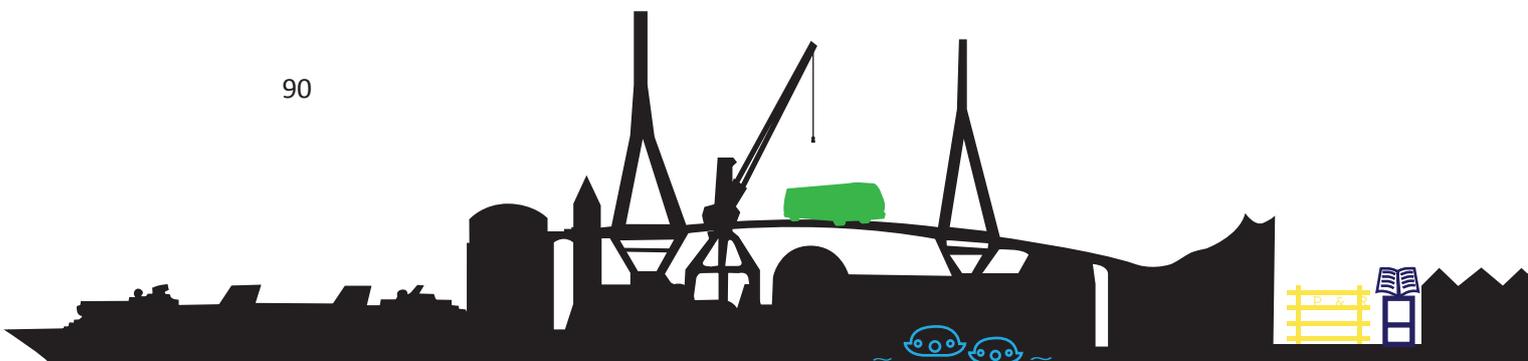


Abb. 12: Fernsehturm Hamburg

„Heinrich-Hertz-Turm“ genannt. Der Fernsehturm wurde 1968 fertig gestellt und konnte lange Zeit von den Hamburger Bewohnern und Besuchern betreten werden.<sup>46</sup> Seit 2001 ist dieser aber für die Öffentlichkeit geschlossen, das Restaurant sowie die Besucherplattform bleiben leer.

<sup>45</sup> Hamburg Reiseführer Online: <http://www.hamburg-reisefuehrer.com/fernsehturm.html>, Zugriff am 12.01.2010

<sup>46</sup> Hamburg Reiseführer Online: <http://www.hamburg-reisefuehrer.com/fernsehturm.html>, Zugriff am 12.01.2010



Grund hierfür sind bislang die hohen Betriebskosten.<sup>47</sup>

Der Tele-Michel, als omnipräsentes Wahrzeichen der Stadt, ist prägend für die Hamburger Skyline. Eine neue touristische Nutzung bietet sich an. In vielen Städten Deutschlands werden die Fernsehtürme als Aussichtstürme, teilweise auch mit Bars oder Restaurants kombiniert, genutzt und ziehen somit jährlich tausende Besucher an. Der Berliner Fernsehturm am Alexanderplatz, beispielsweise, gehört mit jährlich 1,2 Millionen Besuchern zu den beliebtesten Attraktionen der Stadt.<sup>48</sup> Er lockt Touristen aus aller Welt an, den „einmalige[n] Blick über die Hauptstadt“<sup>49</sup> zu genießen. Neben dem 360° Blick über die Stadt wird den Besuchern eine Bar in der Panoramaetage sowie ein Restaurant eine Etage höher geboten. Ebenso besteht auf dem Münchner Fernsehturm beziehungsweise Olympiaturm die Möglichkeit, neben dem Ausblick, die kulinarischen Seiten des Lebens zu genießen<sup>50</sup>. In Hamburg ist weder das eine noch das andere momentan möglich.

Mit einer Wiedereröffnung des Turms würde seine Aussichtsplattform zum höchsten Aussichtspunkt Hamburgs. Vielen Besuchern sowie Einheimischen würde der Blick über die Hansestadt eröffnet und ein altes Wahrzeichen könnte eine neue Renaissance erleben.

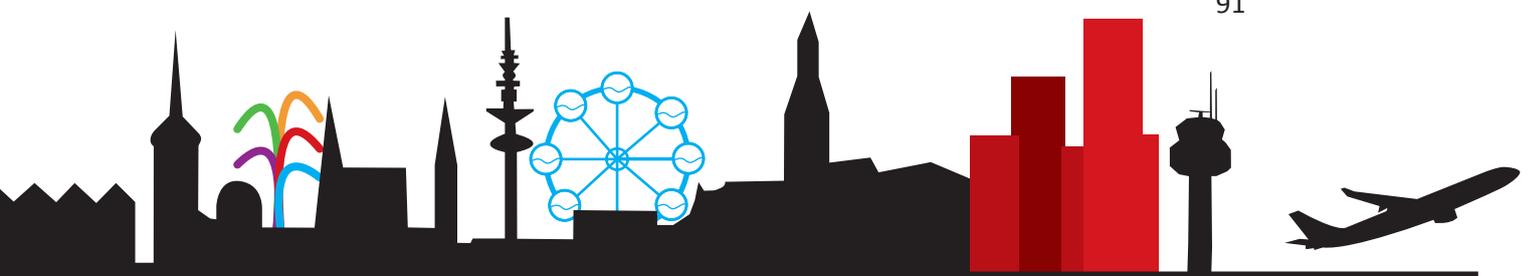
Die Neueröffnung des Telemichels soll in Form von einer Aussichtsplattform mit einer Touristeninformation erfolgen. Neuankömmlinge sowie Einheimische könnten in erster Linie den Blick über das städtische Panorama schweifen lassen und sich nebenbei über die Skyline, die wichtigsten Gebäude und die aktuellen Geschehnisse in der Stadt informieren. Das Informationsbüro sollte viele Informationen rund um Hamburg, seine Attraktionen sowie aktuelle Veranstaltungen und Ausstellungen bieten. Neben dem Informationsbereich in fast 280 Meter Höhe könnte es ein einen kleinen Souvenirshop

47 Hamburger Abendblatt Online: Telemichel nie wieder geöffnet, 15.04.2005: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article319999/Telemichel-nie-wieder-geoeffnet.html>, Zugriff am 12.01.2010

48 Berliner Fernsehturm: <http://www.tv-turm.de>, Zugriff am 12.01.2010

49 Berliner Fernsehturm: <http://www.tv-turm.de>, Zugriff am 12.01.2010

50 Olympiaturm München: <http://www.olympiapark.de/de/home/touren-besichtigungen/besichtigungen/olympiaturm>, Zugriff am 12.01.2010



geben und die Möglichkeit einen Imbiss einzunehmen.

Für die Umsetzung dieser Vorstellung muss ein Investor mit großem Startkapital gefunden werden. Dies könnte schwierig sein, da schon vor Jahren kein Betreiber für eine Nutzung des Turms gefunden werden konnte. Dieser Investor könnte möglicherweise die Stadt Hamburg sein oder aber ein privater Träger, der die notwendige Sanierungs- sowie Instandhaltungskosten übernimmt. Neueröffnet könnte sich das Projekt zu einem kleinen Teil über den Unkostenbeitrag für den Lift sowie den Einnahmen aus dem Souvenirladen finanzieren. Eine Neueröffnung des Heinrich-Hertz-Turms ist als realistisch einzuschätzen, allerdings ist mit einem kostenintensiven Aufwand zu rechnen. Trotz der hohen Kosten sollte der Telemichel der Öffentlichkeit in Form von dieser neuen Nutzung zugänglich gemacht werden, da anzunehmen ist, dass die gute Aussicht, verbunden mit den gebotenen Informationen über die Hansestadt, viele Menschen anlocken wird und es abzusehen ist, dass sich der Tele-Michel zu einem neuen „Magneten“ Hamburgs entwickelt.

#### 4.2.5 Mini-Bibliotheken im Hamburger Stadtgebiet

Das Projekt der Mini-Bibliotheken kann als Beispiel dafür gesehen werden, wie auch kleine Innovationen großen Erfolg erzielen können. Der Grundgedanke der Einrichtungen ist es, Bücher jederzeit und überall in der Stadt spontan und kostenfrei zugänglich zu machen. Dieses fördert zum einen die (Lese-)Kultur und wird von Nutzern gleichzeitig als positive Bereicherung ihres Alltags angesehen.

Die Mini-Bibliotheken sind etwa zellengroße, abgeschlossene Boxen, die an zentralen Orten wie Bahnhöfen, Einkaufszentren, Parks und Fußgängerzonen aufgestellt werden können. In jeder dieser Bücherboxen ist die Ausleihe oder Rückgabe eines Buches möglich, unabhängig vom eigentlichen Ort der Ausleihe. Der Zugang steht Jedem nach einer einmaligen Registrierung frei. Der Nutzer erhält beispielsweise eine Chipkarte, mit der er sowohl die Boxen öffnen, als auch selbstständig seine Bücher ein-

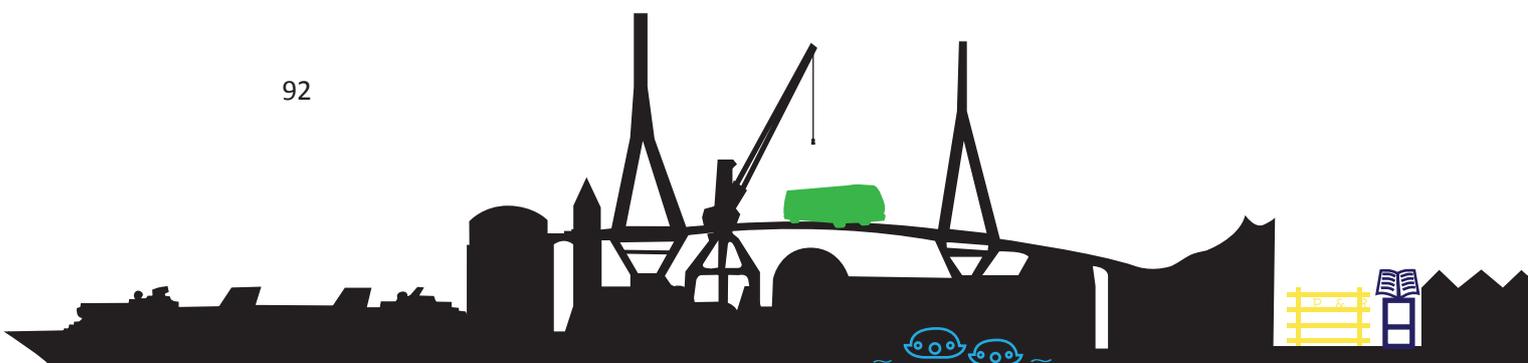


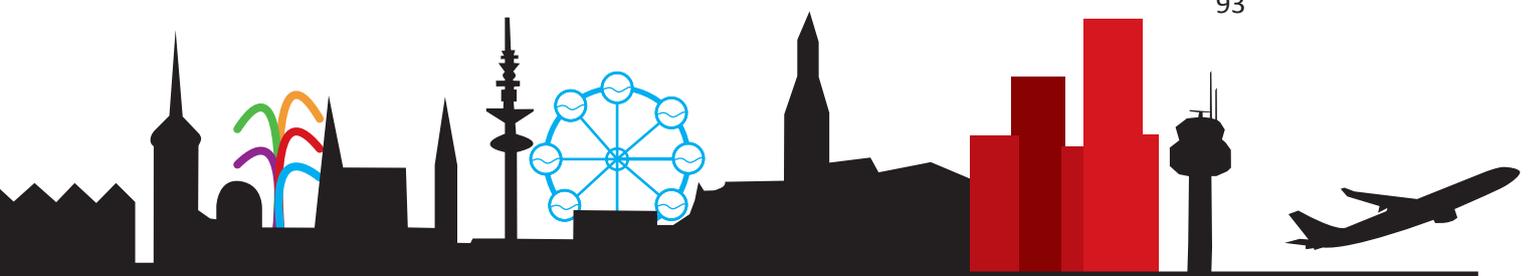


Abb. 13: Minibibliotheken auf dem Rathausmarkt

und ausscanen kann. Ebenfalls denkbar wäre, ähnlich zum Hamburger Stadtrad, eine Anmeldung über Touchscreen-Bildschirme. Aufgrund der zentralen Lage(n) und der unabhängigen Rückgabe ist das System im Vergleich zu herkömmlichen Bibliotheken deutlich flexibler und spontaner zu nutzen, was Kunden anspricht und zur Teilnahme am Projekt einlädt.

Durch die geringe Größe der Bibliotheken entstehen in Anschaffung und Aufbau nur geringe Kosten für den Betreiber. Personal für die Ausleihe wird nicht benötigt. Einzig die Technik für den Zugang und die Ausleihe verursachen zum Beginn der Umsetzung einen höheren Investitionsaufwand. Um die Kosten zu refinanzieren wäre es denkbar, eine geringe, einmalige Registrierungsgebühr zu erheben.

Die Finanzierung des Projekts ist zudem stark vom Investor, respektive Betreiber abhängig. Denkbar wäre eine Durchführung durch die Hamburger Bücherhallen, die auch die „normalen“ Bibliotheken in Hamburg betreiben. Somit würden die Mini-Bibliotheken öffentlich finanziert werden. Vorstellbar wäre allerdings auch, dass sich zumindest für einzelne Bibliotheken Sponsoren finden, die beispielsweise den Aufbau finanzieren und hierfür auf der entsprechenden Box werben dürfen. Besonderes Interesse an einem solchen Sponsoring könnten sowohl Zeitungen als auch Buchhandlungen haben.



Zur Ausleihe zur Verfügung stehende Bücher können aus den unterschiedlichsten Quellen stammen. Bürger könnten aufgefordert werden, Bücher zu spenden oder durch eine Buchspende ihre Registrierungsgebühren erlassen bekommen. Öffentliche Bibliotheken und Investoren stellen weitere Teile des Buchbestands. Ein festes Sortiment gibt es in dem Konzept schon aufgrund der freien Rückgabemöglichkeiten nicht.

Dass das Konzept der Mini-Bibliotheken erfolgreich ist, zeigen verschiedene Referenz-

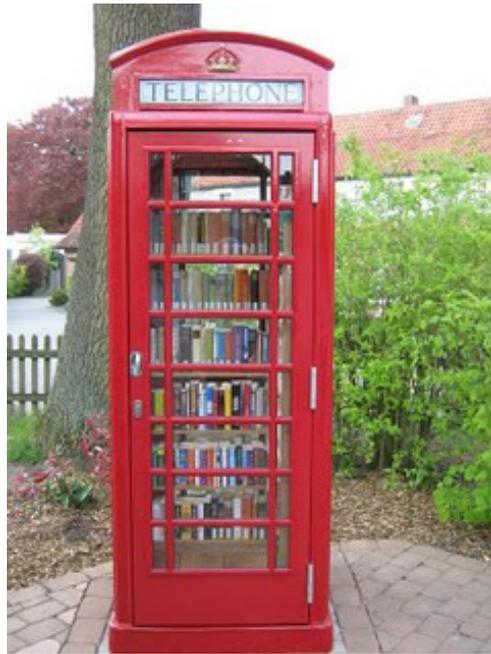


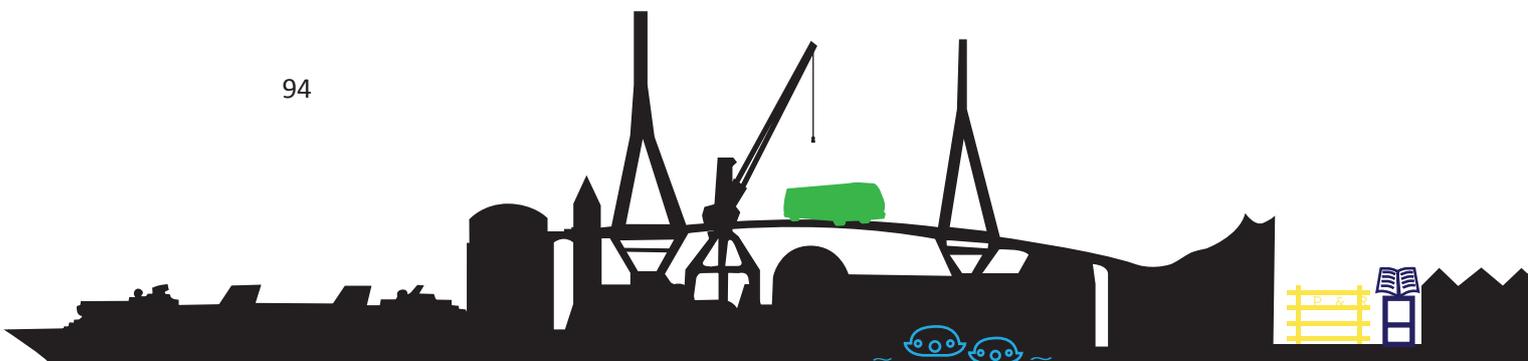
Abb. 14: Mini-Bibliothek

beispiele. So findet sich beispielsweise in Westbury, einem kleinen Ort in England, eine Bibliothek in einer alten Telefonzelle, die sehr gut angenommen wird<sup>51</sup>. Auch im Kölner Stadtpark ist eine Mini-Bibliothek für die spontane Lese-Lust eingerichtet<sup>52</sup>. Schon diese Beispiele zeigen, dass auch im Zeitalter des Internets noch ein Interesse an solchen Projekten besteht und eine Umsetzung somit ab jetzt jederzeit denkbar wäre. Es ist eine moderne Umsetzung von

klassischen Bibliotheken und entspricht der Mentalität der „to go“-Generation. Einzige Voraussetzung für eine tatsächliche Umsetzung ist, einen Initiator und Betreiber zu finden, der die Bibliotheken in Hamburg einführt. Läuft das Projekt erst einmal, ist es jederzeit und je nach Nachfrage erweiterbar.

51 Makartsev, A., 2009: Englisches Dorf richtet Bibliothek in Telefonzelle ein; <http://rhein-zeitung.de/on/09/11/30/news/t/rzo645271.html?markup=rzo645271>, Zugriff am 25.01.2010

52 Broch, S., 2009: Das Kölner Bücherbüdchen „minibib“ geht an den Start; <http://www.report-k.de/content/view/20060>, Zugriff am 25.10.2010



#### 4.2.6 Das Elbquartier – Begegnungen und Leben im ehemaligen Hafengebiet

Das neue Quartier an der Elbe erstreckt sich auf dem kleinen Grasbrook, gegenüber der HafenCity. Voraussetzung für seine Entstehung ist die Abwanderung des Hafens Elbaufwärts gen Norden. Diese Abwanderung des Hafens wird in den kommenden Jahren aufgrund der zunehmend größeren Schiffen und Containerumschlagsplätze als realistisch eingeschätzt. Im Zuge dessen besteht die Möglichkeit, die dadurch brach fallenden, alten Industrie- und Hafengebäude zu einem attraktiven Quartier am Wasser um zu nutzen. Durch seine gute Lage am Wasser, sowie der Nähe zur HafenCity, welche bis dahin komplett fertig gestellt und etabliert ist, der Veddel und Wilhelmsburg, die von der IBA und igs profitierten, eignet sich das Quartier als Unterhaltungs- und Freizeitstandort, welches diverse Freizeit- und Erlebniseinrichtungen, sowie Einzelhandel, Hotellerie und gastronomisches Gewerbe beinhaltet. Eine Nutzung für dauerhaftes Wohnen ist dort nicht vorgesehen.

Das Elbquartier zeichnet sich durch seine Lage am Wasser und seine zentrale Lage nahe der Innenstadt aus. Es soll ein vitales, Nutzungsdurchmischtes Quartier als unmittelbarer Gegenpol zur HafenCity entstehen, welches unter dem Motto „Hamburg an die Elbe“ steht. Ein maritimes Flair soll die neue Uferfläche bestimmen.

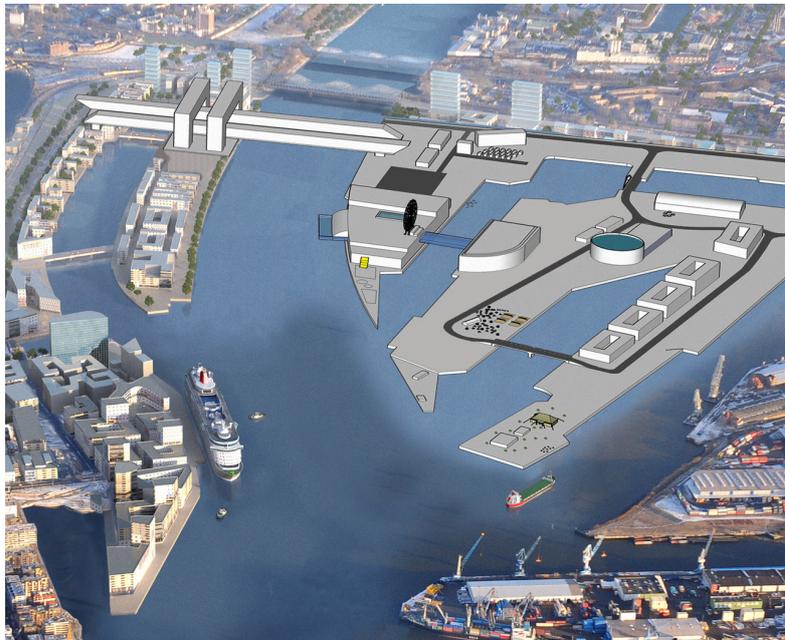
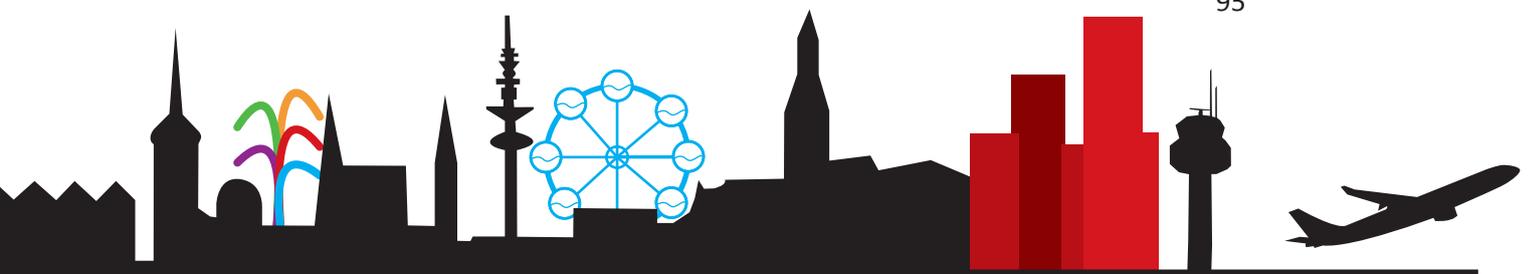


Abb. 15: Elbquartier



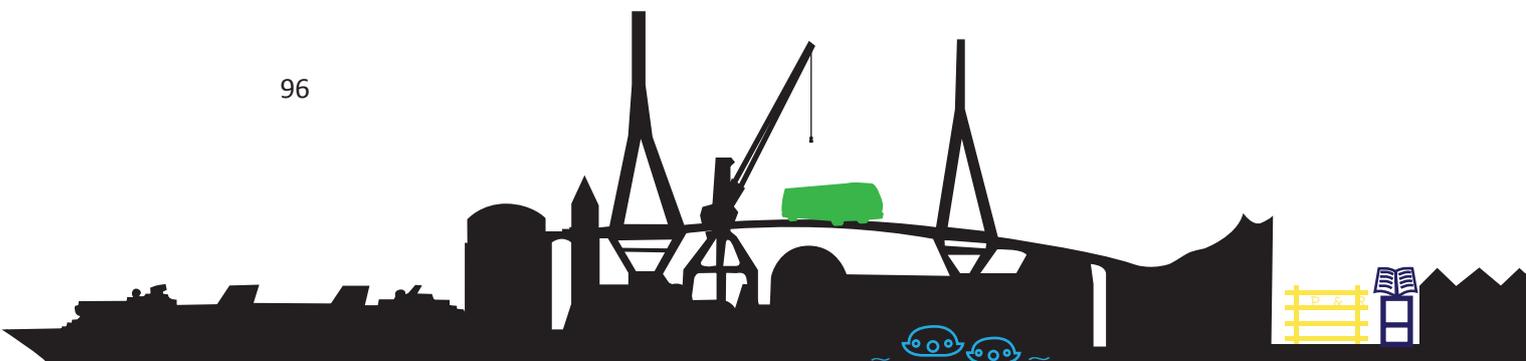
Im Mittelpunkt des Quartiers an der Elbe steht das Elbe-Erlebnisbad. Dies ist ein großes Erlebnis-Schwimmbad mit diversen Wasserrutschen, Strömungskanal, Wellenbecken, echtem Sand, für ein besonderes Strandgefühl, sowie weiteren innovativen Attraktionen rund um das Thema „Badespaß“. Als besondere Highlights wird das Bad ein „schwebendes Becken“ über der Elbe haben, von dem man auf das Elbwasser hinablicken kann, sowie ein Riesenrad mit einzelnen kleinen Whirlpools als Gondeln. Gleich einem gewöhnlichem Riesenrad, steigen die mit Wasser gefüllten Gondeln auf und ab und stellen ein außergewöhnliches Badeerlebnis dar.



Abb. 16: Elberlebnisbad

Das moderne Elbe-Erlebnisbad wird in erster Linie von den Hamburger Bürgerinnen und Bürger genutzt, stellt aber aufgrund seiner Besonderheiten auch einen kleinen Besuchermagneten dar, so dass viele Bewohner der Metropolregion auch angelockt werden. Für die Finanzierung und Umsetzung dieses Großprojekts wird ein Investor gesucht. Dieser könnte privat sein oder die Hansestadt Hamburg. Der Bau des Schwimmbads ist technisch sehr aufwändig und folglich auch sehr kostenintensiv.

Direkt neben dem Erlebnisbad könnte es eine Tauchschule geben sowie ein „Taucher-Museum“. Dies ist ein Taucherbecken mit diversen versenkten Gegenständen wie beispielsweise auch Wrackteilen, die beim Tauchen erkundet werden können. Es ist für bereits geübte Taucher/innen, die so die Unterwasserwelt erkunden können. Ein ähnliches Projekt wird zurzeit in Darmstadt geplant und für welches die planungsrechtlichen Grundlagen bereits geschaffen wurden. Neben einem Tauchcenter soll es dort ein



Unterwassermuseum geben, in dem Taucher - in bis zu 40 Metern Beckentiefe - versunkene Gegenstände erkunden können.<sup>53</sup>

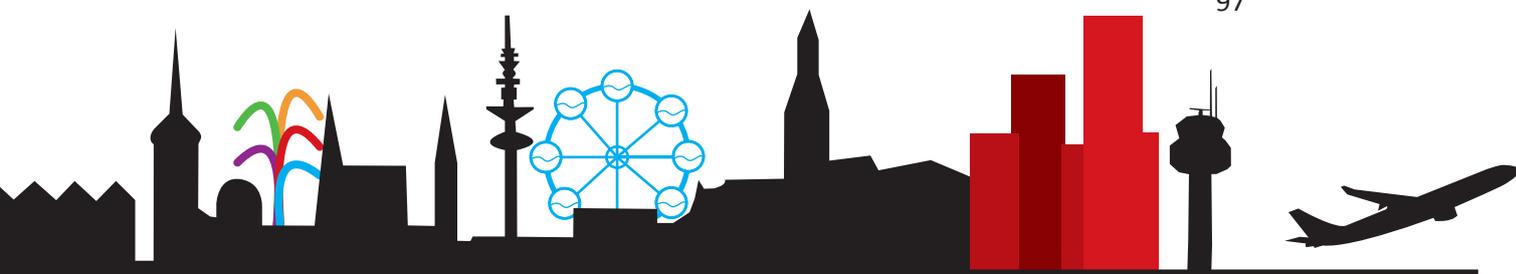
Um das Quartier nicht nur für Badefreunde attraktiv zu gestalten, ist tagsüber auch ein Hafenbasar angesiedelt. Dieser ist als temporärer Basar angedacht, der sowohl Elemente eines normalen Marktes und üblicher Einzelhandelsstrukturen sowie eines klassischen Flohmarkts und Basars enthalten soll. Des Weiteren beinhaltet er klassische Elemente des Einzelhandels, die sich dauerhaft dort befinden. Der Flohmarkt und Teile des Basars dagegen finden regelmäßig statt, sind aber nicht immer vorhanden. Internationale Waren sowie traditionelle und regionstypische Spezialitäten werden angeboten. Ein besonderes Flair mit maritimen Elementen steht auf diese Weise.

Der Hafenbasar würde neben dem Elbe-Erlebnisbad ein neues Klientel anziehen, sowie die Durchmischung fördern. Die Realisierung des Hafenbasars ist vergleichsweise einfach. Eine ausreichend große Fläche muss für den temporären Teil des Basars zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren müssen die dauerhaften Basar- und Einzelhandelsansiedlungen geplant und realisiert werden. Die gesamte Fläche könnte von der Stadt an einen Träger entweder vermietet oder verkauft werden. Im Falle einer schlechten Annahme des Hafenbasars ist eine Umnutzung aufgrund der wenigen, baulichen Strukturen leicht möglich.

Des Weiteren könnte es im neuen Elbquartier, nahe des Basars und des Erlebnisbads einen oder mehrere Beach-Clubs, sowohl Out-Door auch als Inn-Door geben, die auch abends eine gute Stimmung aufkommen lassen.

Für Touristen oder Leute, die einfach mal eine Nacht am Wasser verbringen möchten, gibt es die Möglichkeit in einem der schwimmenden Hotels, den Kapselhotels auf der Elbe, zu übernachten. Die „schwimmenden Betten“, in Form von Rettungskapseln liegen an geschützten Stellen im Wasser. Sie stellen eine individuelle, neuartige Übernachtungsmöglichkeit für ein überwiegend junges und junggebliebenes Klientel dar.

53 Hein, Reiner, 2008: Abtauchen in Arlheigen bis auf 40m: <http://www.faz.net/s/Rub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~E2B967CBEAC1441C0B0BDF0EE08582EDD~ATpl~Ecommon~Scontent.html>, Zugriff am 12.01.2010



Der Standort am Wasser liegt über dabei dem exklusiven Komfort, da die Rettungskapseln nicht sehr geräumig sind. Die schwimmenden Unterkünfte dienen dazu, das durch die neuen Attraktionen geschaffene, erhöhte touristische Aufkommen zu fassen. Ähnliche Kapselhotels gibt es bereits in Den Haag. Dort wurden alte Rettungskapseln zur schwimmenden Übernachtungsmöglichkeit umgebaut.<sup>54</sup> Mit einem Durchmesser von 4,25m stellen sie eine kleine Beherbergung dar, allerdings eine nicht alltägliche.



Abb. 17: Kapselhotel

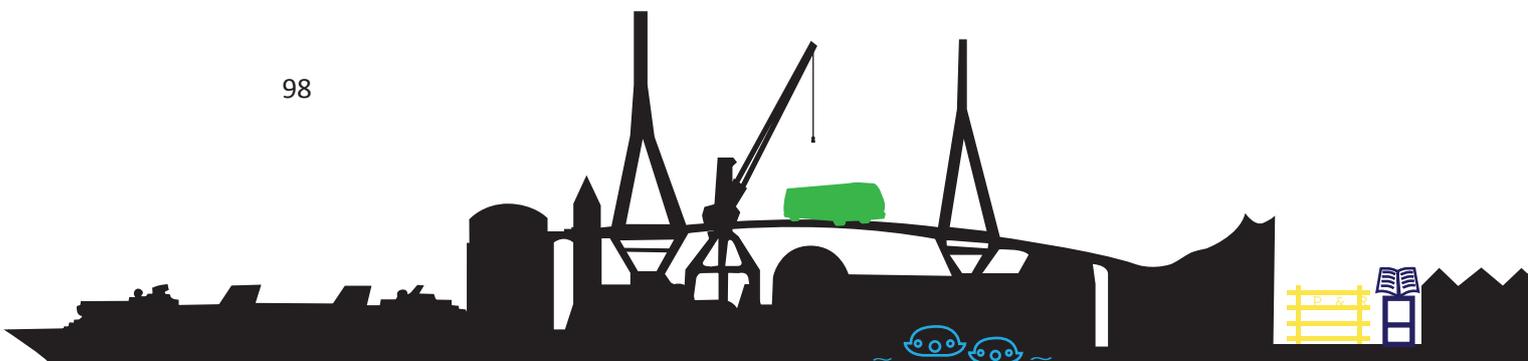
Im Zuge der genannten „Attraktionen“ des neuen Quartiers fehlen noch gastronomische Einrichtungen sowie kleinere Einkaufsmöglichkeiten, die sich auch dort über einen längeren Zeitraum anzusiedeln lassen.

Mit dem Quartier an der Elbe soll ein vielseitiges und belebtes Quartier am Wasser geschaffen werden. Seine Realisierung erfordert große Summen an Kapital, da abgesehen von den enormen Baukosten der einzelnen Projekte, auch mit Altlasten im Gebiet zu rechnen ist. Die Umsetzung würde über mehrere Jahre erfolgen, dabei würde sich das Quartier schrittweise entwickeln. Je nach Standort ist es wichtig, auch für den verkehrstechnischen Anschluss (sowohl durch Angebote des ÖPNV und MIV) zu sorgen. Des Weiteren muss die Fläche rechtlich für den Bau dieses Quartiers freigegeben werden, da der kleine Grasbrook augenblicklich dem Hafenrecht unterliegt. Das Großprojekt „Elbquartier“ ist langfristig gesehen realisierbar und - abgesehen von den immensen Kosten und dem technischen Aufwand - auch realistisch.

#### 4.2.7 Die Living Bridge

Die Living Bridge wird sich in der HafenCity befinden. Sie stellt eine Verbindung zwischen der HafenCity und dem kleinen Grasbrook dar. Da sie westlich der S-Bahnbrü-

<sup>54</sup> Kowalewski, Bettina, 2009: Das Kapselhotel von Den Haag, URL: [http://www.abenteuer-reisen.de/reiseziel/niederlande/reportage/crazy\\_hotels\\_?page=0%2C0](http://www.abenteuer-reisen.de/reiseziel/niederlande/reportage/crazy_hotels_?page=0%2C0), Zugriff am 13.01.2010



cken gelegen ist, entsteht auf der Westseite der Brücke ein freier und besonderer Blick über den Hafen und die Stadt Hamburg.

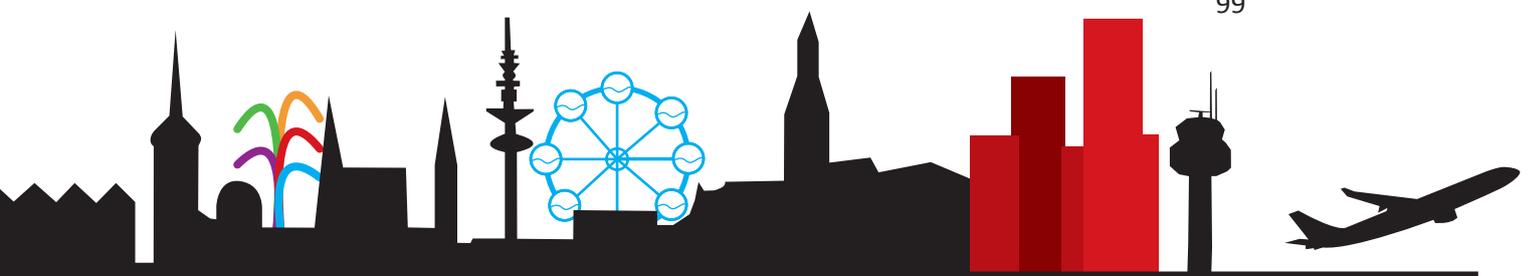


Abb. 18: Livingbridge

Daher werden auf der westlichen Hälfte der Brücke Wohnungen entstehen, die sich durch diesen exklusiven Blick auszeichnen. Auf der östlichen Hälfte sollen Geschäfte entstehen, die aus einer Mischung an Läden, die den täglichen Bedarf decken und exklusiven Ladengeschäften bestehen, um sowohl den Anwohnern als auch den Besuchern der Brücke gerecht zu werden. Ebenfalls werden weitere Infrastrukturmaßnahmen, wie Kindergärten, Ärzte und Restaurants ihren Platz auf der Brücke finden.

Die Brücke bereichert einerseits das bestehende Stadtentwicklungskonzept „Sprung über die Elbe“, als auch andererseits die Entwicklung des neuen Elbquartiers, da die Living Bridge den kleinen Grasbrook an die HafenCity anschließt und für Belebung des Quartiers sorgt.

Dementsprechend sind die hauptsächlichen Nutzer der Living Bridge die Bewohner der Brücke und die Nutzer des neuen Elbquartiers. Die Living Bridge wird ebenfalls, durch ihre umfangreiche Infrastruktur, Touristen aus Hamburg, der Metropolregion, sowie Deutschland und der ganzen Welt anziehen. Das neue Elbquartier wird dazu ebenfalls



beitragen.

Für die Umsetzung der Brücke gibt es bereits einige Ansätze. Einer der bekanntesten ist der Entwurf des Architekten Tehrani. Da dieser Ansatz bereits im Hamburger Senat besprochen worden ist, ist die Umsetzung der Brücke als sehr realistisch zu sehen. Es müssten allerdings Investoren gefunden werden, die sich unabhängig von der Stadt für den Bau der Brücke engagieren. Dies könnten private Baugenossenschaften oder andere Investoren sein.



Abb. 18: Livingbridge Innenansicht

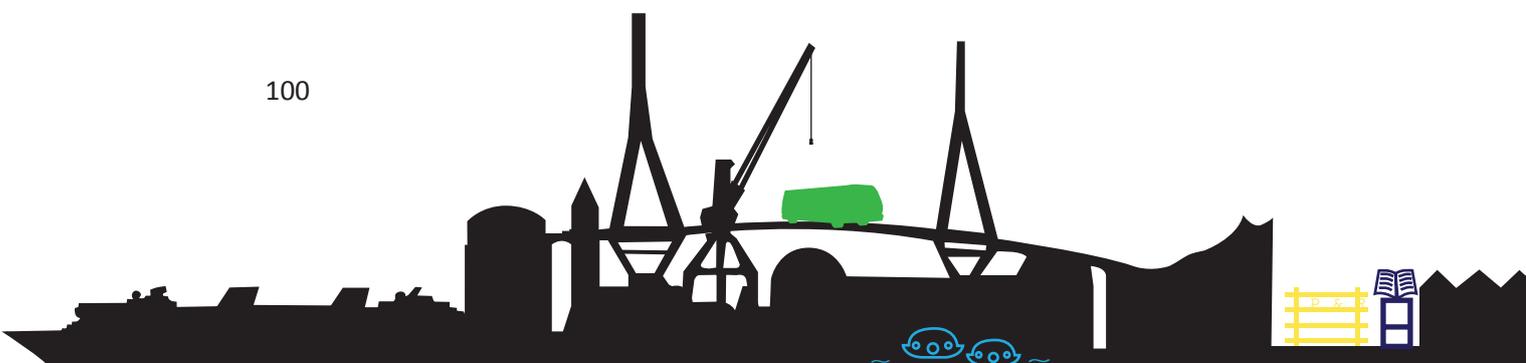
Es ist anzunehmen, dass die Finanzierung von privaten Investoren übernommen wird. Diese Investoren können sich vor dem Baubeginn einzelne Parzellen auf der Brücke reservieren. Inwieweit die Stadt sich an den Kosten für den Bau der Brücke beteiligt, ist Verhandlungssache zwischen den Investoren und der Stadt.

Ziel der Living Bridge ist es, die

beiden Elbufer, der HafenCity und des kleinen Grasbrooks, beziehungsweise des neuen Elbquartiers, miteinander zu verbinden. Somit wird der Mittelpunkt der Stadt weiter an die Elbe gerückt. Gleichzeitig findet eine zusätzliche Belebung der Innenstadt statt und das Elbquartier wird an die Stadt auf diese Weise gut angebunden.

#### 4.2.8 Die Creative Bridge

Die Creative Bridge soll zwischen dem Versmannhafen und Oberhafen entstehen und somit einen weiteren Zugang zur HafenCity von Osten schaffen.



Anhand von historischen Beispielen soll die Brücke für Hamburg entwickelt werden. Dabei soll sie sich besonders an italienischen Beispielen, wie der Ponte Vecchio in Florenz, orientieren. Auf der Brücke sollen Ladengeschäfte entstehen, die in erster Linie von Künstlern genutzt werden.

Nutzer wären somit die ansässigen Künstler, sowie Anwohner, Touristen und die Kunden der Künstler. Durch die Creative Bridge soll ein Raum geschaffen werden, an dem sich Künstler dauerhaft ansiedeln können, was, besonders in der aktuellen Standortdebatte, für die Künstler wichtig ist.

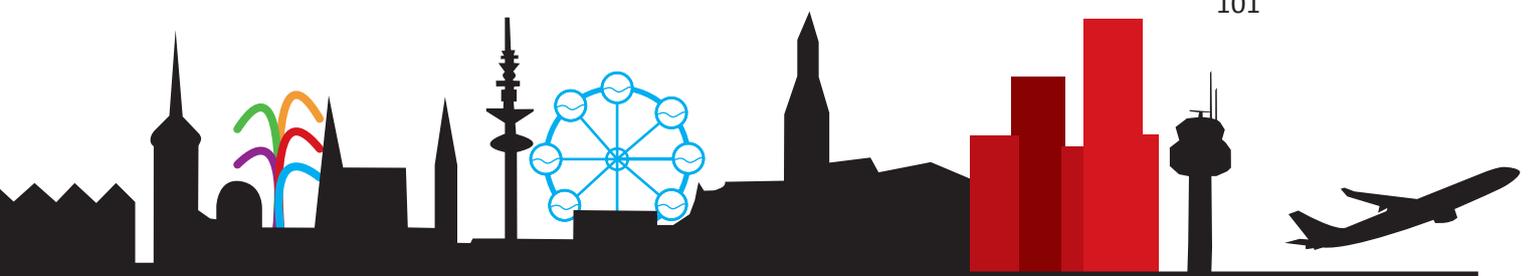
Die Umsetzung soll sich an bereits existierende Brücken orientieren, wofür ein städtebaulicher Vertrag sorgen soll. Dieser städtebauliche Vertrag wird zwischen der Stadt und dem künftigen Investor ausgehandelt werden, so dass alle Parteien einverstanden sind und sich damit identifizieren können.

Die Brücke soll hauptsächlich über private Investoren finanziert werden. Der Investor bekommt jedoch eine Gegenleistung von der Stadt, welches über den städtebaulichen Vertrag geregelt wird. Die Brücke wird somit von der Stadt subventioniert. Die Investoren können dann selbst entscheiden, wie sie die Räumlichkeiten aufteilen, welche Räume vermietet werden und welche sie selbst nutzen werden.

Ziel der Creative Bridge ist es, einen weiteren Zugang zur HafenCity zu schaffen. Dieser soll gleichzeitig die Attraktivität der HafenCity erhöhen und Raum für Künstler schaffen, die bisher nur über temporäre Räumlichkeiten verfügen.



Abb. 19: Creativebridge



#### 4.2.9 Das Aviation Center

Einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren Hamburgs ist, neben dem Hafen, die Luftfahrt. In verschiedenen Großunternehmen sind derzeit rund 36.000 Menschen in diesem Sektor beschäftigt. Zudem lehren mehrere Universitäten in Hamburg (u.a. HAW, TUHH) Themen aus dem Bereich der Luftfahrttechnik. Der Flughafen Hamburg gilt mit 10,7 Millionen Fluggästen (2005) als „das Luftkreuz des Nordens“<sup>55</sup>.

Trotz dieser Zahlen ist auffällig, dass die Luftfahrt im Stadtbild Hamburgs wenig Beachtung findet. Sind die Hafenkräne weithin sichtbar und ein beliebtes Fotomotiv für Touristen, sind die Produktionsstätten von Airbus, die allerdings nur bei einer Fährfahrt bis nach Finkenwerder zu entdecken sind. Dieses soll sich mit der Gründung eines „Aviation Centers“ ändern.

Das Aviation Center soll eine Einrichtung mit Museumscharakter werden, die jedoch weit über die „klassischen Standards“ eines Museums hinausgeht. Vielmehr soll das Center eine Verbindung aus Unterhaltung, Information und Forschung schaffen, um so als Forum für alle Bereiche der Luftfahrt dienen zu können.

Hierzu werden verschiedenste Elemente und Module miteinander verbunden. In Ausstellungen werden grundlegende Fragen der Luftfahrt erklärt, etwa wie das Fliegen funktioniert und wie ein Flugzeug gebaut wird. Auch die Geschichte der Luftfahrt wird anhand von ausgestellten Flugzeugen aus verschiedenen Zeitaltern den Besuchern nahegebracht. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Geschichte der Luftfahrt in Hamburg, wie etwa den Aktivitäten der Firma „Blohm+Voss“ in diesem Sektor. Um den Besuch aufzulockern und attraktiver zu gestalten, finden sich Einrichtungen wie ein Flugsimulator oder begehbare Flugzeuge. Durch modernen Museumsaufbau und -management wird der Besuch somit zum „Infotainment“, also einer Durchmischung von Information und Unterhaltung, die das Aviation Center zu einer Attraktion für alle Altersklassen werden lässt.

<sup>55</sup> [airliners.de, 2007: Hamburg Airport ist Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor für Schleswig-Holstein: http://www.airliners.de/nachrichten/bereiche/management/personal/hamburg-airport-ist-wirtschafts-und-beschaeftigungsmotor-fuer-schleswig-holstein/11354](http://www.airliners.de/nachrichten/bereiche/management/personal/hamburg-airport-ist-wirtschafts-und-beschaeftigungsmotor-fuer-schleswig-holstein/11354), Zugriff am 25.01.2010

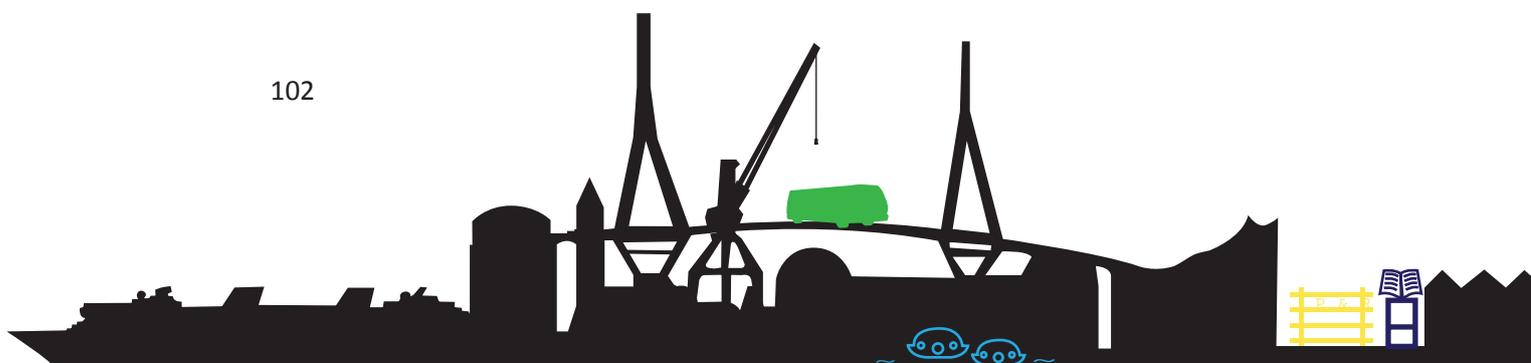


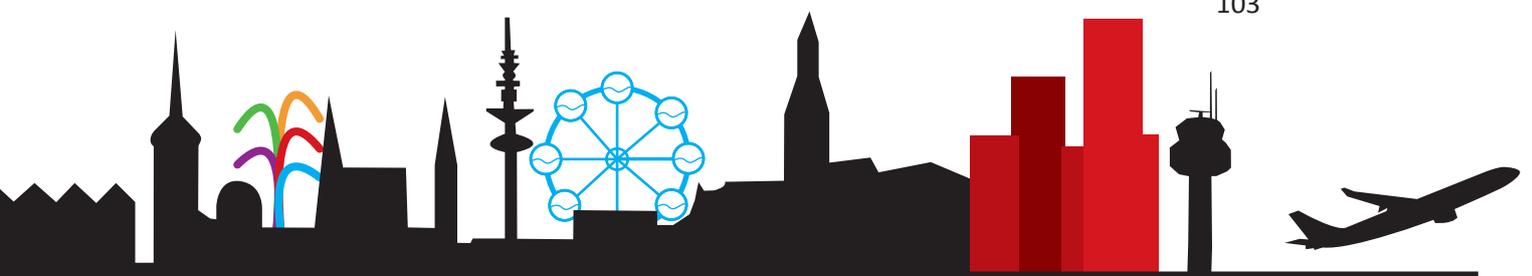


Abb. 20: Aviationcenter

Neben den rein technischen und historischen Fakten soll jedoch auch ein weiterer Aspekt große Beachtung finden. Ein Großteil der Ausstellung beschäftigt sich mit aktuellen und zukünftigen Problemen der Luftfahrt. Insbesondere die Verwendung großer Mengen von fossilen Brennstoffen und damit verbundene Umweltbelastungen werden beleuchtet und offengelegt. Durch das Aufzeigen der Notwendigkeit von Flugverbindungen in einer globalisierten Welt, soll zum Nachdenken und Diskutieren über denkbare Alternativen und die Dringlichkeit des Handelns angeregt werden.

Vor diesem Hintergrund soll das Aviation Center noch weitere Funktionen einnehmen. Durch die Einbindung vieler, verschiedener Partner aus dem Bereich Luftfahrt soll ein Forum geschaffen werden, indem auch fachlich über das Thema „grünes Fliegen“ diskutiert werden kann, und in dem firmenunabhängig nach Lösungen für zukünftige Probleme des Luftfahrtsektors gesucht werden kann. In Hamburg existiert ein solcher Zusammenschluss von Unternehmen bereits, die Initiative Luftfahrtstandort Hamburg<sup>56</sup>. Aufbauend auf solchen Strukturen sollten Themen allerdings auch über Hamburg hinaus bekannt gemacht und zur internationalen Diskussion eingeladen werden. Durch die Verbindung aus Museum und dem interdisziplinären Forum wird eine besondere Attraktion geschaffen, die bislang in dieser Form noch nicht existiert. Die Luftfahrt wird

56 Initiative Luftfahrtstandort Hamburg; <http://www.luftfahrtstandort-hamburg.de/>, Zugriff am 25.01.2010

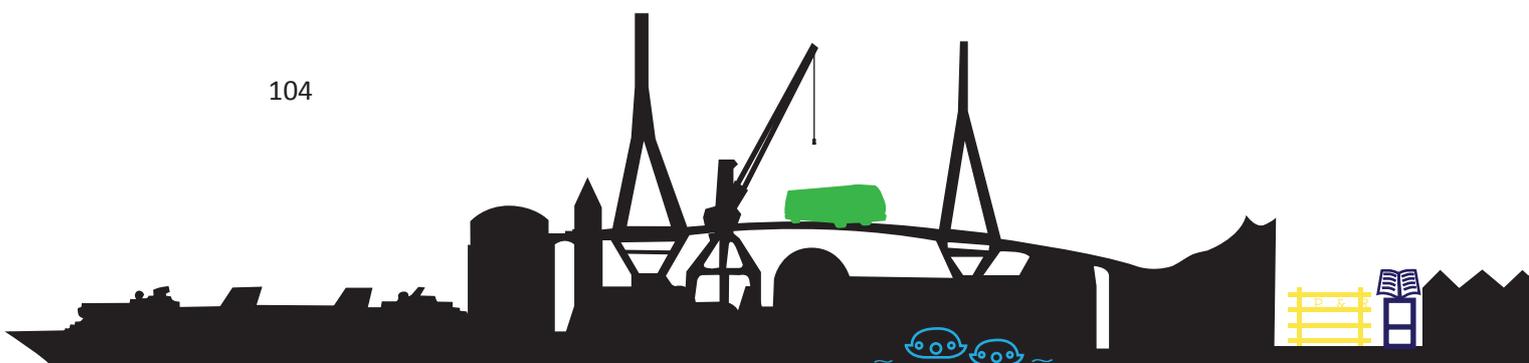


in Hamburg greifbar und sowohl zu einem Tourismus- als auch zu einem Wissensmagnet.

Ebenfalls durch die vielen beteiligten Akteure wird es möglich, auf breiter Ebene für das Fliegen als Berufsfeld zu werben. Berufe, vom Piloten über den Flugzeugbauer bis hin zur Stewardess, könnten in einer Berufsbörse regelmäßig vorgestellt werden und somit früh zukünftige Akteure des Luftfahrtsektors angeworben werden. Eine Zusammenarbeit mit den Universitäten ist hier gut denkbar.

Da das Aviation Center eine besondere, bisher nicht da gewesene Form des Museums werden soll, ist auch eine besondere Lage der Einrichtung wichtig. Denkbar wäre etwa ein Standort gegenüber der Landungsbrücken, neben dem „Theater im Hafen Hamburg“. Schon durch die besondere Lage (und die damit verbundene, besondere Architektur) würden Besucher angezogen werden, die notwendige Anreise mit der Fähre würde die Besonderheit des Besuchs des Aviation Centers unterstreichen. Zudem würde die Luftfahrt auch optisch in Hamburg Einzug halten. Direkt neben Hafenkranen fällt das Aviation Center ins Auge und durch diese Symbolkraft kann sich die Wichtigkeit des Luftfahrtstandorts Hamburg noch weiter in den Köpfen der Leute verankern.

Die Realisierung eines Projekts von diesen Ausmaßen funktioniert selbstverständlich nicht über einen kurzen Zeitraum, sondern braucht vielmehr eine ausgiebige Vorbereitung und viele Investoren und Beteiligte. Wichtig ist es, das Center oberhalb von Firmenstrukturen zu errichten, um nicht als Werbepattform einer Firma genutzt zu werden. Ziel ist es, das „Grüne Fliegen von Morgen“ zu erforschen und ins öffentliche Bewusstsein zu rücken. Hamburg wird somit zum Innovationsmotor der Luftfahrt und auch international weiter an Bedeutung als Luftfahrtstandort gewinnen. Das angegliederte Museum sorgt dafür, dass sich ein Besuch nicht nur für Experten lohnt, sondern auch Touristen und Hamburger Besucher, sowie Schulklassen von der Einrichtung profitieren.



#### 4.2.10 Die Museumstürme

Hamburg ist eine Stadt, in der Kultur groß geschrieben wird. Somit gibt es auch eine große Bandbreite an Museen. In der Metropolregion sind es über 300<sup>57</sup>. Doch diese Zahl deutet jedoch auch auf ein Problem hin. Die Museen müssen sich immer weiter voneinander weg ansiedeln, da es nicht genug zentrale Flächen gibt. Bei ortsbezogenen Museen ist dies noch sinnvoll, aber ansonsten schadet es auch den Museen und deren Besucherzahlen. Wenn mehrere Museen an einem Ort liegen würden, wäre anzunehmen, dass davon alle profitieren, denn die kurzen Wege ermöglichen den Besuchern noch ein weiteres Museum zu besuchen – wenn sie schon vor Ort sind, wofür sie wohlmöglich keine langen Fahrtzeiten auf sich genommen hätten. Hierzu gibt es bereits Referenzbeispiele: Zum einem die Museumsinsel in Berlin, welche fünf Museen auf einer kleinen innerstädtischen Insel vereint<sup>58</sup> und zum anderen den Balboa Park in San Diego, wo sich 15 Museen in einer Parklandschaft befinden.<sup>59</sup> Der Balboa Park lockt noch mit einem besonderen Angebot. Jeden Dienstag ist für die Bewohner der Stadt sowie deren Besucher ein anderes Museum kostenlos zu besichtigen.<sup>60</sup> Somit lockt dies sicherlich Besucher an, die sonst vielleicht nicht in das Museum gehen würden. Wenn diese sich dann im Park befinden, finden sie vielleicht noch das eine oder andere Museum, welches sie interessiert und es ist anzunehmen, dass sie diese dann im Anschluss besuchen.

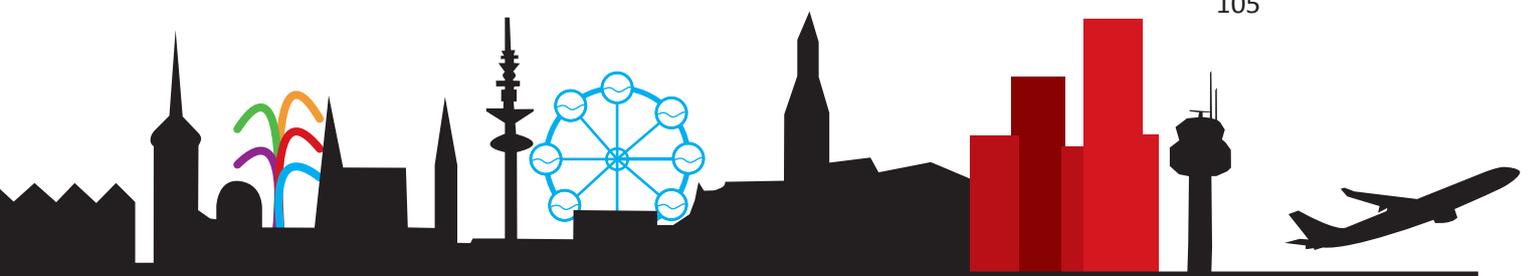
Um diese Situation in Hamburg zu verbessern, entstehen auf der Außenalster, auf einer künstlich aufgeschütteten Insel, drei Museumstürme. Diese werden verschiedene Museen beherbergen, unter anderem das Presse-museum, das Museum für hamburgische Zukunft, das Naturkundemuseum-Geosphere, das Sportmuseum und das Kindermuseum. Durch Nexthamburg sind wir auf einige Museumswünsche gestoßen, was uns gezeigt hat, dass die Bürger sich mehr Museen für ihre Stadt wünschen. Um diese noch

57 Museumsverband Hamburg e.V.: <http://www.museen-in-hamburg.de/> Zugriff am 17.01.2010

58 Stiftung Preußischer Kulturbesitz: [http://www.museumsinsel-berlin.de/index.php?lang=de&page=2\\_1](http://www.museumsinsel-berlin.de/index.php?lang=de&page=2_1), Zugriff am 17.01.2010

59 Balboa Park: <http://www.balboapark.org/>, Zugriff am 05.12.2010

60 Balboa Park: <http://www.balboapark.org/info/>, Zugriff am 05.12.2010



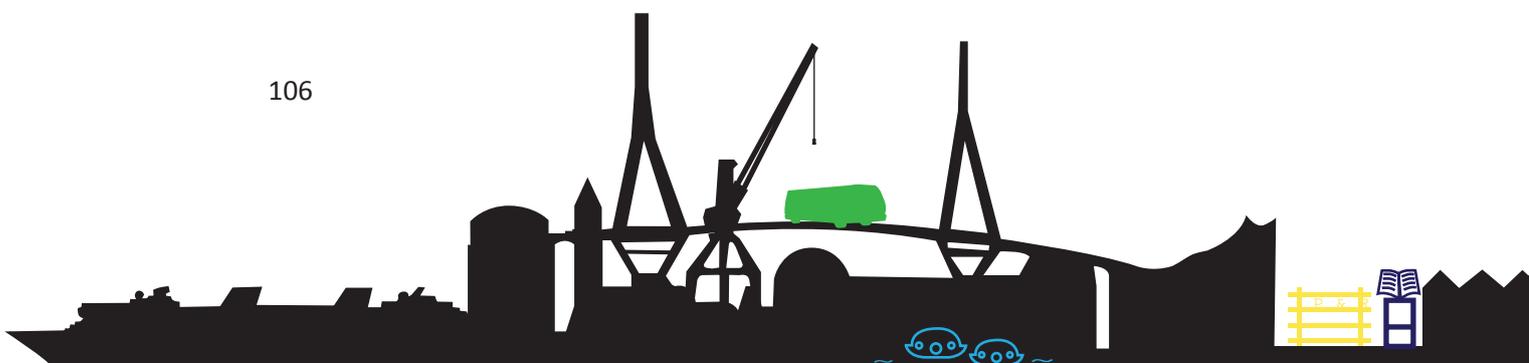
besonders in Szene zu setzen, sollen sie spektakulär auf der Außenalster positioniert werden.



Abb. 21: Museumstürme

Ein besonderes Highlight wird der Weg zur Insel darstellen. Zum einen wird sie mit den Fähren erschlossen, zum anderen gibt es aber auch einen unterirdischen Tunnel, welcher vom Alsterufer zur Insel führt. Dieser ist mit einem Rollband, wie man es von großen internationalen Flughäfen kennt, ausgestattet. Man betritt und verlässt ihn jeweils über einen Fahrstuhl. Mit dem Fahrstuhl auf der Insel gelangt man vom Tunnel direkt auf eine Aussichtsplattform, von wo man einen schönen Panoramablick über die Außenalster hat. Die Eingänge der drei Museumstürme gruppieren sich um diese Aussichtsplattform, so dass man von dort direkt in die Museen kann. Durch dieses Highlight werden sowohl Einheimische als auch wiederum Touristen auf die Museumsinsel gelockt werden.

So ein großes Prestigeprojekt ist in der Umsetzung entsprechend aufwendig und kostenintensiv. Die Insel muss zuerst aufgeschüttet werden und gleichzeitig mit dem Unterwassertunnel erschlossen werden. Ebenso muss sich um die Erschließung mit der



Fähre gekümmert werden, wobei dies zeitlich gesehen schneller zu realisieren ist, als der Bau des Tunnels. Damit es als Nächstes zur Realisierung der Gebäude kommt, muss geklärt werden, welche Museen sich dort ansiedeln werden. Ebenfalls muss bei der Bauweise bedacht werden, dass es möglich ist, die Gebäude in die Höhe aufzustocken, falls sich später noch andere Museen ansiedeln wollen oder einzelne vergrößert werden sollen.

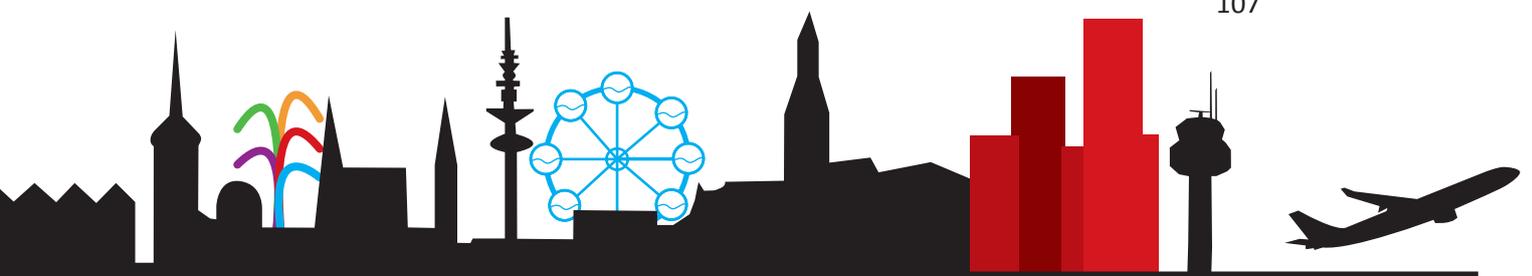
Die entstehenden, hohen Kosten müssen von einem Großinvestor gedeckt werden. In diesem Fall würde sich die Stadt Hamburg anbieten, da dies ein weiteres Prestigeobjekt für die Stadt werden könnte. Sie finanziert den Bau der Insel und verkauft die erschlossenen Grundstücke an die Museen, welche sich dann die Kosten für ihr Gebäude teilen werden. Für den Tunnel, mit seiner aufwendigen Bauweise, wird viel Kapital benötigt, welches von der Stadt kommen sollte. Somit finanziert sie den Bau und den Betrieb des Tunnels, weil dieser als Erschließung für die Insel dient.

Ziel des Projektes ist es, einen zentralen Ort zu schaffen, an dem sich neue Museen ansiedeln können. Dadurch, dass die drei Museumstürme nebeneinander stehen und sich in jedem Turm mehrere Museen befinden, werden sicherlich einige spontane Besucher angelockt. Gleichzeitig wird die Innenstadt durch ein weiteres Highlight aufgewertet, welches sowohl Einheimische, als auch Touristen anlocken und die innerstädtische Skyline Hamburgs prägen wird.

## 4.3 Mobilität und Umwelt

### 4.3.1 Das Vorgehen der Gruppe Mobilität und Umwelt

Die Gruppe „Mobilität und Umwelt“ bestehend aus Benjamin, David, Louisa und Yasmin befasste sich mit den Oberthemen Verkehr und Umwelt. Zu diesem Zweck wurden die interessantesten Ideen des Spektrums Verkehr und Umwelt aus dem Ideenpool der Nexthamburg Plattform aufgegriffen, nach Gemeinsamkeiten geordnet und grob zusammengefasst. Nachdem sich die Gruppe auf diese Weise einen groben Überblick



über die Ideen geschaffen hatte, ließen sich viele der einzelnen Ideen zu einer großen „Überidee“ zusammenfassen, welche die Gruppe schließlich selbst weiterentwickelte und ausgestaltete.

Die Ideen beziehen sich weitestgehend auf den Bereich der Hamburger Innenstadt und wurden erst später um den Hamburger Flughafen erweitert.

Auffällig waren die vielen Vorschläge, die Hamburger Innenstadt in Zukunft als autofreie Zone zu kennzeichnen. Andere Ideen zielten auf die Umweltfreundlichkeit der Innenstadt insgesamt ab und forderten die Nutzung regenerativer Energien und eine emissionsfreie, zukünftige Entwicklung.

Außerdem wurde vorgeschlagen, den Bereich um die Binnenalster für Bürger und Touristen attraktiver zu gestalten.

Diese Idee wurde von der Gruppe zuallererst gemeinsam bearbeitet und nach dem Erstellen erster grober Entwürfe an ein Gruppenmitglied abgegeben.

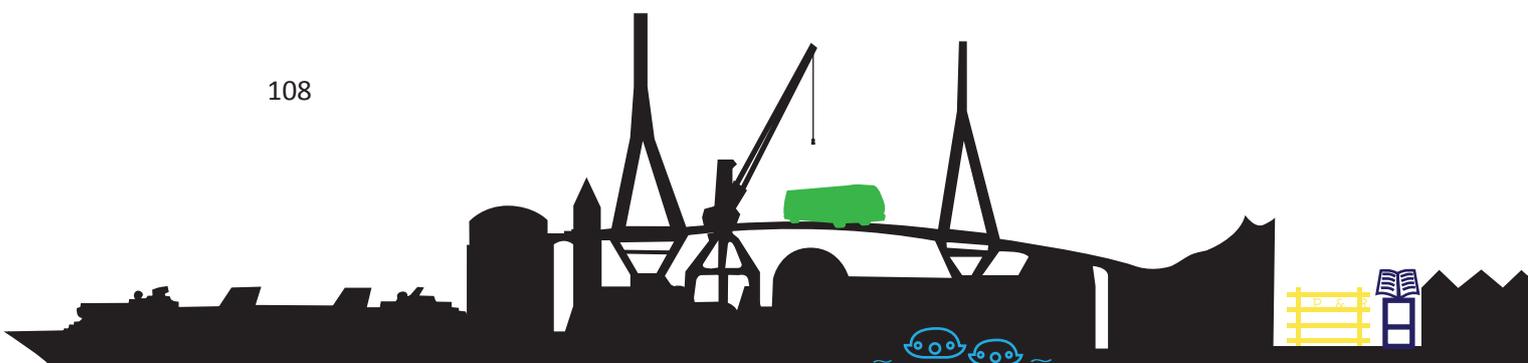
Daraus ergab sich, dass sich zunächst zwei Gruppenmitglieder mit der Verkehrssituation auseinandersetzen, während die anderen nach Möglichkeiten forschten, die Hamburger Innenstadt insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten.

Kernfragen waren dabei, auf welche Weise man den motorisierten Individualverkehr zukünftig aus der Innenstadt fernhalten könnte und welche Umweltfreundlichen Alternativen man den Nutzern zur Verfügung stellen könnte und welche Möglichkeiten es gibt, die Innenstadt emissionsfrei mit Energie zu versorgen.

Es wurde deutlich, dass sich die beiden Hauptthemen Verkehr und Umwelt nicht separat, sondern nur gemeinsam umsetzen ließen.

Zunächst wurde seitens der Verkehrsgruppe eine neue Straßenbahnlinie durch die Innenstadt geplant. Als Vorbild diente hierbei die sich bereits in der Planung befindliche Stadtbahn für Hamburg.

Das Ziel dieser Überlegung war es, das hohe Fahrgastaufkommen in den öffentlichen Verkehrsmitteln mithilfe einer aus regenerativen Energien betriebenen Straßenbahn zu



bewerkstelligen. Diese Idee wurde nach reiflicher Überlegung und Abwägung jedoch verworfen, da die Gruppe insgesamt der Ansicht war, dass sich die hohen Fahrgastzahlen auch mithilfe neuartiger Brennstoffzellenbusse befördern ließen.

Außerdem war nicht ersichtlich, ob eine Straßenbahn die geplanten Haltestellen aus technischen Gründen überhaupt anfahren könne. So erschien es der Gruppe besser, die bereits vorhandenen Bushaltestellen zu belassen und alle herkömmlichen Fahrzeuge des ÖPNV durch wasserstoffbetriebene Busse zu ersetzen.

Als Zusatz entwickelte die Gruppe eine Brennstoffzellenpflicht für Hamburger Taxifahrer, welche sich nach und nach auf ganz Hamburg ausbreiten würde.

Um die Innenstadt insgesamt von Emissionen freizuhalten wurden folgende Ideen entwickelt:

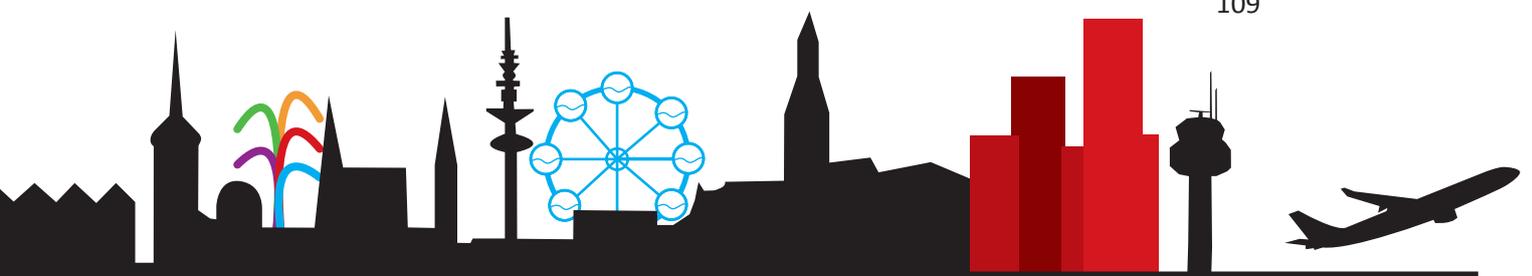
Die Idee auf dem Hamburger Hauptbahnhof Solarkollektoren anzubringen, um eine regenerative Stromerzeugung und Stromversorgung zu gewährleisten, führte zu der Überlegung, auch den Hamburger Flughafen mit Solarmodulen auszustatten.

Diese Idee war nicht neu, denn sie wurde bereits am Flughafen in München verwirklicht.

Die Frage, die sich hierbei stellte war, welche Auswirkungen die Solarkollektoren auf das Hamburger Stadtbild haben würden, was zu der Einschränkung führte, dass die Kollektoren nur auf den Dächern und nur auf eine Weise angebracht werden dürften, dass sie das Stadtbild nicht beeinträchtigen.

Ebenso das Vorhaben alle Ampeln und Straßenlaternen sowie die sonstige Beleuchtung der Innenstadt mit Solarpanelen zu versorgen, gründet auf dieser Ausgangsidee.

Des Weiteren wurde die Frage nach der Umsetzbarkeit der autofreien Innenstadt gestellt. Da die Bürger aus ersichtlichen Gründen nicht völlig auf den Individualverkehr verzichten können, wurde die Idee eines Elektroautoverleihs entwickelt. Untergebracht würden die Elektroautos in einem neu errichteten Parkhaus über den Gleisen des Hauptbahnhofs, welches gleichzeitig für eine bessere Integration des Hauptbahn-



hofs und die Schaffung eines „Hamburger Stadttors“ sorgt.

Der Verleih ermöglicht den Bürgern und Touristen, nicht völlig auf die individuelle Mobilität verzichten zu müssen. Aus der Vorstellung einer autofreien Innenstadt wurde bemängelt, dass man im Falle einer Umsetzung die Bewegung mit dem ÖPNV innerhalb der Innenstadt für die Nutzer attraktiver gestalten müsse. Daraus entsprangen schließlich die Ideen des „Ring 0“ und das neue Kurzstreckenticket, welche ein kostengünstiges Vorankommen ermöglichen.

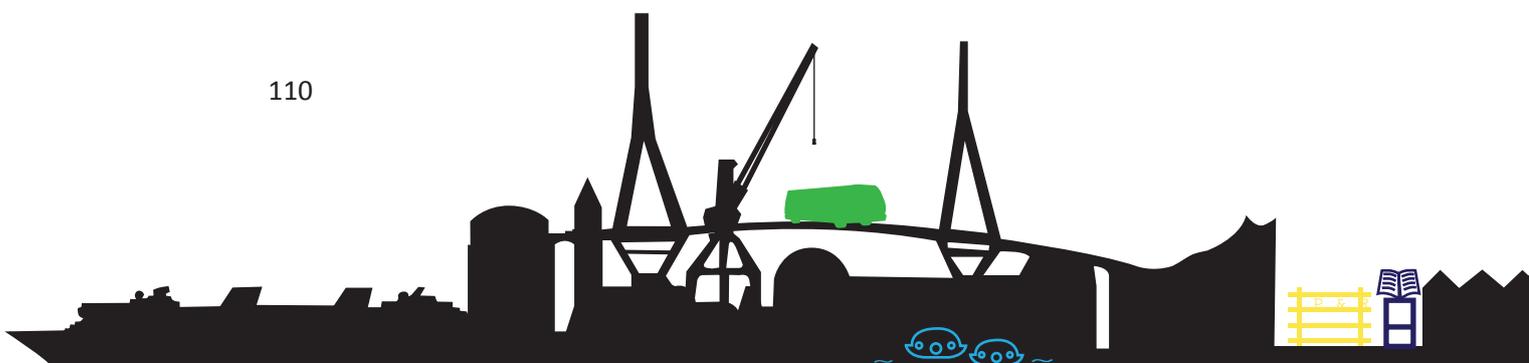
Um ein solches Vorhaben zu finanzieren, entwickelte die Gruppe die Idee der City-Maut, nach dem Vorbild der Mautregelungen anderer Innenstädte. Diese Idee fand sich bereits im Fundus der Nexthamburg Plattform und wurde von der Gruppe nur geringfügig modifiziert.

#### **4.3.2 Der Elektroautoverleih am Hauptbahnhof und am Flughafen**

In naher Zukunft wird es in der Hamburger Innenstadt sowie am Hamburger Flughafen einen Elektroautoverleih geben, so unsere Idee. Am Hauptbahnhof wird hierzu über den Gleisen ein Gebäude entstehen, in welchem die Elektroautos untergebracht werden. Am Flughafen bietet es sich an, das bereits bestehende Parkhaus für die Elektroautos zu modifizieren.

Kernstück dieser Idee ist es, den Strom für die Elektroautos mit alternativen Energiequellen herzustellen und die Wagen damit zu versorgen. Zu diesem Zweck werden am Parkhaus des Flughafen Solarpanels angebracht, deren Stromerzeugung dann für die stehenden PKW als Treibstoff genutzt werden kann.

Am Hauptbahnhof muss das Gebäude über den Gleisen erst noch errichtet werden. Dies wird, da der Bahnverkehr unter den Baumaßnahmen nicht eingeschränkt werden darf, einige Zeit in Anspruch nehmen müssen. Außerdem ist es wichtig, dass sich das neue Gebäude stilistisch in das Gesamtbild der Innenstadt, insbesondere des Hauptbahnhofes einfügt. So werden die Solarpanels ausschließlich auf dem geplanten Flach-



dach des Gebäudes angebracht werden.

Der Bau beziehungsweise die Umrüstung des Parkhauses am Flughafen würde an eine externe Baufirma abgegeben werden. Träger der Kosten wäre die Stadt Hamburg. Anderenfalls ließe sich ein privater Investor finden, welcher nach Abschluss der Bauphasen den Elektroautoverleih übernimmt und als Unternehmer betreibt. Dieser Investor könnte sich die Kosten auch mit der Stadt Hamburg teilen und später den entsprechenden Teilgewinn einfordern.

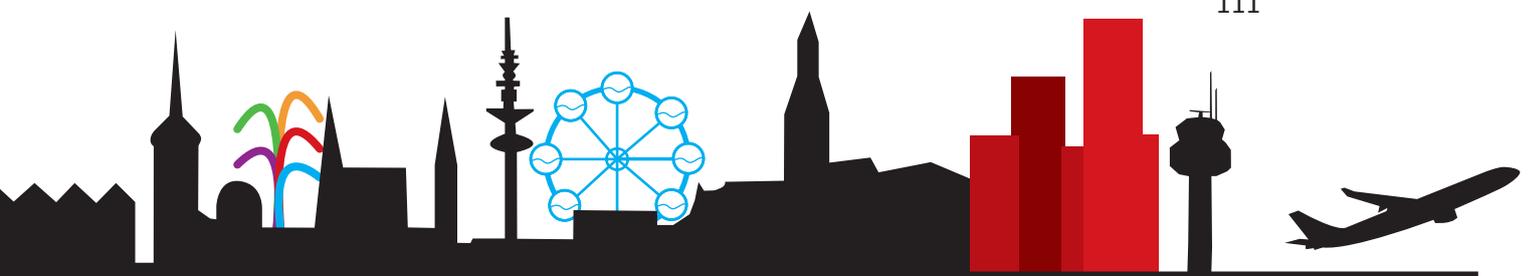
An beiden Standorten müsste ein Counter eröffnet werden, an dem man sich die Autos leihen kann. Der Elektroautoverleih zielt hauptsächlich auf Touristen ab, welche am Hauptbahnhof oder am Flughafen eintreffen und sich eine individuelle Fortbewegungsmöglichkeit wünschen. Einheimische können ebenso auf den Verleih zurückgreifen und so den Umgang mit emissionsfreien Fahrzeugen fördern und fordern.

Bereits heute gibt es eine Vielzahl von Elektroautos. Vom einfachen Kleinwagen eines Ford Ka, bis zu Sportwagen eRuf von Porsche. Für die Hamburger Innenstadt sind leistungsorientierte Fahrzeuge zweitrangig. Wichtiger wären Fahrzeuge mit hoher Reichweite und relativ kompakten Maßen, um im hektischen Stadtverkehr gut voran zu kommen.

Seit November 2009 wird bereits eine Elektrovariante des Smart ForTwo produziert. Mit einer Leistung von maximal 41 PS und einer Reichweite von gut 135km ist er für den Stadtverkehr sehr gut geeignet. Die Kraft und die Reichweite kommen aus einer Lithium Ionen Batterie von Tesla Motors Inc. und haben eine Kapazität von 14 Kilowattstunden. 100 Kilometer Fahrt kosten bei heutigen Strompreisen etwa 2 Euro. Nach einer praktischen Erprobungsphase wird das Fahrzeug voraussichtlich ab 2012 für Interessierte käuflich zu erwerben sein.<sup>61</sup>

Eine Alternative zum zweisitzigen Smart ist der von Mercedes entwickelte „Concept BlueZERO“, der sowohl als reines Elektroauto als auch als Brennstoffzellenvariante so-

61 Blessing, Ulli: <http://www.hybrid-autos.info/elektro-fahrzeuge/smart/smart-fortwo-electric-drive-2009.html>, Zugriff am 27.1.2010



wie als Hybridfahrzeug mit zusätzlichem Elektromotor (Verbrennungsmotor und Elektromotor) zu erwerben ist. Das nur 4,22 Meter lange Fahrzeug erinnert an die heutige Mercedes B-Klasse, hat 4 Türen, 5 Sitzplätze, eine maximale Zuladung von 450 Kilogramm und ein Kofferraumvolumen von bis zu 500 Litern. Die reine Elektrovariante erzielt eine Reichweite von ca. 200 Kilometern. Dies ist für den Stadtverkehr ebenso ausreichend wie die Beschleunigung auf Tempo 100 in 11 Sekunden. Die Kapazität der Lithium Ionen Akkus beträgt dabei 35 Kilowattstunden, die eine Motorleistung von 70KW, also etwa 95 PS erzeugen können. Allerdings ist die Höchstgeschwindigkeit auf 150 Km/h begrenzt, um eine konstante Reichweite zu gewährleisten.<sup>62</sup>

Dies sind nur zwei mögliche Beispiele für Fahrzeuge, die in Zukunft eingesetzt werden können.

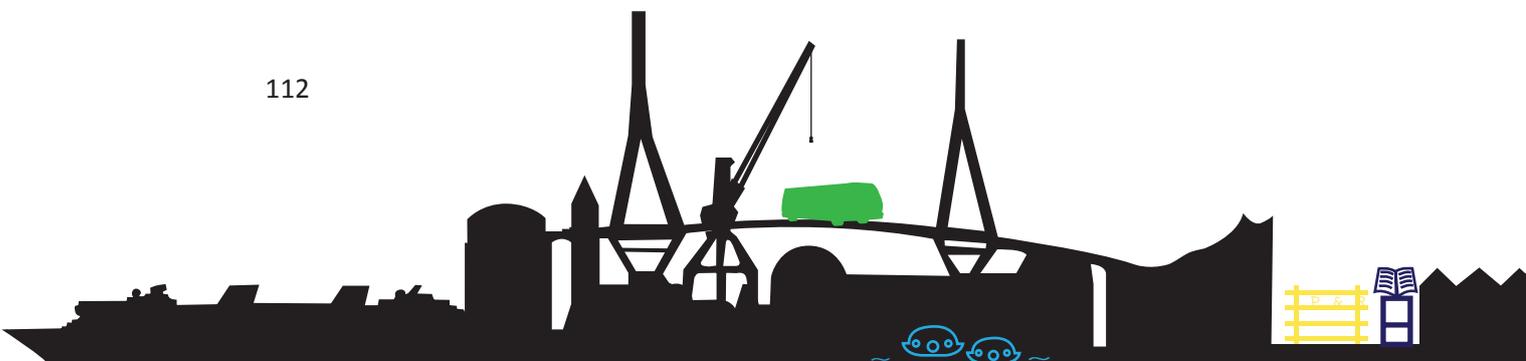
Eine aktive Auseinandersetzung mit erneuerbaren Energien, insbesondere im Bereich der individuellen Fortbewegung, spielt in Zukunft eine große Rolle. Ziel ist es, die Menschen an diese Techniken heranzuführen, ihre Alltagstauglichkeit unter Beweis zu stellen, die Emissionen zu reduzieren und so die Umwelt zu schützen. Da sowohl das Fahren mit Elektromotoren als auch die technischen Voraussetzungen für die Gewinnung von Strom aus der Sonnenenergie bereits gegeben sind, ist eine Realisierung der Idee in nicht allzu ferner Zukunft wünschenswert.

#### 4.3.3 Das neue Kurzstreckenticket und der Ring O

Im Jahr 2007 entschied der Hamburger Senat in seinem Klimaschutzprogramm die drastische Reduzierung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes. Der HVV nahm sich mit verschiedenen Aktivitäten im öffentlichen Nahverkehr vor, diese Zielsetzung zu unterstützen. Er reagierte kurzfristig bereits mit kleineren Veränderungen u.a. die Verlängerung des 5 Minuten-Taktes der Busse bis 21 Uhr auf den Beschluss. Langfristig sieht der HVV seinen Beitrag zum Klimaschutz weniger in Einzelmaßnahmen, als vielmehr in einem insgesamt at-

62

Blessing, Ulli: <http://www.hybrid-autos.info/elektro-fahrzeuge/mercedes/mercedes-benz-concept-bluezero-2009.html>, Zugriff am 27.1.2010



traktiven öffentlichen Nahverkehr.<sup>63</sup>

Der HVV erstellt jedes Jahr eine Imageanalyse, um die Kundenzufriedenheit zu messen. Positiv ist hierbei zu vermerken das 2006, 85% der befragten Personen das Leistungs-Serviceangebot des HVV als zufriedenstellend bis sehr gut bewerteten. Mit Ausnahme des Preis-Leistungs-Verhältnisses konnten bei allen abgefragten Imagemerkmale die Ergebnisse des Vorjahres bestätigt oder weiter verbessert werden.<sup>64</sup>

Im Jahr 2008 stiegen die Nachfragekennziffern des Hamburger Verkehrsverbundes an. Die Zahl der Fahrgäste stieg um 3,3 Prozent auf 638,1 Millionen. Das ist das beste Ergebnis, welches der HVV in seiner damaligen 44-jährigen Geschichte verzeichnen konnte.<sup>65</sup> Die positive Fahrgast- und Einnahmenentwicklung resultierte, laut dem HVV Verbundsbericht 2008, aus einem enormen Nachfrageplus bei den Zeitkarten des Berufsverkehrs. Die Fahrgastzahl stieg um 7,4% allein im Berufsverkehr an. Ein besonders großes Plus konnte das Großkundenabonnement (die Proficard) mit 10,4 % Zuwachs verzeichnen. Dieser positive Trend, welcher der HVV bereits verzeichnet, könnte mit Hilfe des neuen

### HVV-Imageanalyse

Beurteilung des gesamten Leistungsspektrums (Vergleich 94 – 06) \*



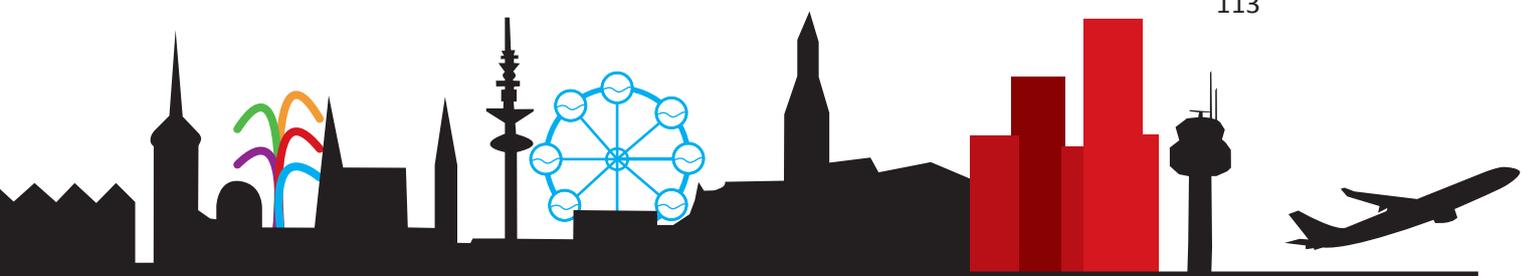
Abb. 22: Grafik zur Imageanalyse

Konzeptes, welches den Gedanken besitzt, in der Innenstadt eine verkehrsberuhigte Zone zu schaffen und die Hamburger, als auch Touristen umweltfreundlicher durch

63 Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundsbericht 2007: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht\\_2007.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht_2007.pdf), Zugriff am 29.01.2010

64 Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundsbericht 2006: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht\\_2006.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht_2006.pdf), Zugriff am 29.01.2010

65 Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundsbericht 2008: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht\\_2008.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht_2008.pdf), Zugriff am 29.01.2010



Hamburg reisen zu lassen, weiter unterstützt werden.

Das der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich mehr Schadstoffe produziert als ein Bus oder die U-Bahn, mit der eine größere Anzahl von Personen befördert werden kann, ist bekannt. So kann der Kraftstoffverbrauch pro Person und Fahrt um mehr als zwei Drittel reduziert werden, wenn statt des Autos der öffentliche Personennahverkehr genutzt wird.<sup>66</sup> Nun galt es, eine attraktive Alternative zum Fortbewegen mit dem eigenen Auto zu schaffen. In der Projektgruppe Mobilität und Umwelt wurde man sich schnell einig, dass jene Attraktivität unter anderem durch eine Neureglung des Kurzstreckentickets und durch eine Schaffung eines kostenfreien Rings ermöglichen könnte.

Bisher gilt das im Juni 2007 eingeführte Kurzstreckenticket von der Lösungsstation bis zur nächsten Zahlgrenze.<sup>67</sup> Das Ticket kostet derzeit 1,30€ und befördert den Fahrgast im Schnitt 2,3 Kilometer.<sup>68</sup> Vergleicht man dies nun mit dem normalen Ticket zu 1,65€ mit welchem man im Nahbereich beliebig weit fahren kann, wirkt das Kurzstreckenticket doch noch recht unattraktiv. Die Gruppe ist daher der Auffassung, dass eine Umgestaltung des Tickets die Beliebtheit und Nutzung des Kurzstreckenangebots deutlich erhöhen könnte.

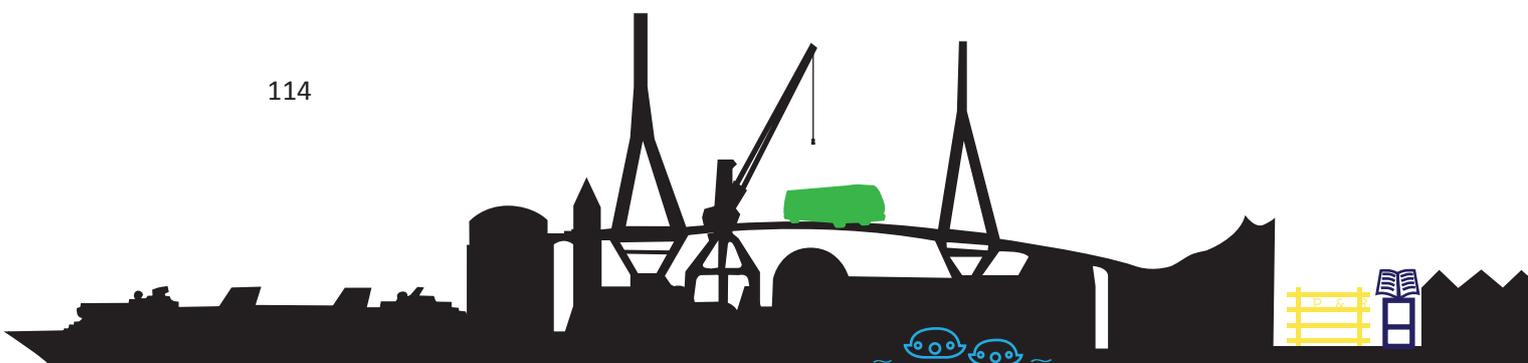
Das neue Kurzstreckenticket soll daher so umgestaltet werden, dass es fortan immer drei Stationen von der Lösungsstation aus gilt. Zudem soll es möglich sein, innerhalb einer Stunde mit dem Ticket dieselbe Strecke wieder kostenfrei zurück zu fahren. Alle weiteren bestehenden Beförderungsbedingungen der Einzelfahrkarte „Kurzstrecke“ bleiben erhalten.

Der neue Ring O hingegen überdeckt die Tarifzone 000 des HVV. Um ein räumliches Bild der Lage zu geben, grenzt der Ring O im Norden an die U-Bahn Station Kellinghu-

66 Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundbericht 2006: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht\\_2006.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht_2006.pdf), Zugriff am 29.01.2010

67 Vgl. Nimbus: Kurzstrecken- Fahrkarte: <http://www.nimbus.de/frame.php?doc=infotar2007.htm>, Zugriff am 15.12.2009

68 Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundbericht 2007: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht\\_2007.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht_2007.pdf), Zugriff am 29.01.2010



senstraße, im Osten die U-Bahn Station Mundsburg, im Süden an die U-Bahn Station Baumwall und im Westen S- und U-Bahn Station Sternschanze an. Das Konzept deckt somit den ganzen Innenstadtbereich ab.<sup>69</sup>

Das Konzept des neuen Ringes zielt daraufhin ab, dass der HVV innerhalb des abgesteckten Rahmens die Beförderung für die Nutzer von Bus und Bahn kostenfrei vornimmt.

In der Verbindung dieser beiden Konzepte erhofft sich die Gruppe Mobilität & Umwelt eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs in erster Linie für den Berufsverkehr, welcher derzeit zu einem beach-

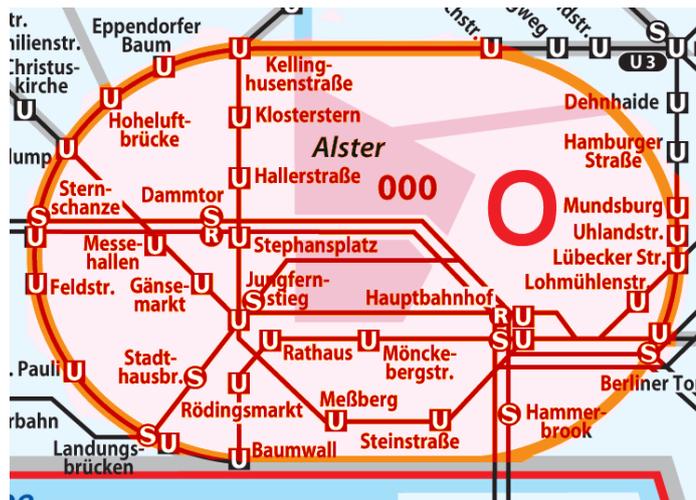


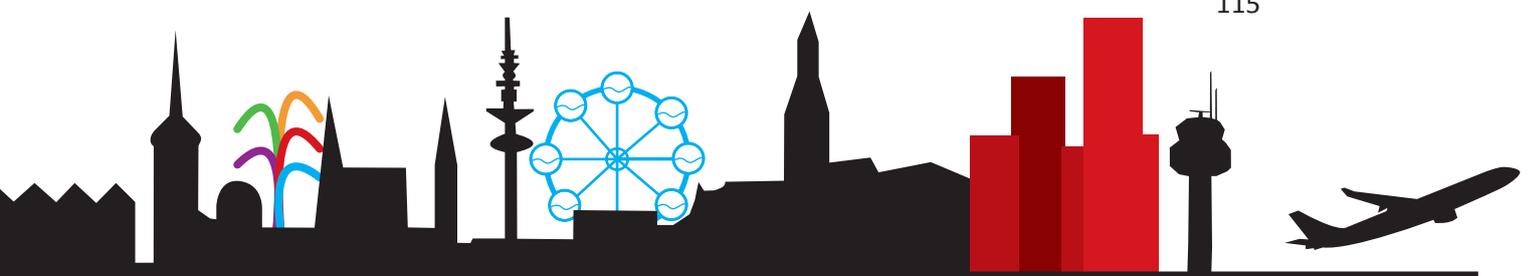
Abb. 23: Ring O

lichen Teil durch die Innenstadt fährt, um von Süden in den Norden oder auch anders herum zu gelangen. Das Ziel ist es, neben den ökologischen und umweltbewussten Aspekten, die nach der Innenstadt Beruhigung noch bestehenden Verkehrsadern, wie die Kennedy-Brücke zu entlasten.

Der Gedanke dabei ist, dass man nun unter anderem kostengünstig mit dem Kurzstreckenticket bis an den Ring O gelangen kann, um dann seinen weiteren Weg kostenfrei durch die Innenstadt fortzusetzen. Dieser Aspekt ist jedoch nicht nur für die Berufstätigen interessant, sondern spricht auch eine weitere, breite Masse an Nutzern an, darunter zählen auch Touristen, welche sich zu einem großen Teil in dem Rahmen des Ring O aufhalten, als auch Personen welche zum Einkaufen in die Innenstadt fahren.

Das Kurzstreckenticket allgemein, welches im gesamten HVV Gebiet lösbar ist, spricht

<sup>69</sup> Vgl. Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv.de/fahrplaene-strecken/streckennetzplaene/tarifplaene>, Zugriff am 16.12.2009



außerdem jene Personen an, welche sich innerhalb oder nahe ihrem Wohngebiet fortbewegen möchten und derzeit auf den motorisierten Individualverkehr zurückgreifen. Durch die Umgestaltung ist es ihnen möglich, zum Beispiel zu einem nahe gelegenen Discounter zu fahren, ihre Einkäufe zu erledigen und innerhalb einer Stunde wieder die Strecke nach Hause zurück zu fahren.

Mögliche Akteure, welche dieses neue Konzept in Zukunft umsetzen könnten, wäre zum einen der Hamburger Verkehrsverbund, in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Senat sowie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt.

Eine gezielte Finanzierung des Kurzstreckentickets alleine erachten wir als unnötig. Die Kurzstreckentickets refinanzieren sich durch den Verkauf eben solcher und der größeren Abnahmeanzahl, welche zu erwarten ist.

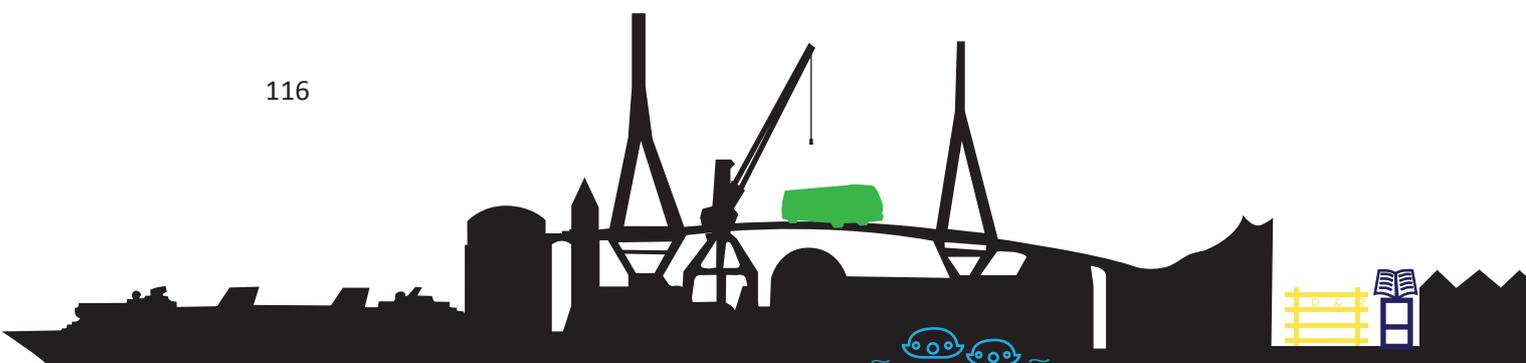
Die Finanzierung des Rings O hingegen könnte sich auf verschiedene Wege realisieren lassen. Zum einen gab es bereits einen Plan, den öffentlichen Nahverkehr in Hamburg kostenfrei zu gestalten, daher könnte man auf jenen Finanzierungsplan zurückgreifen. Zum anderen wäre zu kalkulieren, ob dies überhaupt nötig wäre, durch den zu erwartenden, gesteigerten Kauf von Fahrkarten oder auch durch den Bezug neuer Abonnements, wäre eine Finanzierung möglicherweise gesichert. Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit bietet die City-Maut, welche im Laufe dieses Berichts noch vorgestellt wird. Ebenfalls wäre zu überlegen, die Parkgebühren innerhalb der Innenstadt anzuheben und die zusätzlichen Einnahmen für die Aufwendungen des HVV zu benutzen.

#### 4.3.4 Das „Stadttor“ Hamburg

Als das Stadttor von Hamburg fungiert der knapp hundert Jahre alte Hamburger Hauptbahnhof. Sein Standort ist optimal, Mönckebergstraße und Spitalerstraße sind nur ein paar Schritte entfernt, das Schauspielhaus, die Kunsthalle und das Museum für Kunst und Gewerbe liegen in direkter Nachbarschaft und auch die Alster ist nicht weit.<sup>70</sup> Der-

<sup>70</sup>

Vgl. Nexthamburg UG: Stadttor Hauptbahnhof – Eine Idee von Johannes: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 30.01.2010



zeit offenbart der Hamburger Hauptbahnhof jedoch kein ansprechendes Bild. Er steht exponiert von seiner Umgebung und von Gleisen umfasst im Norden der Innenstadt. Die Umgestaltung des Stadttors, die Steigerung der Attraktivität des Hauptbahnhofs und die Verflechtung mit der Innenstadt scheinen ein gewünschtes Projekt zu sein. Im Oktober 2009 schaffte es die Idee unter die Top drei auf der Homepage von Nexthamburg und somit in die zweite Session. Dort wurde sie weiterentwickelt und detaillierter dargestellt.<sup>71</sup>

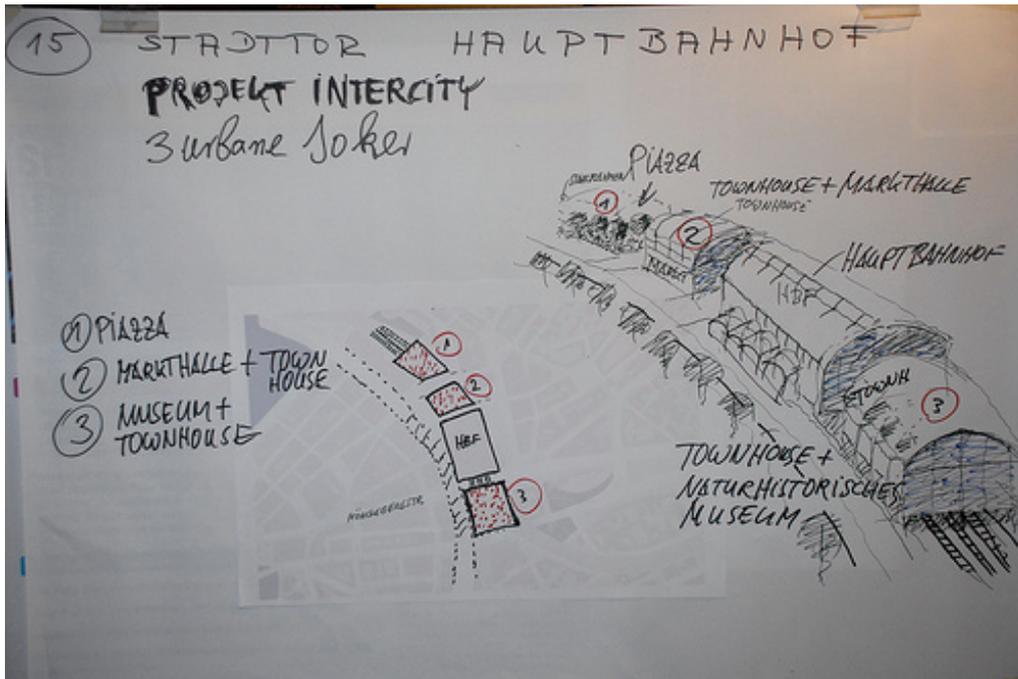
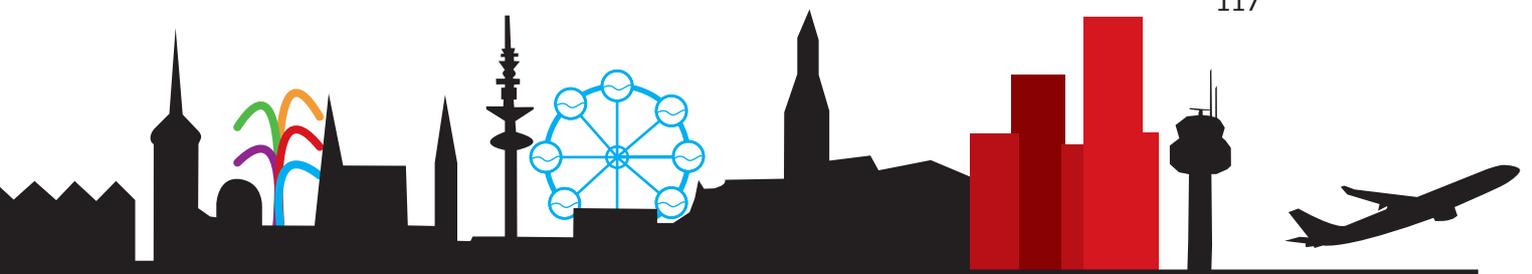


Abb. 24: Darstellung der Gruppe „Stadttor Hamburg“, im Rahmen der 2. Next Hamburg Session.

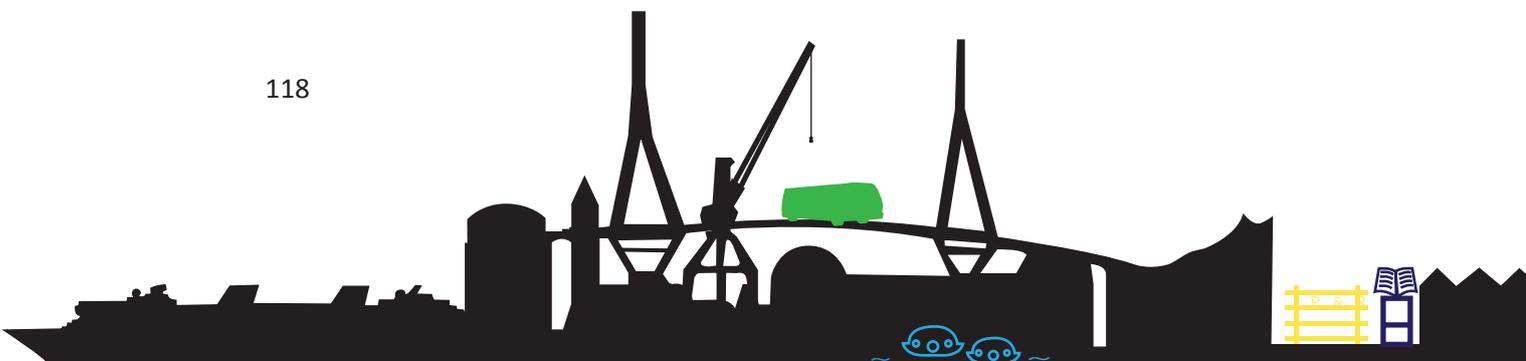
Auch die Gruppe Mobilität & Umwelt befasste sich mit dem Thema der Umgestaltung des Hauptbahnhofes, im Zuge der Umstrukturierung der Innenstadt zu einer verkehrsberuhigten Zone. Die Gruppe ist der Auffassung, dass ein attraktiver Bahnhof, die Bürger dazu anreizen könnte, die Fernbahn als auch den öffentlichen Nahverkehr intensiver zu nutzen. Neben der optischen Aufwertung ermöglicht eine Umgestaltung auch neuen Raum für interessante Angebote für Reisende, als auch Touristen und Einwohner der Hansestadt Hamburg.

<sup>71</sup> Vgl. Nexthamburg UG: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 30.01.2010



Die Idee der Gruppe Mobilität & Umwelt geht mit der Grundidee konform, die Gleisflächen zu überbauen und dadurch das Zusammenrücken des Hauptbahnhofs mit der Stadt zu erreichen. Die Schienenfläche nördlich des Hauptbahnhofs, zwischen dem Steintorwall, der Ernst-Merck-Straße und dem Holzdamm, als auch die südliche Schienenfläche des Hauptbahnhofs eingerahmt vom Steintordamm, Steintorwall, der Altmanbrücke und der Brockesstraße, sind dabei die ins Auge gefassten Flächen. Jedes Gebäude soll über zwei Stockwerke verfügen. Jedoch sieht die Gruppe andere Nutzungen für die neuen Bauwerke vor, als in der Nexthamburg Session. Wie bereits in dem Abschnitt „Elektroautoverleih“ erwähnt, soll die nördliche Fläche in Zukunft Raum für ein Parkhaus, inklusive Elektroautoverleih, bieten. Während die andere Fläche Raum für die Erholung und Unterhaltung der Reisenden und auch Bürger ermöglichen soll. So hat man unter anderem überlegt, ein Dusch-Hotel anzubieten, in dem sich die Reisenden nach der langen Bahnfahrt frisch machen können um dann ihren Weg fortzusetzen, ob nun ihre Reise durch Hamburg, ihr beruflicher Termin oder aber auch ihre Weiterfahrt zu anderen Zielen. Für die Einheimischen soll es einen Wellnessbereich geben. Insgesamt gesehen aber auch die Möglichkeit zu flanieren und sich in Café's zu setzen, als auch durch eine Vielzahl von kleinen Geschäften zu stöbern. Das Gebäude soll ein wenig an die Wandelhalle anlehnen.

Dieses Vorhaben benötigt jedoch Akteure und Finanzierung, welche sich mit dem Projekt eingehend beschäftigen. Als Akteure werden die Deutsche Bahn, Hamburg als Stadt, die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, als auch Privatpersonen gesehen. Für die Finanzierung kommen unterschiedliche Varianten in Frage. Zum einen handelt sich bei den Schienenflächen um Gelände der Deutschen Bahn, so wäre es denkbar, dass sie sich um das Projekt kümmert. Anderweitig wäre auch zu überlegen, dass die Stadt Hamburg sich finanziell einbringt, um das Stadtbild aufzuwerten. Aber auch private Investoren wären denkbar, welche zunächst die Gebäude errichten und später die Flächen an Dritte weiter vermieten. Für das Gebäude, in dem der Elektroau-



toverleih einziehen soll, wäre es auch möglich, dass ein etabliertes Autovermietungsunternehmen die Kosten übernimmt.

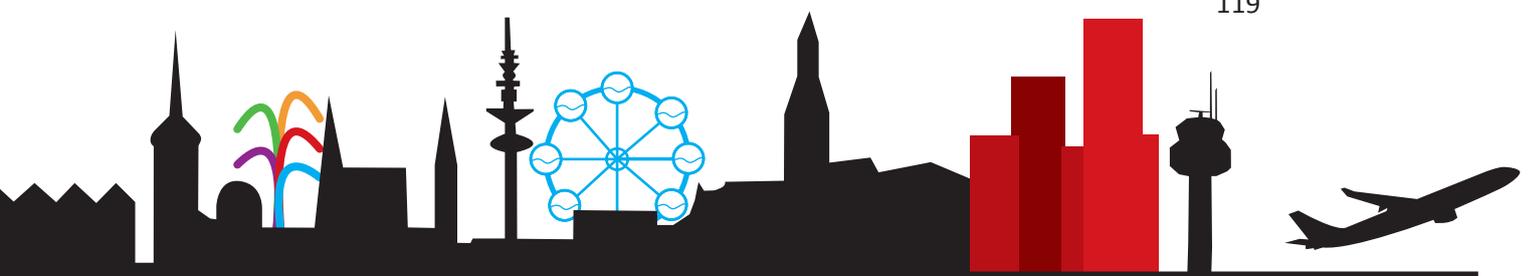
#### 4.3.5 Solaranlagen

Für die Stromversorgung der Innenstadt ist ein flächendeckendes Netz aus Photovoltaikanlagen vorgesehen. Die Solarmodule sollen für den nötigen Energiebedarf der Straßenbeleuchtung und der Ampeln eingesetzt werden. Dabei werden die Ampeln und Straßenleuchten mit eigenen Solarmodulen ausgestattet. Falls die Energie, insbesondere nachts, nicht ausreichen sollte, werden die Anlagen zusätzlich durch das herkömmliche Stromnetz unterstützt.

Des Weiteren sollen alle Flachdachgebäude der Innenstadt inklusive des Hamburger Hauptbahnhofs mit Solarpanelen ausgerüstet werden. Ausgenommen sind Gebäude, die unter dem Denkmalschutz stehen oder jene deren Schrägdächer durch das Anbringen von Modulen an innerstädtischem Charme beziehungsweise Charakter verlieren würden. Auf diesem Wege ließen sich die CO<sub>2</sub> Immission weiter reduzieren.



Abb. 25: Solarpanelen auf dem Flughafen München



Die Solarmodule auf dem Dach des Hamburger Hauptbahnhofs dienen vornehmlich der eigenen Versorgung. So werden sämtliche Leuchten, Werbeschilder und die Rolltreppen durch die Module mit ökologischer, elektrischer Energie versorgt. Überschüssige Energie kann zusätzlich in das Stromnetz eingespeist werden.

Ebenso sind Photovoltaikanlagen auf den Dächern der Flughafenterminals des Hamburger Flughafens vorgesehen. Bei den Solaranlagen für den Hamburger Flughafen orientiert man sich am Beispiel des Münchner Flughafens, auf dessen Dächern 4000 Quadratmeter Modulfläche realisiert wurden, die im Idealfall bis zu 450.000 Kilowattstunden im Jahr produzieren. Diese Energie allein reicht für etwa 150 Haushalte aus. Die Kosten von 2,65 Millionen Euro waren bereits nach zwei Jahren gedeckt.<sup>72</sup>

EXKURS: Wie funktionieren Photovoltaikanlagen?

Photovoltaik ist die direkte Umwandlung von Sonnenlicht in elektrische Energie durch Solarzellen.<sup>73</sup> Die meisten Kraftwerke bringen durch das Verbrennen fossiler Energieträger wie Kohle, Kernkraft oder Gas, Wasser zum Sieden, dessen Wasserdampf daraufhin eine Turbine antreibt die elektrische Energie erzeugt.

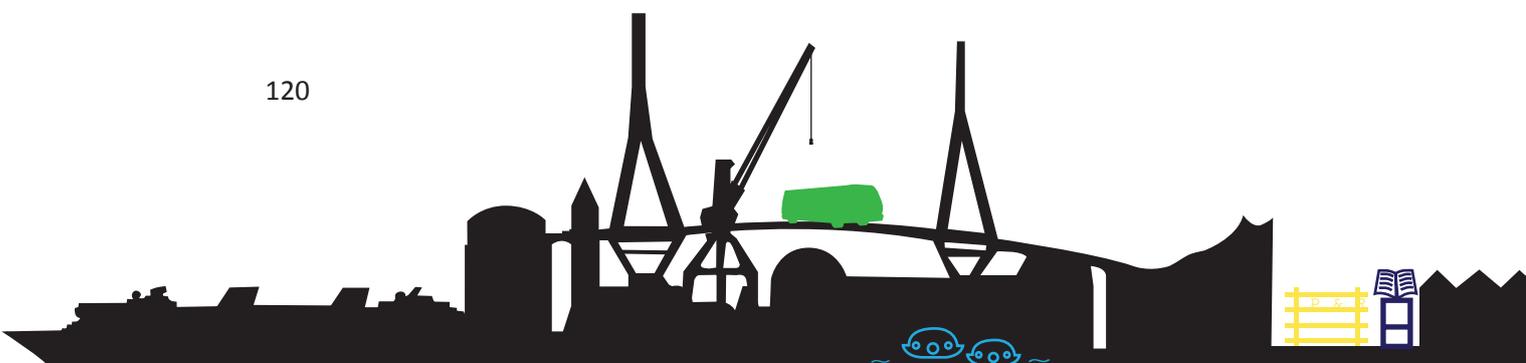
Die Photovoltaikanlagen hingegen setzt auf den „Photoeffekt“, der darauf beruht, dass Elektronen durch Sonneneinstrahlung freigesetzt werden und so für die Energieerzeugung genutzt werden können. Um diesen Effekt zu nutzen, sind Solarzellen mit Silizium, einem sogenannten Halbleiter beschichtet. Es werden neben Silizium auch andere Halbleiter verwendet, jedoch ist Silizium ein quasi „unerschöpfliches“ Halbmetall und findet daher in 95% aller Photovoltaik Anlagen Verwendung.<sup>74</sup>

Halbleiter haben die Eigenschaft erst leitfähig zu werden, sobald ihnen Energie zugeführt wird. Diese Energie beziehen sie aus der Sonnenstrahlung. Damit das Halbmetall Silizium Strom leiten kann, muss es vorweg dotiert werden. Das heißt, dem Silizium

72 Dipl.-Ing. Peters; Dipl.-Ing. Magazowski: Veranstaltung „Einrichtungen der Stadttechnik“. HCU Hamburg am 30.11.2009

73 Dipl.-Ing. Peters; Dipl.-Ing. Magazowski: Veranstaltung „Einrichtungen der Stadttechnik“. HCU Hamburg am 30.11.2009

74 Berufliches Schulzentrum Schwäbisch Hall: [http://www.hausmeister-im-bsz.de/html/photovoltaikanlage\\_1.html](http://www.hausmeister-im-bsz.de/html/photovoltaikanlage_1.html), Zugriff am 15.12.2009



werden zusätzlich bestimmte Elemente hinzugefügt, mit denen man entweder einen positiven oder einen negativen Ladungsträgerüberschuss erzielt. Trifft nun Sonnenstrahlung auf das Silizium werden die Ladungsträger getrennt, wodurch ein elektrisches Feld entsteht, welches eine Spannung erzeugt.<sup>75</sup> Diese Spannung liegt bei etwa 0,6 Volt pro Solarzelle. Um brauchbaren Strom zu erzeugen, benötigt man also mehrere Solarzellen, welche zu einem Solarmodul zusammengefasst werden. So erzeugt ein Solarmodul zwischen 10 und 100 Watt an elektrischer Energie.

#### EXKURS ENDE

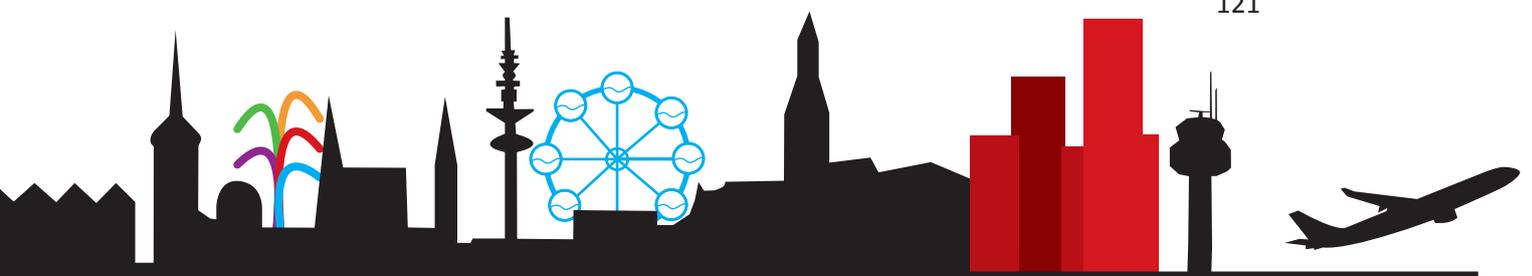
Direkte Nutzergruppen gibt es für das Projekt nicht. Von der Strom- oder Warmwassererzeugung profitieren letztlich alle, die auf Licht und Wärme angewiesen sind. Die Finanzierung der Solarmodule für den Hauptbahnhof und den Flughafen könnten sich die Stadt Hamburg und führende Energiekonzerne (zum Beispiel Vattenfall) teilen. Unterstützt werden könnte dieses Projekt auch durch staatliche Fördermittel zur Erweiterung und Förderung regenerativer Energien. Bei den solarbetriebenen Ampeln und Laternen ist entweder eine Umrüstung oder eine Neubeschaffung nötig. Getragen werden sollten diese Kosten von der Hansestadt.

Sinnvoll wäre es, den Netzbetreiber zu verpflichten, Strom aus regenerativen Energien mit einem gewissen Satz zu vergüten. Wem diese Vergütung in den Einzelfällen zufällt, ist momentan nicht zu beantworten. Es ist ohnehin einfacher, die Vergütung mit den Kosten für Strom zu verrechnen.

Um die Solarpanels anzubringen kann eine Armada von Handwerkern beauftragt werden. Für die eventuell neu anzubringenden Laternen werden Monteure für Straßenlaternen benötigt. Die Umrüstung und der Neuaufbau müssten tagsüber stattfinden, da die Laternen nachts in Betrieb genommen werden müssen.

Ziel der Idee ist es, auf die fossilen Energieträger als Strom- und Wärmelieferant zu

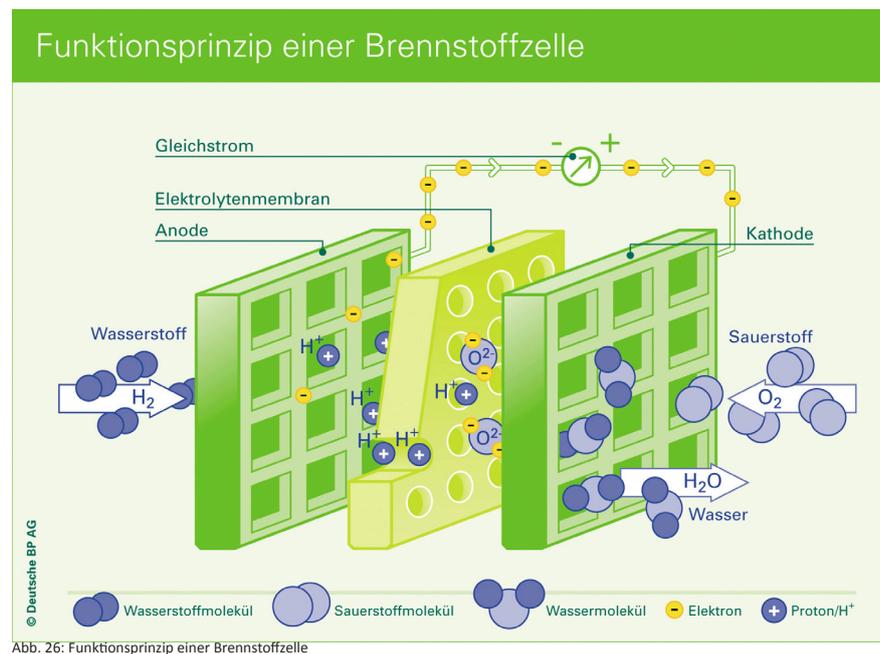
75 [http://www.hausmeister-im-bsz.de/html/photovoltaikanlage\\_1.html](http://www.hausmeister-im-bsz.de/html/photovoltaikanlage_1.html), Zugriff am 15.12.2009



verzichten, um den Ausstoß schädlicher Gase zu verringern. Im Fokus steht weniger die technische Innovation als vielmehr einen von vielen möglichen Wegen aufzuzeigen, wie man (vor allem) die Reduzierung des Kohlenstoffdioxidausstoßes im Sinne der festgesetzten Richtwerte einhalten kann.

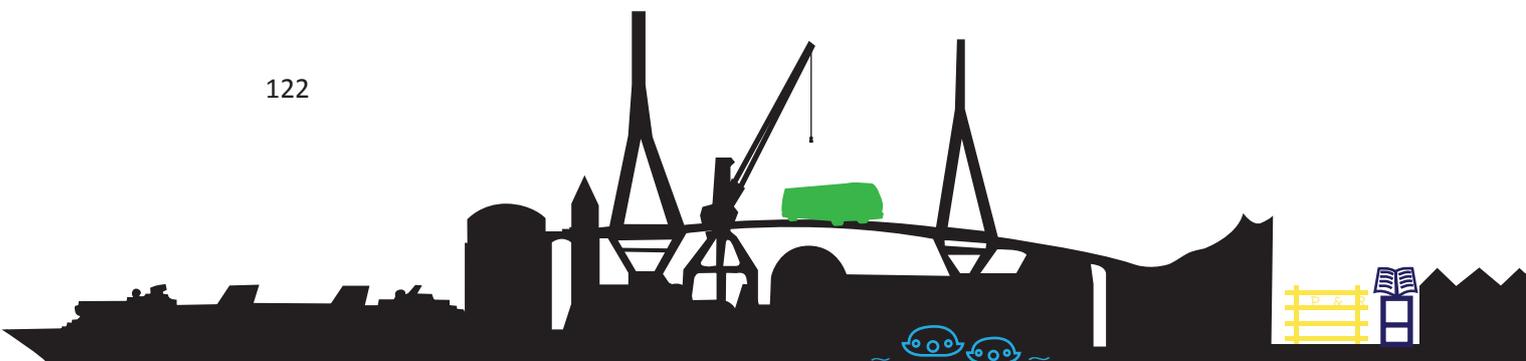
#### 4.3.6 Brennstoffzelle: Busse und Taxen fahren mit regenerativen Energien

Ziel dieses Projekts ist wiederum die Immissionen im gesamten Innenstadtbereich zu reduzieren. Zu diesem Zweck soll der mit Immissionen belastete, motorisierte Individualverkehr aus der Innenstadt ferngehalten werden. Um nicht auf die eigenständige Mobilität verzichten zu müssen, werden in der Innenstadt verstärkt Busse und Taxen verkehren. Voraussetzung ist jedoch, dass diese Fahrzeuge ausschließlich mit regenerativen Energien betrieben werden. Dies schont die fossilen Ressourcen und verringert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Anstelle von Benzin- oder Dieselmotoren fahren die Busse und Taxen mit Wasserstoff oder herkömmlichen Elektromotoren.



EXKURS: Die Brennstoffzelle - Wie wird ein Auto mit Wasserstoff angetrieben?

Um Wasser in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zu trennen (Elektrolyse)



wird Energie benötigt. Diese wird in Form von Strom, also elektrischer Energie zugeführt. Das Grundprinzip der Brennstoffzelle besteht darin, die Energie zu nutzen, welche bei der Wiedervereinigung von Wasserstoff und Sauerstoff freigegeben wird. Sie besteht im Wesentlichen aus einer Anode und einer Kathode, zwischen denen sich eine Elektrolytmembran befindet. Wasserstoffmoleküle geben an der Anode durch Spaltung ihre negativen Elektronen ab. Diese Elektronen wandern durch einen elektrischen Leiter und können somit für den Antrieb eines Elektromotors genutzt werden. Die übrigen positiven Wasserstoffionen wandern durch die Elektrolytmembran zur Kathode und oxidieren mit dem dort vorhandenen Sauerstoffmolekül und den vorher gespaltenen Elektronen des Wasserstoffs wieder zu Wasser.<sup>76</sup>

Das Wasser wird als reines Endprodukt in Form von Wasserdampf ausgegeben. Anstelle des Benzintanks werden Brennstoffzellenautos mit Wasserstofftanks ausgerüstet. Den nötigen Sauerstoff ziehen sie dabei aus der Luft der Umgebung, so wie herkömmliche Verbrennungsmotoren auch.

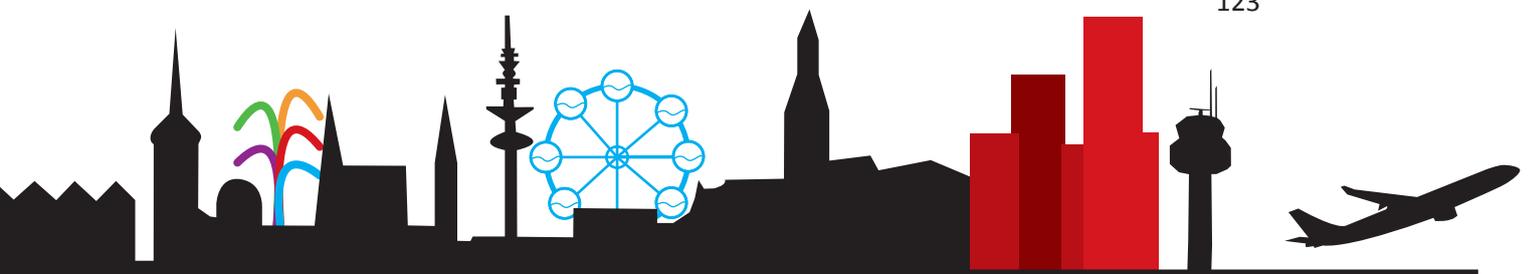
#### EXKURS ENDE

Bereits heute sind in Hamburg neun wasserstoffbetriebene Busse des HVV im täglichen Einsatz. Ihre Nutzung ist noch nicht rentabel, zeigt aber, dass die Technologie der Brennstoffzelle genügend Leistung produzieren kann, um in Zukunft bestehen zu können.<sup>77</sup>

Genutzt werden die Busse des HVV wie gewohnt von sämtlichen Nutzern des öffentlichen Verkehrsnetzes. Zusätzlich ist im Innenstadtbereich mit einem erhöhten Fahraufkommen und einer höheren Frequentierung zu rechnen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Brennstoffzellentechnik insbesondere in die bereits Praxiserprobten „XXL-Busse“ zu integrieren, da diese eine Höhere Anzahl an Fahrgästen aufnehmen kön-

<sup>76</sup> Vattenfall Europe Berlin: <http://www.innovation-brennstoffzelle.de>, Zugriff am 15.12.2009

<sup>77</sup> Handelskammer Hamburg: [http://www.hk24.de/share/hw\\_online/hw2006/artikel/17\\_innovation\\_umwelt/06\\_07\\_22\\_brennstoffzellen.html](http://www.hk24.de/share/hw_online/hw2006/artikel/17_innovation_umwelt/06_07_22_brennstoffzellen.html), Zugriff am 15.12.2009



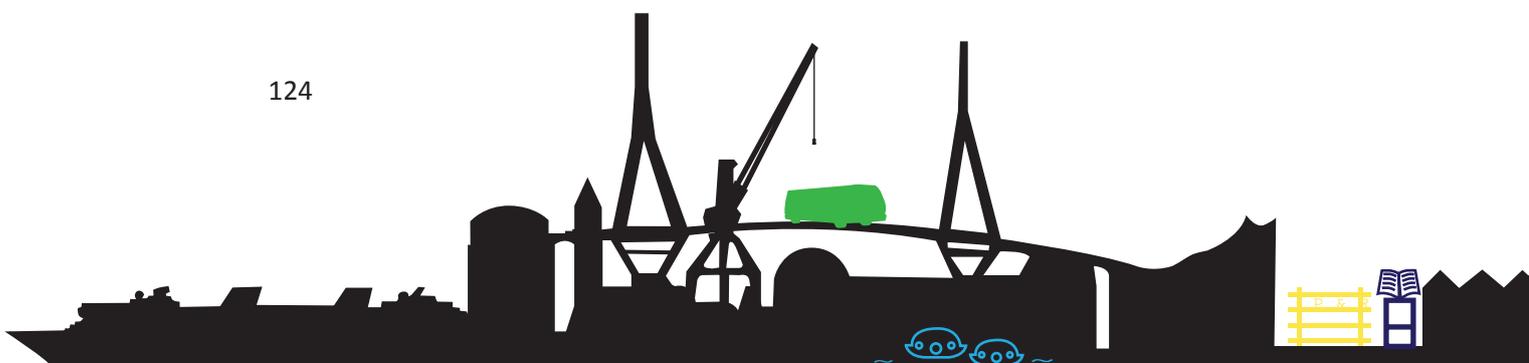
nen.

Eine Steigerung des Fahrkomforts durch die deutlich leiseren und vibrationsärmeren Elektromotoren ist die einzige Änderung, mit der die Fahrgäste in Zukunft zu rechnen hätten. Da Taxen nicht nur in vorgeschriebenen Gebieten unterwegs sind, wäre eine flächendeckende Ausweitung der Brennstoffzellentaxen sinnvoll. Auch für die künftigen Fahrgäste in den Hamburger Taxen würde sich, bis auf die Zunahme des Fahrkomforts durch leisere Motoren, im alltäglichen Gebrauch und Umgang nichts ändern.

Die meisten Busse des HVV und die meisten Hamburger Taxen kommen von Mercedes Benz. Insofern wird Mercedes Benz eine wichtige Rolle bei Neubeschaffung der Busse und Taxen zukommen, sofern der Hersteller ausgereifte wasserstoffbetriebene Fahrzeuge anbieten kann. Eine Umrüstung, wie sie bei Biogasfahrzeugen möglich wäre, ist hier aufgrund der vollkommen anderen Fahrzeugtechnik nicht möglich. Da eine Neubeschaffung recht kostenintensiv ist, wird die Stadt Hamburg möglicherweise den HVV finanziell unterstützen.

Taxifahrer wären angewiesen, sobald die neue Regelung in Kraft tritt, den Innenstadtbereich zu umfahren beziehungsweise ihre Fahrzeuge schrittweise zu ersetzen. Da dies eventuell negative Auswirkungen auf die Taxiunternehmen hat, kann man in der Anfangsphase Sonderregelungen geltend machen, die es herkömmlichen Taxen erlauben, die Innenstadt zu befahren. Man kann zwar davon ausgehen, dass Brennstoffzellenfahrzeuge in ihrer Anschaffung in Zukunft nicht teurer sind als vergleichbare Fahrzeuge mit Otto- oder Dieselmotor heute, dennoch könnte bei einem Großauftrag an Mercedes einiges an finanziellen Mitteln eingespart werden. Von welchem Autohersteller die zukünftigen Brennstoffzellentaxen sein werden, lässt sich aber kaum beurteilen. Dies entscheidet sowohl das zukünftige Angebot der Hersteller, als auch der Taxiunternehmer selbst.

Die bisherigen Brennstoffzellenbusse des HVV stammen von dem europäischen Brennstoffzellenbusprojekt C.U.T.E (Clean Urban Transportation for Europe), welches insge-



samt 27 Brennstoffzellenbusse in europäischen Städten betreibt. Bis heute wurden bereits 80 Millionen Euro in das Projekt investiert. Die Abteilung für erneuerbare Energieträger der europäischen Kommission unterstützte das Projekt bisher mit 18,5 Millionen Euro. Auch in Zukunft spielt die finanzielle Unterstützung seitens der EU eine wichtige Rolle. Des Weiteren müssen mehr Wasserstofftankstellen errichtet werden, um die Busse flächendeckend betanken zu können.

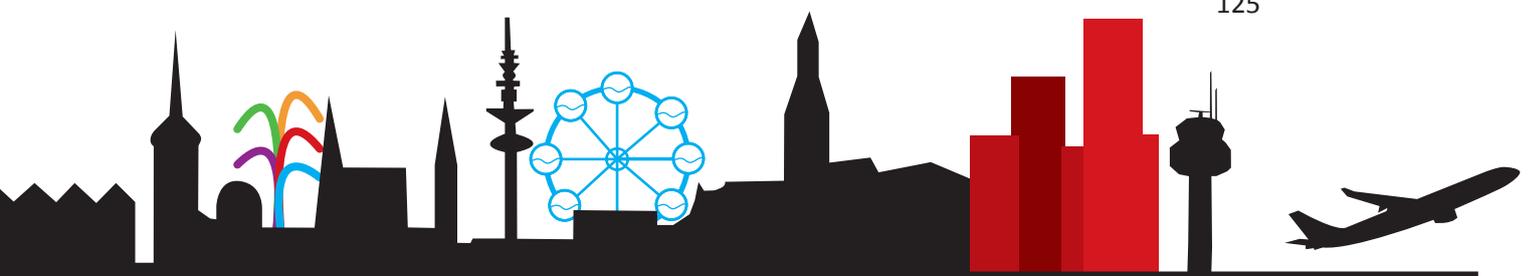
Das Ziel der Idee ist eine Verkehrsberuhigung der Hamburger Innenstadt einerseits und eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes andererseits. Durch die Abnahme des motorisierten Individualverkehrs wird die Innenstadt für Passanten attraktiver. Verkehrschaos und Luftverschmutzung trügen das bisherige Erscheinungsbild der Innenstadt. Durch das vermehrte Einsetzen des ÖPNV würden selbst Menschen, die bisher auf ihr Auto angewiesen waren, möglicherweise auf den ÖPNV umsteigen. Die Brennstoffzellenbusse des HVV setzen dabei neue Maßstäbe in Sachen Umweltschutz und technischem Fortschritt. Dies gilt auch für die Taxen, welche sich nach und nach auf ganz Hamburg ausweiten würden und die Beständigkeit alternativer Antriebsformen unter Beweis stellen.

Die Brennstoffzellenbusse sind in Hamburg seit 2003 im Einsatz. Der Gasbehälter der Busse reicht für 1845 Liter Wasserstoff, was einem Gewicht von etwa 40 Kilogramm entspricht und die Busse bei einer Geschwindigkeit von maximal 80km/h bis zu 250km weit fahren lässt.<sup>78</sup>

Sobald die Brennstoffzellentechnologie rentabel wird, kann man sie flächendeckend einsetzen. Laut C.U.T.E gibt es noch einige technische Probleme zu lösen, wie zum Beispiel die umständliche Betankung der Fahrzeuge und die Lagerung des Wasserstoffes. Sobald man diese Probleme jedoch in den Griff bekommt und die Unkosten geringer werden, spricht nichts mehr gegen den alltäglichen Einsatz.

78

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv-mobility.com/node/903>, Zugriff am 15.12.2009

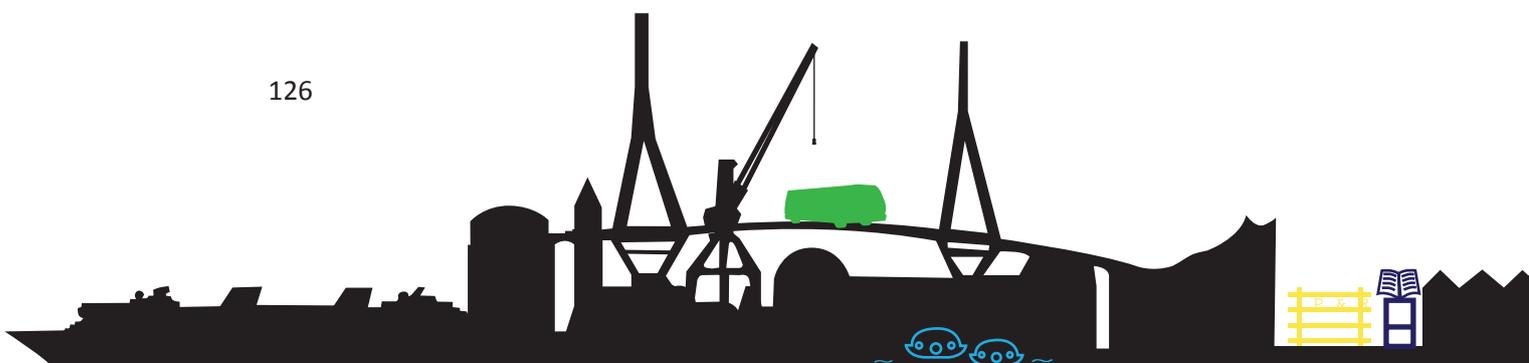


#### 4.3.7 City Maut Hamburg

Hamburgs Innenstadt ist sehr verkehrsbelastet. Der meiste Verkehr fließt zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt über die Alster. Durchschnittlich überqueren circa 111.000 Fahrzeuge in jenem Jahr täglich die Kennedy-, beziehungsweise Lombardsbrücke. Die Höhe der statistischen Werte spiegelt sich auch im Rahmen einer Begehung vor Ort wieder; nicht nur eine starke Geräuschkulisse ist belastend, sondern auch die mit den Kraftfahrzeugen verbundenen Emissionen. Der Innenstadtbereich einschließlich des Herzstücks Hamburgs, der Binnenalster, würde durch eine Reduktion des Verkehrsaufkommens, beziehungsweise durch schadstoffärmeren Verkehr an Attraktivität gewinnen. Sowohl die Anwohner, als auch alle Hamburger und Touristen, welche die Innenstadt wegen der Einkaufsmöglichkeiten und zum Flanieren an der Binnenalster besuchen, würden dadurch profitieren. Um eine Verbesserung der derzeitigen Situation zu erzielen, müssen entsprechende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leistet eine KFZ-Maut, die bereits in einigen Städten Europas erfolgreich erhoben wird<sup>79</sup> und als City-Maut Hamburg den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Innenstadt verringern würde. Die damit zusätzlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel könnten für weitere Umweltschutzmaßnahmen, Modernisierung von Straßen oder den Ausbau beziehungsweise Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verwendet werden.

Als Vorbild für die Maut dient die London Congestion Zone, welche sich über die City of London erstreckt. Dort wurden 230 Überwachungskameras, auch mobile, installiert, um in zwei Rechenzentren durch die erhobenen Videodaten mittels automatischer Nummernschilderkennung den Fahrzeuginhaber zu ermitteln und zu sichern. Die Tagesgebühr von sieben bis 18.30 Uhr beträgt umgerechnet etwa neun Euro. Wird die Gebühr nicht bis 22 Uhr am selben Tag entrichtet, wird sie um 25% angehoben, beziehungsweise fällt ein hohes Bußgeld von 70 Euro an. Für gewerblich verkehrende

<sup>79</sup> z.B. Mailand, Oslo, Singapur



Fahrzeuge gelten Pauschalpreise. Die Gebühr kann auf verschiedene Arten, auch per SMS gezahlt werden.

Der durch die Einführung der Maut versprochene Effekt der Verkehrsberuhigung trat

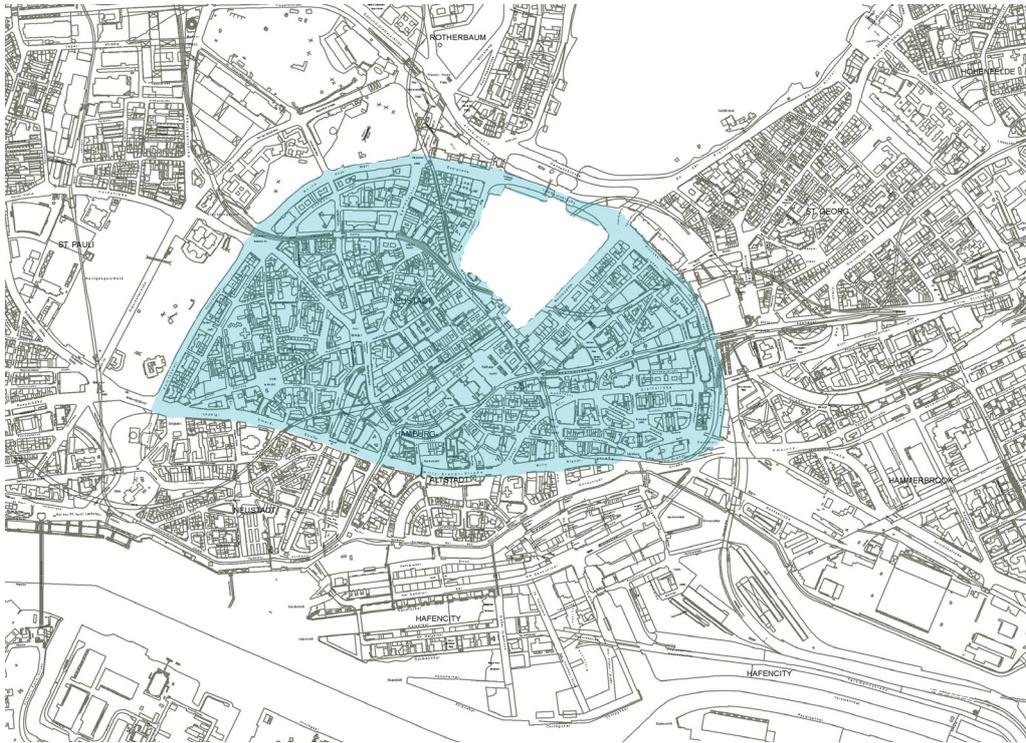
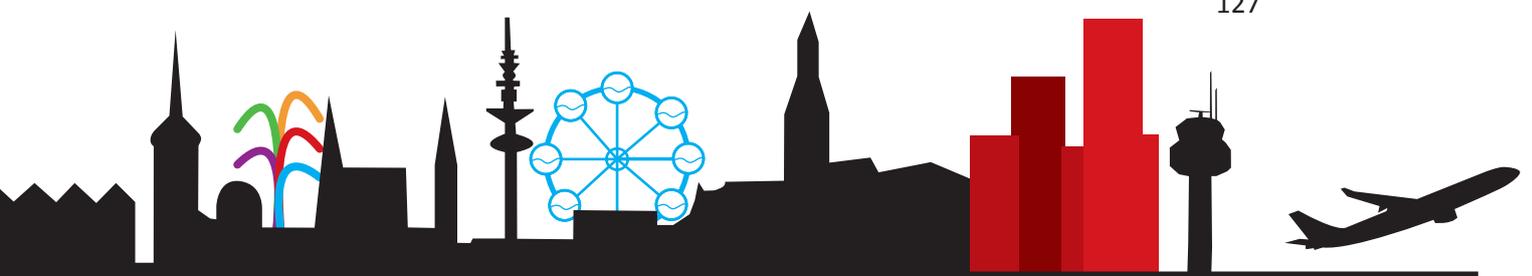


Abb. 27: City Maut

ein. Sechs Monate nach dessen Einführung reduzierte sich das Verkehrsaufkommen um circa 30%, wobei der ÖPNV einen Zuwachs von etwa 25% verzeichnete.

In Hamburg könnte dieses Modell, auf einen kleineren Maßstab projiziert, umgesetzt werden. Um die Hamburger Innenstadt wird ein „Maut-Cordon“ gezogen. Wird dieser überschritten, fällt für bestimmte Fahrzeuge innerhalb der Werkzeuge und eines bestimmten Zeitrahmens eine Maut an. In Kombination mit Feinstaub-Plaketten, die sich nach Plaketten-Kategorie rot, gelb und grün unterschiedliche Emissionsgrade definieren, könnte je nach Maß des Ausstoßes eine Reduktion beziehungsweise Anhebung der Maut erfolgen. Sehr umweltschonende oder schadstoffarme Fahrzeuge, sowie Fahrräder, Krankenwagen oder andere Sonderfahrzeuge sind von der Maut befreit.

Auch sollen Anwohner vorwiegend erhebliche Begünstigungen erhalten. Durch diese Ausnahmen soll auch ein Anreiz für den Einsatz umweltschonender Fahrzeuge geschaf-



fen werden. Eine neue blaue Plakette mit der Kennzahl null bezeichnet sehr umweltfreundliche Fahrzeuge. Die City-Maut könnte durch die Stadt Hamburg oder teilweise auch privaten Investoren finanziert werden. Die Kosten werden sich durch regelmäßige Einnahmen relativ schnell amortisieren.

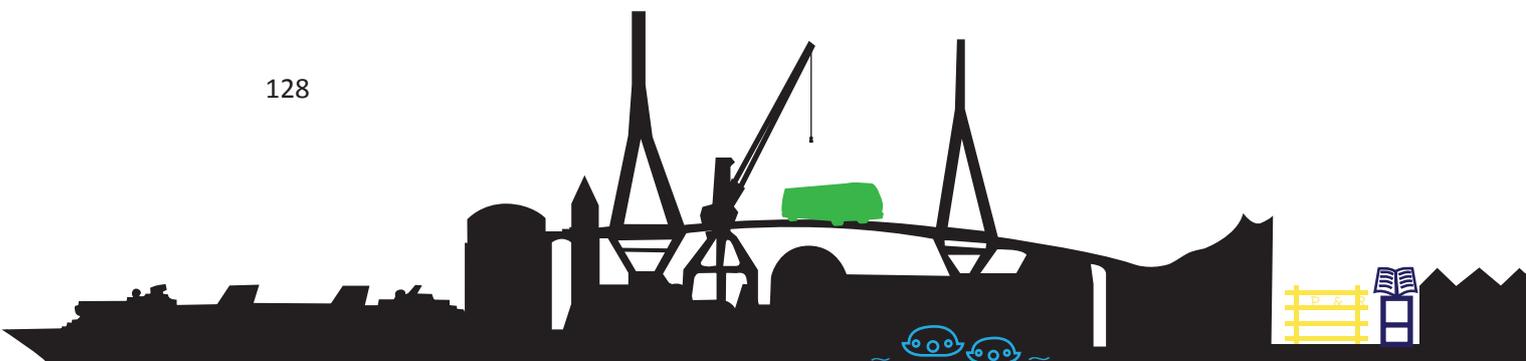
Zusammengefasst, lässt sich festhalten, dass das Ziel der Maut ist, das Verkehrsaufkommen zu verringern, schädliche Emissionen zu reduzieren, beziehungsweise zugleich den öffentlichen Personennahverkehr und umweltschonende Technologien zu fördern, sowie den Verkehr zeitlich und räumlich zu steuern. Dadurch wird die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt erhöht und eine zusätzliche Einnahmequelle zum Zweck von Ausgaben im infrastrukturellen Bereich und im Umweltsektor geschaffen.

#### 4.3.8 Die Alster- Flaniermeile

Die Alster ist neben dem Hafen ein sehr attraktiver Ort für die Hamburger, aber auch für zahlreiche Touristen. Vor allem die Binnenalster lädt, da sie sehr zentral gelegen ist, nach einem anstrengenden Shoppingtag zum Verweilen ein. Leider ist nicht an allen Seiten eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet; will man am Ostufer auf einer der Bänke Platz nehmen, so ist man einer mehr oder weniger großen Geräuschkulisse je nach Tageszeit ausgesetzt, welche durch den vierspurigen Kraftfahrzeugverkehr verursacht wird. Hinzu kommt, dass das Ufer schwer zugänglich und wenig attraktiv gestaltet ist.

Der unmittelbare Uferbereich weist keine Sitzmöglichkeiten auf. Stattdessen erstreckt sich eine breite Fläche, welche weder genutzt noch gepflegt wird und keine Aufenthaltsqualität bietet. Sitzmöglichkeiten befinden sich auf Straßenhöhe und sind teilweise beschmiert und der Weg, welcher sich entlang der Sitzmöglichkeiten erstreckt, weist Risse auf und das Gelände parallel der Alster ist verbogen. Angesichts dieser Mängel besteht ein Handlungsbedarf.

Zum einen kann dort durch eine Reduktion der Geräuschkulisse die Aufenthaltsqualität



erhöht werden, zum anderen durch einen attraktiveren Zugang zur Binnenalster. Dieser kann durch bauliche Maßnahmen erreicht werden.

Ein reduziertes Verkehrsaufkommen korreliert mit der Implementation der City-Maut und den Umweltplaketten, zumal sich das betreffende Areal auch innerhalb des Mautcords befunden wird. Bauliche Maßnahmen sollen insofern in dem Maße erfolgen, als der gesamte Uferbereich bis zur Alster über Stufen erreichbar sein wird, dahinter könnte sich ein erneuerter Weg erstrecken, hinter diesem wiederum die bestehenden Bäume und ein breiter Weg aus festem Kies-Sand, welcher dem Spazieren gehen, Joggen und Rad fahren gleichermaßen gerecht werden soll. Er soll sich auf der Fläche der jetzigen zwei- von fünfspurigen Straße „Ballindamm“ inklusive Parkstreifen verlaufen. Diese würde durch die Umstrukturierungsmaßnahmen ergo auf drei Fahrbahnen inklusive Parkstreifen reduziert werden.

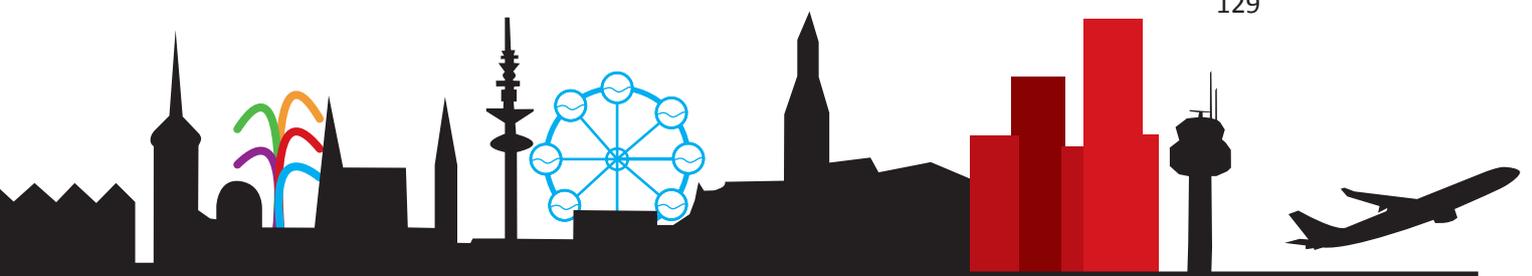
Der Umbau soll in Etappen erfolgen, um Verkehrsbehinderungen in größerem Umfang



Abb. 28: Straßenquerschnitt Jungfernstieg



Abb. 29: Das Alsterufer vom Wasser aus



zu vermeiden. Zusätzlich zur Schaffung neuer Grünflächen sollen Trinkbrunnen installiert werden, welche kostenfreies Wasser zur Verfügung stellen. Auch sollen die bereits beschriebenen, umweltfreundlichen Solarlaternen entlang der Alster angebracht werden. Neue Bänke laden zum Verweilen ein, was sich vor allem abends lohnen wird, denn die Binnenalster leuchtet dann nicht nur in den sich spiegelnden Gebäudefassaden, sondern ist von ruhigen Klängen einer beleuchteten Fontäne und einer einheitlichen, umweltschonenden und warmen Beleuchtung umgeben.

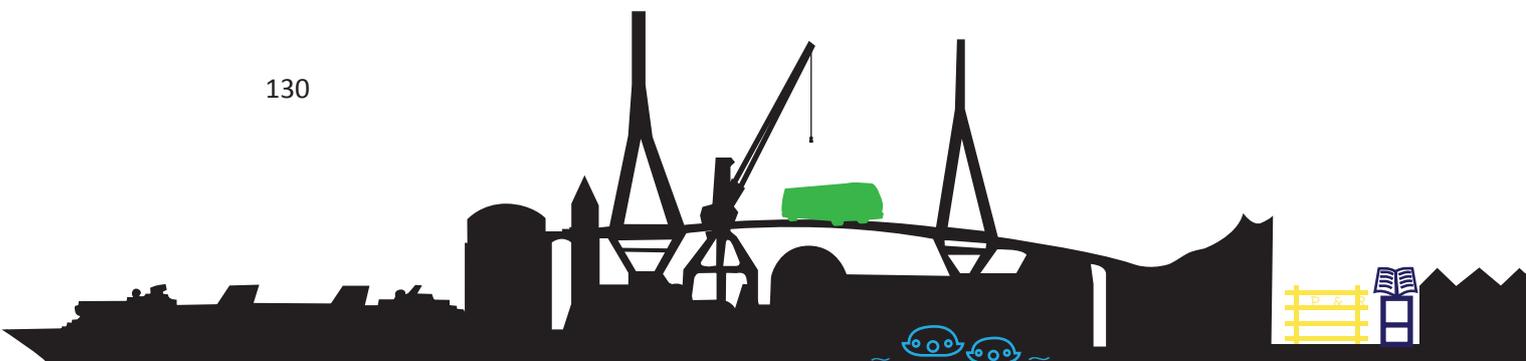
Zusätzlich zu diesen Maßnahmen an der Westseite der Binnenalster soll auch die vierspurige Straße „Jungfernstieg“ auf zwei Fahrspuren reduziert werden. Dadurch wird mehr Platz für Fußgänger geschaffen. Das Westufer der Alster, soll lediglich modernisiert werden, das heisst Bänke ausgetauscht, ein neues Geländer installiert oder der alte Belag des Gehweges ersetzt werden.

Finanziert werden kann dieser Umbau durch die Stadt Hamburg, beziehungsweise private Investoren und Spenden, zum Beispiel für neue Bänke. Bei den Straßenumbaumaßnahmen wären Zuschüsse des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung denkbar.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass ein neues Ostufer der Alster, eine leuchtende Alsterfontäne viele zusätzliche Menschen anziehen würde und die Alster in einem neuen herausragenden Lichte erstrahlen könnte. Dies leisten nicht zuletzt ein reduziertes Verkehrsaufkommen und der Einsatz umweltfreundlicher Technologien. Hamburg leistet auf diese Weise wiederum einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz.

#### Exkurs: Alster

Die Verwendung des Begriffes „Alster“ im Sprachgebrauch bezieht sich im Grunde auf den Alstersee, welcher sich in die Außenalster und die kleinere Binnenalster unterteilt. Die Alster ist in ihrer formalen Bedeutung ein 56 km langer Fluss, der in Henstedt-Ulzburg entspringt und in die Elbe in Hamburg mündet. Der Alstersee entstand dadurch,



dass die Alster um das Jahr 1190 aufgestaut wurde, um eine Kornmühle zu betreiben. Seit der Errichtung der Lombardsbrücke 1688, damals aus Holz, ist die Alster in Außen- und Binnenalster geteilt.

Die Binnenalster umfasst derzeit eine Größe von 16 Hektar und ist nur wenige Meter tief. Ihre Bedeutung reicht geschichtlich weit zurück. 1792 wurde dort die erste Badeanstalt Deutschlands angelegt, die 1810 zur Schwimmanstalt erweitert wurde. 1799 wurde der erste Alsterpavillon erbaut, ein beliebter Treffpunkt von Einheimischen und Fremden. Die beiden Gemälde aus dem ersten Jahrzehnt des 20. Jh. zeigen, dass die Binnenalster bereits damals ein beliebtes Gewässer von Ruder- und Segelbooten war und ein sehr beliebtes Motiv von internationalen Künstlern. Später fuhren bis 1984 noch Verkehrslinien des Hamburger Verkehrsverbundes auf ihr. Seitdem werden Rundfahrten bis in die langen Fleete der Außenalster angeboten. Die Alsterfontäne existiert seit 1987, welche Wasser bis in eine Höhe von 60 Metern befördern kann.

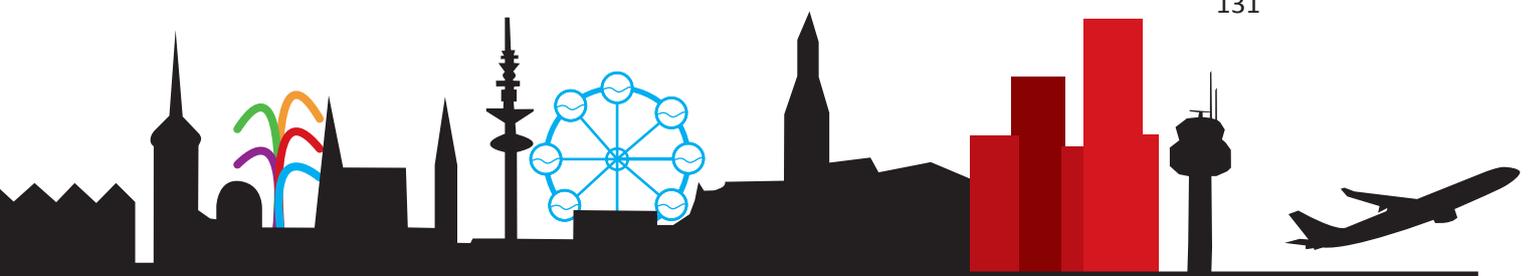
Exkurs Ende

#### **4.3.9 Passivhaussiedlung und Untertunnelung der Willy-Brandt- sowie Ludwig-Erhard-Straße**

Umweltfreundliches Bauen spielt immer mehr eine bedeutendere Rolle. So sollte auch Hamburg von einer energieeffizienten Wohnsiedlung profitieren und gleichzeitig eine stark befahrene Verkehrsachse durch eine Untertunnelung aus dem Stadtbild nehmen.

Der Bund fördert klimaschonendes Bauen über die KfW-Banken. Die Banken werden über ihre Tochterbanken vertreten, die vergünstigte Kredite vergeben oder auch subventionieren. Für die Passivhaussiedlung können die Baugenossenschaften solche Fördergelder beantragen. Somit kann eine Passivhaussiedlung gut finanziert werden.

Investitionen, die im Voraus geleistet werden müssen, werden durch Mieten und Verkaufspreise im Nachhinein wieder refinanziert. Im Bestand wird sich die neuartige



Siedlung, entlang der heute vielbefahrenen Ost-West-Straße, durch die Bewohner und den niedrigen Energieverbrauch selber tragen.

Ganz Hamburg könnte künftig die neu gewonnen Erholungsflächen nutzen. Der neue Wohnraum wird Genossenschaften zu Verfügung gestellt, um den Wohnbedarf zu decken. Ziel ist es, eine Durchmischung der Nutzergruppen zu erreichen. Mit Hilfe der Untertunnelung, wird die ehemalige Ost-West-Straße zur verkehrsberuhigten Zone und dadurch sicherer für Fußgänger und Radfahrer. Ebenfalls profitieren die Autofahrer von der Untertunnelung, zumal der lästige Ampelverkehr wegfällt.

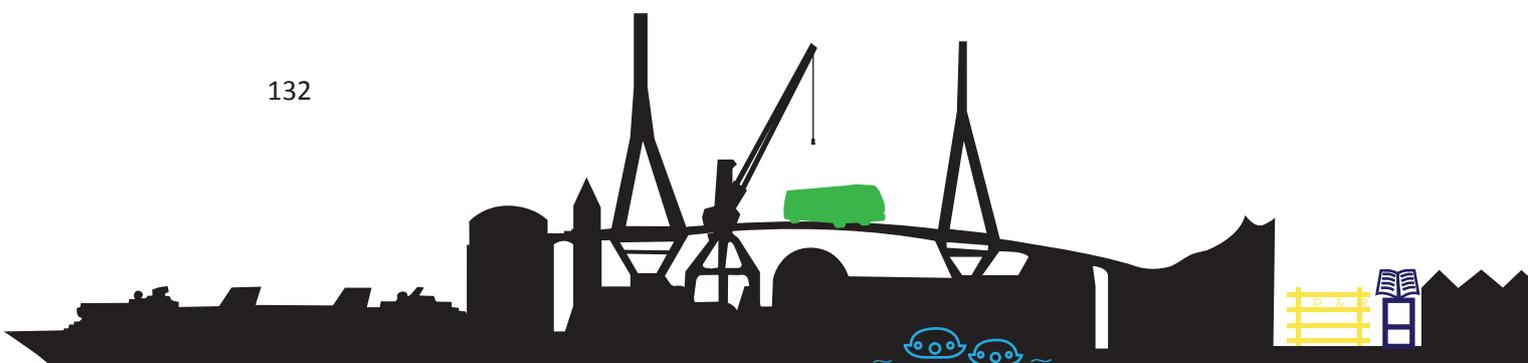
Ziel ist eine Ruhigstellung der Ost West Straße, sowie eine Aufwertung des Gebiets. Eine Umnutzung in Wohnen kann bewerkstelligt werden, indem man die neu gewonnenen Grundstücke ausschließlich an Genossenschaften verkauft. Über den Verkauf oder die Profitbeteiligung wird das Bauteil finanziert. Hamburg könnte sich mit dem Bau der größten Passivhaussiedlung um Fördergelder bewerben. Auch eine Bewerbung um Fördergelder aus dem EU-Haushalt wäre möglich. Des Weiteren können Parkanlagen angelegt werden, die zum Verweilen und Flanieren einladen. Zusätzlich sollen Spielplätze für die Kinder der Bewohner errichtet werden.

EXKURS: Was ist ein Passivhaus?

Ein Passivhaus besitzt keine aktive Heizanlage. Das bedeutet, dass es nicht mit einem extra Heizsystem erwärmt werden muss, weil der Wärmebedarf sehr gering ist. Folgedessen stellt sich die Frage, wie erwärmt sich nun eine Passivhaus?

Ein Passivhaus erwärmt sich vom Eintritt der Sonnenstrahlen durch die Fenster und der Wärme, die dadurch entsteht. Ein weiterer Wärmeenergielieferant ist der menschliche Körper, die Beleuchtung, die ein Haus besitzt und die elektronischen Geräte.

Wie wärmeffizient ein Passivhaus ist, ergibt das folgende Beispiel: In der Winterzeit benötigt ein Passivhaus eine Wärmeleistung von nur 10 Watt pro  $m^2$ . Folgedessen reichen für einen  $20 m^2$  großen Raum schon zwei 100 Watt Glühbirnen oder eine Person und ein Fernseher zur Erwärmung aus. Ein Passivhaus wird durch drei Bereiche in seiner



niedrigen Energieeffizienz unterstützt. Dazu gehören:

#### Die Architektur

Um den Wärmeverlust durch die Gebäudeöffnungen zu verringern, zielt das Passivhaus darauf ab, eine möglichst geringe Fläche seiner Gebäudehülle anzunehmen. Das bedeutet, dass das Passivhaus keine Erker, Vorbauten oder flache Dachschrägen besitzen soll. Ideal für ein Passivhaus ist die Zweigeschossigkeit. Des Weiteren wird das „solare Bauen“ berücksichtigt. Das Passivhaus wird nach Süden hin ausgerichtet, um die größtmögliche Sonneneinstrahlung in den Haupträumen des Hauses zu erzielen.

#### Die Gebäudehülle

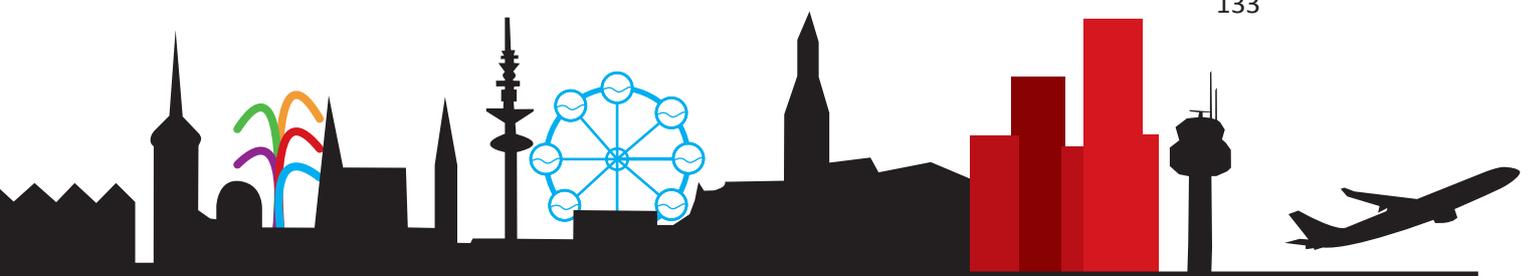
Die Gebäudehülle muss zwei wichtige Faktoren berücksichtigen. Zum einen ist das die Wärmedämmung und zum anderen die Dichtigkeit des Gebäudes. Ein Passivhaus benötigt eine Dämmstärke von 360mm in Fußboden, Wand und Dach. Wohingegen ein herkömmliches Haus eine Dämmstärke zwischen 80 und 160mm benötigt.

#### Die Energietechnik

Die Energietechnik kommt mit einem kontrollierten Wohnraumklima und deren Belüftung einher sowie einer Wärmepumpe mit einem Abluft- und Wassersystem aus. Mit Hilfe der technischen Innovativität sind ein geringer Wärmeverlust und ein geringer Energieverbrauch gesichert. Des Weiteren wird durch die besonders starke Wärmedämmung eine Schwankung der Raumtemperatur mit der Außentemperatur verhindert. Der Baukörper reagiert mit einer hohen Temperaturträgheit. Aufgrund dessen, dass ein Passivhaus größtenteils aus Holz gebaut ist, entzieht er der Raumluft die Feuchtigkeit. Andersherum gibt er bei geringer Raumfeuchtigkeit, die Feuchtigkeit wieder an die Raumluft ab. Außerdem ist Holz ein umweltfreundlicher und nachwachsender Baustoff, wodurch das Klima nicht belastet wird.

EXKURS ENDE

Wenn die Verbindungsstraße zwischen West- und Osthamburg untertunnelt werden



würde, wären das zwar erstmals enorme Kosten, andererseits würde dadurch neue Fläche für den knappen Wohnungsbestand in Hamburg geschaffen werden. Mit Hilfe einer Passivhaussiedlung könnte Hamburg an Innovativität, Attraktivität und Klimafreundlichkeit gewinnen. Außerdem könnte mit Hilfe der Passivhaussiedlung eine Anbindung zur Verbindungsstraße in die Hafencity hergestellt werden, wodurch ein weiterer Bezug zu Hamburgs Markenzeichen, dem Hafen, geschaffen wird.

Untertunnelung der Außenalster und der ehemaligen Ost-West-Straße

Ein Tunnel ist eine unterirdische Verbindung zwischen einem Punkt A und einem Punkt B. Tunnel können unter Bergen, Gewässern oder anderen Hindernissen verlaufen.

Für unsere Konzepte müssen wir zwei Arten von Tunneln unterscheiden. Einmal den Straßentunnel, der laut DIN 1076 erst ab 80 Meter länger als solcher gilt. Zum anderen die Unterführung, die zwar ein Tunnelbauwerk ist, allerdings nicht die Länge von 80 Metern überschreitet. Unterführungen sind eine gute Schutzmaßnahme für Anwohner vor verkehrsreichen Überführungen.

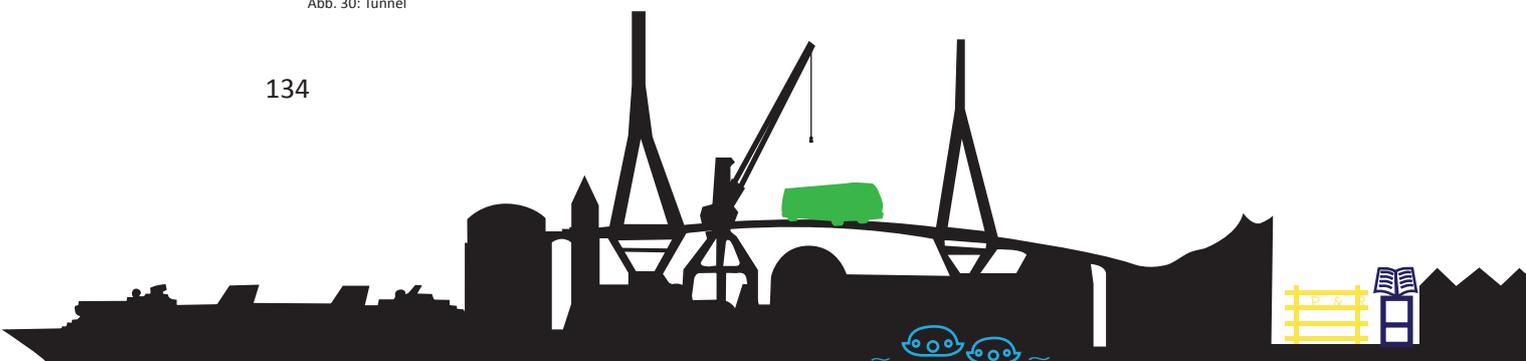
Für die Untertunnelung der Außenalster ist in diesem Fall ein Straßentunnel vorgesehen, der die Ostseite der Außenalster mit der Westseite verbinden soll. Er soll vor allem die Kennedybrücke, die die Innenalster von der Außenalster trennt, entlasten. Außerdem erfüllt der Straßentunnel den Zweck, die Landschaft nicht zu verunstalten. Da der Straßentunnel unter der Außenalster verlaufen würde, also unterhalb eines Gewässers geführt wird, wirft dieses Vorhaben große Herausforderungen an Ingenieure auf.



Abb. 30: Tunnel

Folglich entstehen durch die aufwändige Planung hohe Kosten.

Die Untertunnelung der Ost-West-Straße wäre dahingegen mit weniger Aufwand verbunden.



Entlang der Ost-West-Straße verläuft schließlich kein Gewässer. Allerdings entstehen durch den hohen Anspruch, die derzeitig vierspurige Straße im künftig untertunnelten Zustand, um zwei Spuren zu erweitern, dennoch Umsetzungsschwierigkeiten im Bezug auf die technischen und finanziellen Möglichkeiten.

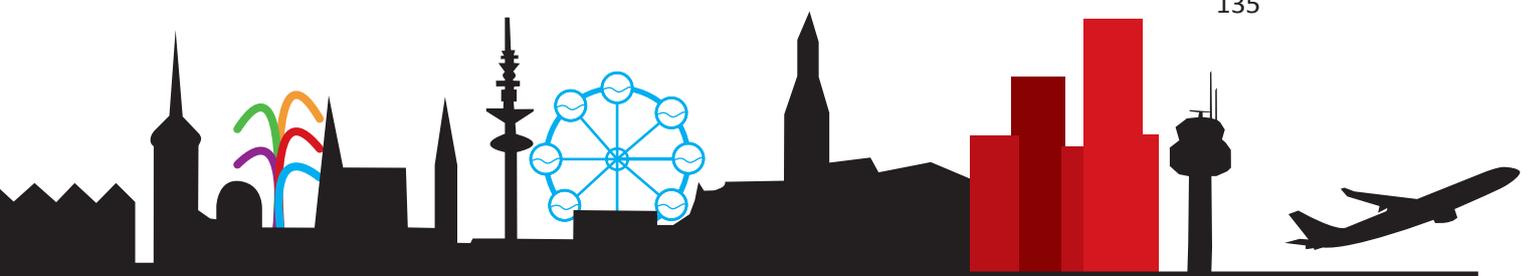
Eine weitere Maßnahme, die berücksichtigt werden muss, ist das Thema der Tunnel-sicherheit. Es können immer wieder Brand- oder Verkehrsunfälle vorkommen und vor diesen muss man die Nutzer des Straßentunnels schützen. Im nächsten Absatz werden nur einige wichtige Maßnahmen erwähnt.

Vorbeugen kann man diese Gefahren, indem man die Fahrtrichtungen jeweils in getrennten Tunnelröhren installiert. Zusätzlich muss man separate Rettungstollen vor-sehen, die von Einsatzkräften genutzt werden können. Außerdem sollte man Belüftungsanlagen mit Stahlventilatoren und zusätzlichen Belüftungsschächten einbauen. In regelmäßigen Abständen sollten Sprinkleranlagen sowie Löschwasserentnahmestut-zen für die Feuerwehr angebracht werden. Der Einbau von Notrufsäulen ist auch eine selbstverständliche Maßnahme, die der Sicherheit der Straßentunnelnutzer dient.

Die Schutzmaßnahmen sind nicht nur von Seiten der Ingenieure, sondern auch der Nutzer zu beachten. Einige Schutzmaßnahmen sind uns auch aus der Fahrschule be-kannt. Beispielsweise die Einschaltung der Fahrzeugbeleuchtung, während der Fahrt oder die Reduzierung der Geschwindigkeit im Tunnel, ebenso die Wahl des Sicherheits-abstandes vom vorhergehenden Fahrzeug.

Die Realisierung und Finanzierung dieses Projekt lässt sich als langwierig und aufwän-dig beschreiben. Eine Bewerbung um Fördermittel vom Bund ist wichtig, da sonst an-zunehmen ist, dass die enormen kosten nicht getragen werden können.

Das Projekt der Untertunnelung der Ost-West-Straße sowie der Ansiedelung einer Pas-sivhaussiedlung ist, aus unserer Sicht, aber dennoch als realistisch einzuschätzen und möglicherweise schon in den nächsten 40 Jahren umsetzbar.



#### 4.3.10 PARK UND RIDE - Mehr Park and Ride Anlagen in Hamburg

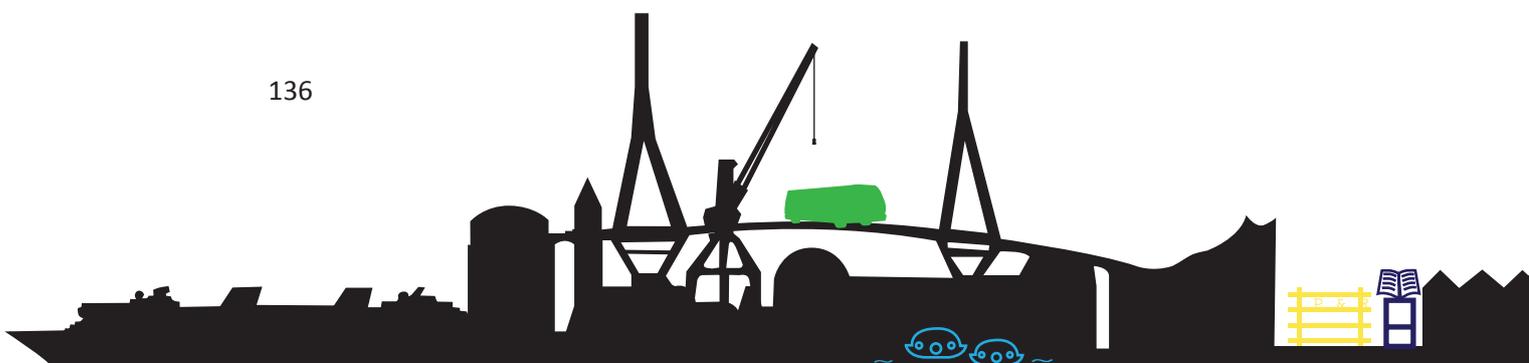
Park und Ride Anlagen bieten günstige oder kostenfreie Parkplätze für Pkws und Fahrräder. Bei diesen Parkanlagen handelt es sich um ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Kfz oder auch als Mitglied einer Fahrgemeinschaft anfährt, das Fahrzeug auf dem Park and Ride-Platz abstellt und die Fahrt dann in einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt. Das Park und Ride System wird insbesondere bei Vorhandensein von U- und S-Bahnen, vor allem für innenstadtorientierten Pendlerverkehr propagiert, um die Stadtzentren vom Individualverkehr zu entlasten.

Das Ziel von Park und Ride ist es, möglichst viele Teilnehmer des motorisierten Individualverkehrs zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen, um Hamburg von zu vielen Autofahrern zu entlasten.



Abb. 31: Internetauftritt P+R GmbH

Aus diesem Grund werden Park and Ride Anlagen neben ÖPNV- Haltestellen eingerichtet. Der auf den ersten Blick vernünftig erscheinende Vorsatz mehr Park and Ride Plätze in Hamburg zu bauen, kann bei differenzierterer Betrachtung selten ausreichen, um das erwünschte Ziel von mehr ÖPNV-Nutzern zu erfüllen. Die Hoffnung, dass durch die Einrichtung einer Park und Ride Anlage sich nur diejenigen Personen angezogen fühlen, die vorher das Auto benutzt haben, ist trügerisch. Verschiedene Untersuchungen in diversen deutschen Städten haben gezeigt, dass die Umsteigequote vom MIV zum ÖPNV im Schnitt circa 30% beträgt. Dies ist wenig befriedigend, wenn man die Bau- und Unterhaltungskosten von Park und Ride Anlagen berücksichtigt, zumal auf kurz- und langfristige Sicht nicht zu unterschätzende negative Auswirkungen unter an-



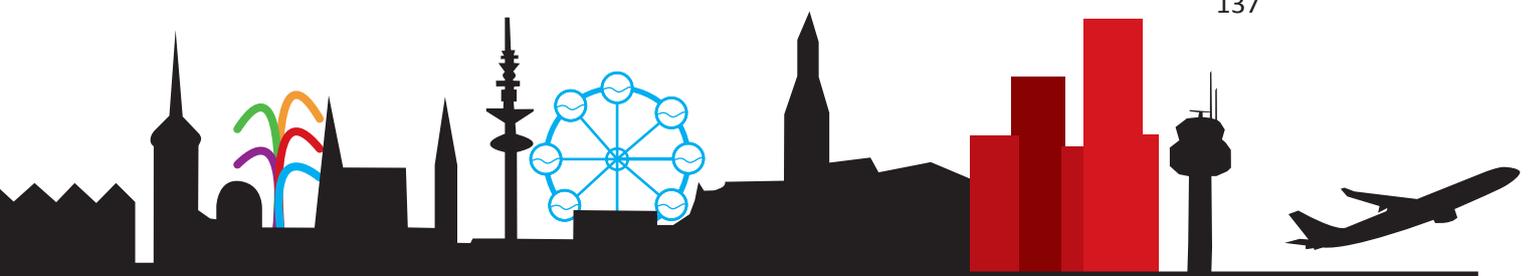
deren auf die Siedlungsstruktur und den ÖPNV zu verzeichnen sind.

Aus diesen Gründen wurden andere Finanzierungen und Standpunkte der Park und Ride Anlagen in Betracht gezogen. Die meisten Park und Ride Anlagen in Hamburg befinden sich in den Randgebieten Hamburgs. Diese Standorte werden häufig nur von Anwohnern genutzt, die in unmittelbarer Nähe wohnen. Personen, die in Hamburg leben, fahren kaum in die Randgebiete, um von dort mit dem ÖPNV die Hamburger Innenstadt zu erreichen. Park und Ride Anlagen sind aus diesem Grund oft nur für Bewohner außerhalb der Stadt von Vorteil, denn es ermöglicht ihnen, außerhalb Hamburgs zu leben und in Hamburg zu arbeiten. Dies ist auch wirtschaftlich gesehen, für eine Stadt wie Hamburg, die die Kosten für diese Anlagen übernimmt, ein Nachteil.

Werden Park und Ride Anlagen jedoch mehr in Innenstadtnähe verwirklicht, wie zum Beispiel in Eimsbüttel, Horn, Harburg, Wandsbek, und ähnlichen Stadtteilen, von denen man mit dem ÖPNV innerhalb von ungefähr 15-25 Minuten die Stadtmitte erreichen kann, werden Personen aus diesen Gebieten vielleicht anstelle von einer 30 minütigen Autofahrt, die oft in den Rushhourzeiten mit Staus in Verbindung stehen, mit ihren Auto oder sogar mit dem Fahrrad zu einer Park and Ride Anlage fahren, die innerhalb von einer fünf bis zehn minütigen Autofahrt zu erreichen sind. Dort wird ihr Auto sicher und ohne Probleme von Parkplatzsuche über den Tag parken.

Ein Problem ist jedoch die Optik dieser Anlagen. Eine moderne Gestaltung, die auf den ersten Blick vielleicht nicht deutlich macht, dass sich hinter der Fassade ein Parkhaus befindet, ist durch aus von Vorteil, somit kann jede Park and Ride Anlage individuell auf den Stadtteil abgestimmt und eingefügt werden, so dass das Stadtbild nicht verfälscht oder unattraktiver durch diese wird.

Die Finanzierung dieser neuen Anlagen kann zunächst in den kommenden Jahren, wie bisher, von der Stadt übernommen werden. Ein neues Marketing-Konzept, wie es in anderen Städten gibt, beispielsweise in Tokio, wo 70% der Berufstätigen der Innenstadt das ÖPNV-Netz benutzen, soll mehr Kunden für die Park und Ride Anlagen gewinnen.



Große Plakate und Infotafeln in U-, S- Bahnen und Bussen sollen verdeutlichen, wo sich Park und Ride Anlagen befinden.



Abb. 32: Beispiel P+R Anlage

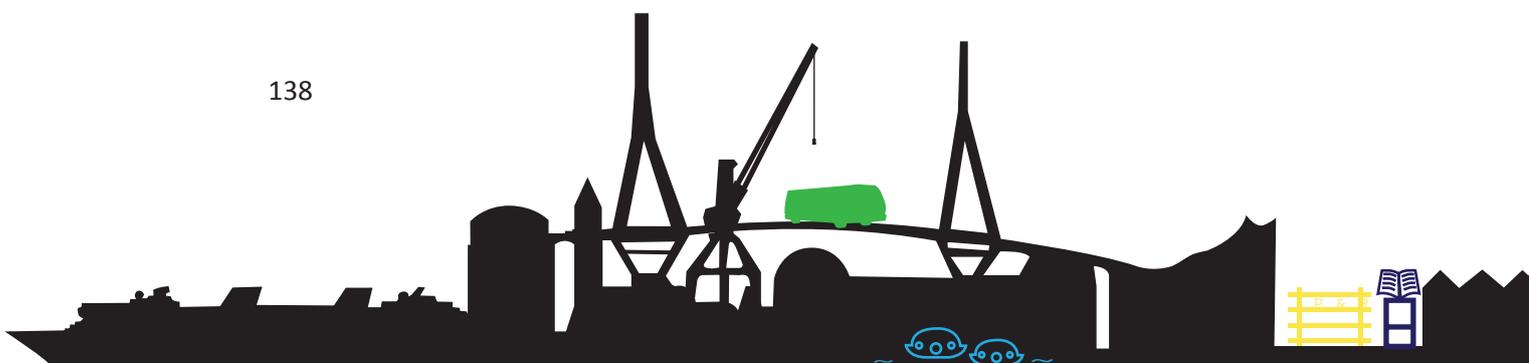
Je mehr Nutzer des ÖPNV sich heraus kristallisieren, desto wahrscheinlicher wird es, dass auch die Hamburger Hochbahn, so wie die Deutsche Bahn den Bau der Anlagen unterstützen werden.

Die Nutzer der Park und Ride Anlagen werden sich wahrscheinlich durch die neuen Umweltzonen in der Innenstadt ebenfalls vermehren, da das Befahren mit gewöhnlichen Fahrzeugen, die nicht mit einem ökologischem Getriebe ausgestattet sind, fahren untersagt ist. So werden nicht nur Berufstätige, sondern vor allem auch Touristen und Personen, die in ihrer Freizeit die Geschäfte oder Restaurants in der Innenstadt besuchen, diese Anlagen vermehrt nutzen.

Ziel ist es, mehr Bewohner und Besucher der Hansestadt Hamburg davon zu überzeugen, dass Park und Ride Anlagen die perfekte Alternative zu langen kostenintensiven Autofahrten zum Arbeitsplatz oder zur Freizeitbeschäftigung sind. Zu beachten ist zudem die Umweltzone in der Innenstadt, sowie steigende Benzinkosten in den nächsten Jahren und der Ausbau des ÖPNV-Netzes, durch diese wahrscheinlich mehr Nutzer der Park and Ride Anlagen gewonnen werden.

#### 4.3.11 Fahrgemeinschaften

Jeder kennt Fahrgemeinschaften und ist wahrscheinlich schon einmal mit einer Fahrgemeinschaft zu einem bestimmten Ziel gefahren. Am Ende der Fahrt werden die Ben-



zinkosten gerecht aufgeteilt oder dem Fahrer wird mit einer kleinen Aufmerksamkeit oder auf eine andere Art für die Mitfahrgelegenheit gedankt.

Betrachtet man die vielen Berufstätigen, die täglich alleine mit ihrem Pkw zur Arbeit kommen, fragt man sich wieso keiner auf die Idee gekommen ist, hier Fahrgemeinschaften zu bilden. Vielleicht muss die Firma erst darauf hinweisen und diese Fahrgemeinschaften mit Belohnungen oder ein Fahrzeug, mit neusten Emissionsminderen Techniken, zur Verfügung stellen oder auf einer anderen Weise unterstützen.

Unternehmen, wie Lufthansa Technik, betreiben schon seit einigen Jahren ein so genanntes „Mobilitätsmanagement“ ihrer Mitarbeiter. Dort gibt es 8.700 Mitarbeiter, für die ein modulares Verkehrskonzept von Lufthansa Technik AG in Hamburg entwickelt wurde.

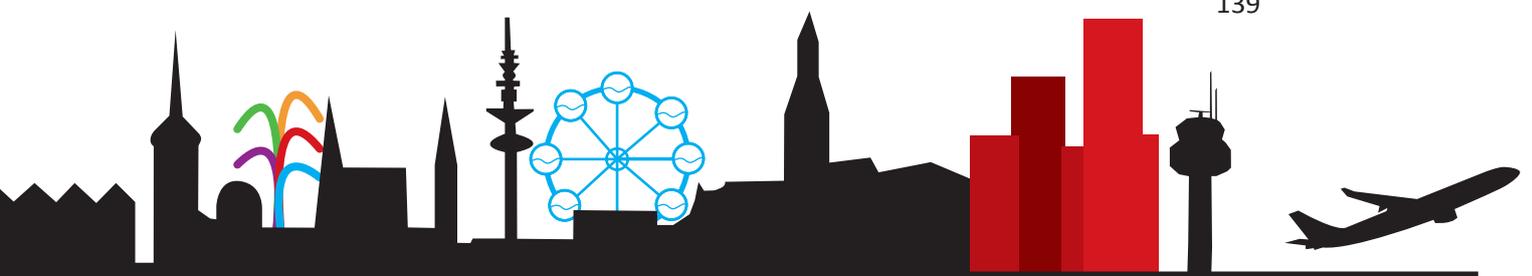
Denn nicht nur die Umwelt und die berufstätigen Autofahrer, sondern auch die Firmen und Unternehmen profitieren von Fahrgemeinschaften.

Mit intelligenten Konzepten kann ein Unternehmen, mit wachsender Belegschaft, mit dem vorhandenen Parkraum auskommen. Dies geschieht mit Stärkung der Alternativen zum Auto im Berufsverkehr und mehr Serviceangebote für die Beschäftigten.

Auch aus der Sicht des Umweltschutzes wurde belegt, dass der größte Verursacher von Abgasen der Lufthansa-Basis Hamburg nicht die zahlreichen industriellen Anlagen, sondern (ganzheitlich errechnet) die Pkw-Fahrten der Mitarbeiter (Arbeitswegbezogen) sind.

Die Grundidee der Fahrgemeinschaften ist es, Autofahrer zu minimieren, die alleine zur Arbeit fahren und Alternativen zu Fahrten mit dem PKW der Berufstätigen zu finden, in dem sie auf Fahrgemeinschaften, ÖPNV oder auf das Fahrrad umsteigen.

Dies kann unter anderem durch Fahrradförderung oder Jobtickets, die im Vergütungsstarifvertrag zu geregelt werden, eintreffen. Zudem ist es wahrscheinlicher, dass Berufstätige eine Alternative suchen, weil der Konzern diese Tätigkeiten unterstützt und mehr Leute in der Idee eingebunden werden, welches einen dazu motiviert mit aktiv



an einem neuen Firmenkonzept teilzunehmen.

Durch Bestandsaufnahmen, bei denen ein Wohngebietkataster die Verkehrsmittelwahl, die Parkraumsituation ums Firmgelände und die ÖPNV-Verbindung der einzelnen Mitarbeiter und die Fahrradstruktur ermittelt wird, ermöglicht Firmen ihren Mitarbeitern mit Zahlen und Fakten darzustellen, wie unnötig der Einmann-Verkehr mit dem PKW von einigen Mitarbeitern ist.

Wichtig ist auch, dass die Chefpositionen Teil des neuen Konzeptes werden und als Vorbilder mit den ersten Alternativen zum PKW beginnen.

Ergebnisse von Lufthansa Technik zeigen deutlich, dass es möglich ist die Mitarbeiter ein anderes Bewusstsein für ihre Arbeitswege zu geben.

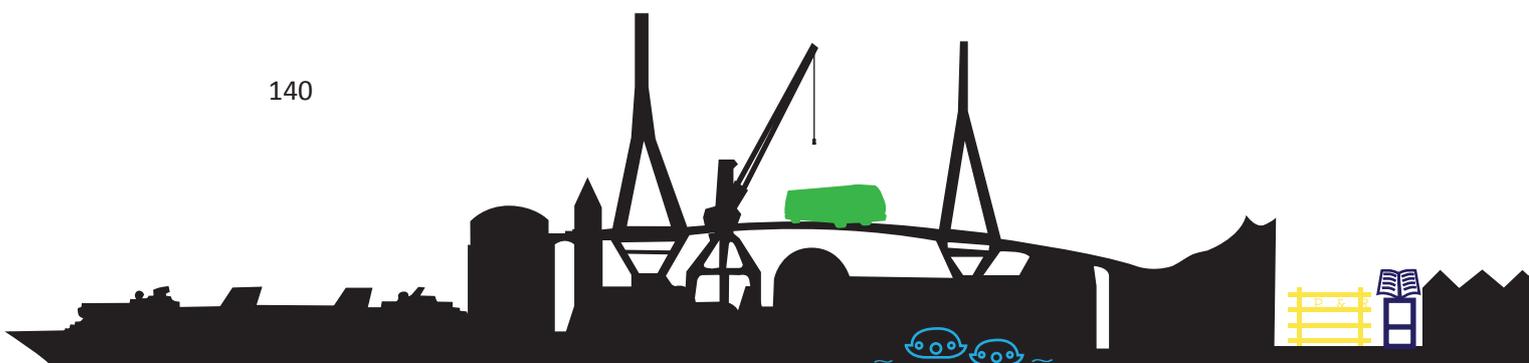
Ergebnisse (1991 - 2003):

Anstieg der ÖV-Nutzer von 360 auf 1.590

Anstieg der Fahrradnutzer von 400 auf 650, davon über 300 auch im Winter Anstieg der Fahrgemeinschaftsmitglieder von 63 auf 982

Fahrgemeinschaften fördern die Leistungsfähigkeit ihrer Mitarbeiter. Untersuchungen haben gezeigt, dass Menschen die Fahrgemeinschaften nutzen, in der Regel entspannter und leistungsfähiger zur Arbeit kommen. Hinzu kommt, dass Fahrgemeinschaften ein deutlich verringertes Unfallrisiko aufweisen. Das Firmengelände kann aufgewertet und effizienter genutzt werden. Fahrgemeinschaften reduzieren nicht nur die Zahl der Autos auf den öffentlichen Straßen, sondern auch auf den unternehmenseigenen Parkplätzen. Die Förderung von Fahrgemeinschaften ist ein aktiver Beitrag zur Nachhaltigkeit im Unternehmen. Fahrgemeinschaften entlasten die Stadt und die Region. Weniger Verkehr bedeutet auch weniger schädliche Umweltemissionen. Durch dieses Engagement wird ein nachhaltiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet und damit ein positiver Imagetransfer für das Unternehmen und der Stadt erzielt.

Ziel ist es, in den nächsten Jahren auf Konzepte die Fahrgemeinschaften und oben genanntes unterstützen in Unternehmen und anderen Einrichtungen in Hamburg hin-



zuweisen und aufzuklären. Zuschüsse von der Stadt, um die Idee zu vermarkten sind durch aus denkbar, da Hamburg aus Umweltsicht offen für neue Ideen ist, die die Umwelt schonen.

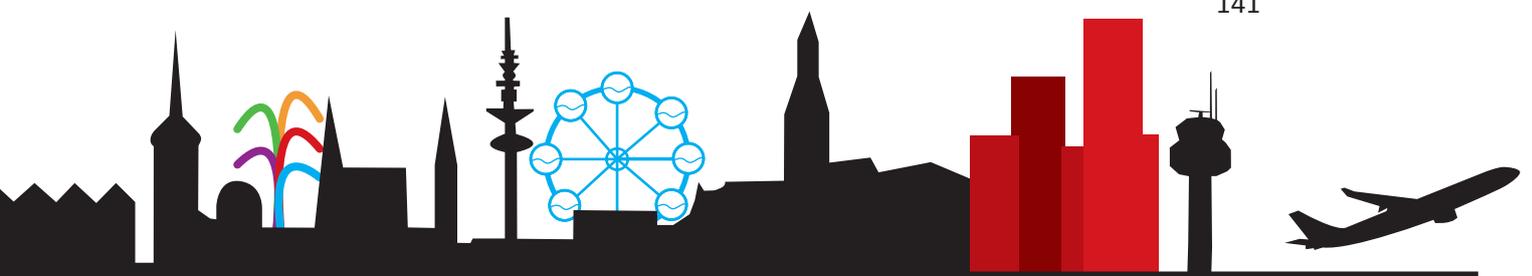
#### 4.3.12 Klimafreundliche Alsterschiffe und Elbfähren

Von den Bürgern wurden in unterschiedlicher Form klimaschonende Schiffe gewünscht. Mehrere Ideen beschäftigten sich mit diesem Thema, wobei oft nicht genauer definiert wurde, welche Schiffe gemeint sind. Naheliegend sind jedoch die Alsterdampfer und die Elbfähren, deren Routen zentral durch Hamburg führen. Sie stellen Verkehrsverbindungen dar und sind bei Touristen sehr beliebt. Oft werden sie in der Presse und von Reiseführern aufgezählt, um den maritimen Charakter der Stadt zu betonen.

Die Alsterdampfer haben in Hamburg eine lange Tradition. Sie fahren von der Binnenalster über die Außenalster und durch zahlreiche Kanäle. Sie stellen nicht nur eine Verkehrsverbindung, sondern auch eine Attraktion dar. Viele Touristen nutzen die Alsterdampfer, um vom Wasser aus Hamburg zu erkunden. Doch auch Hamburger genießen den anderen Blickwinkel auf die Stadt.

Bei Nexthamburg fand die Idee, die Schiffe klimaschonend umzurüsten, großen Anklang. Dass bereits zwei der Schiffe klimaschonend fahren, schien nicht bekannt zu sein. Das Schiff „Alstersonne“ nutzt Solarenergie und die „FCS Alsterwasser“ ist ein Zemship. Die „Alstersonne“ verfügt jedoch zusätzlich über einen Dieselmotor, die „FCS Alsterwasser“ dagegen fährt emissionsfrei.

Das Zemship der ATG Alster Touristik ist das erste mit Brennstoffzellen betriebene Schiff der Welt. Es wurde im Rahmen, der im Dezember 2004 gegründeten, Landesinitiative „Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie Hamburg“ konzipiert. Insgesamt neun Firmen (Germanischer Lloyd, Linde-Group, Proton Motor, ATG Alster-Touristik, Hamburger Hochbahn, Hochschule für Angewandte Wissenschaften, hySolutions, UJV Nuclear Research Institute, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) beteiligten sich an



dem Projekt. Es wurde ein Förderantrag im „EU-Life Environment Programme“ gestellt, für den im August 2006 die Zusage vorlag.<sup>80</sup>

Es wurde ein so genanntes Ein-Rumpf-Schiff entwickelt, mit einer Motorleistung von zweimal 50kW und einer Kapazität für 100 Fahrgäste. Als Treibstoff des Schiffes dient Wasserstoff, der unter einem Druck von 350 Bar an Bord gespeichert wird. Es verfügt über keine Hilfsmotoren, sondern wird ausschließlich mit Brennstoffzellen betrieben. Das Schiff hat eine Länge von 25,5 Metern und einen Tiefgang von 1,2 Metern. Die maximale Höhe beträgt 2,63 Meter. Es ist möglich, das Dach um 35 Zentimeter auf eine Höhe von ca. 2,3 Metern abzusenken, damit auch niedrigere Brücken passiert werden können. Aufgrund dieser Konstruktion kann das Schiff im gesamten Revier verkehren, das heisst auf der Alster und ihren Kanälen sowie im Hafengebiet. Das Schiff ist außerdem ausgestattet mit Frisch- und Abwassertanks, Toiletten und Pantry. Außerdem sind an Bord zwei Großbildschirme installiert.<sup>81</sup>



Abb. 33: Zemship

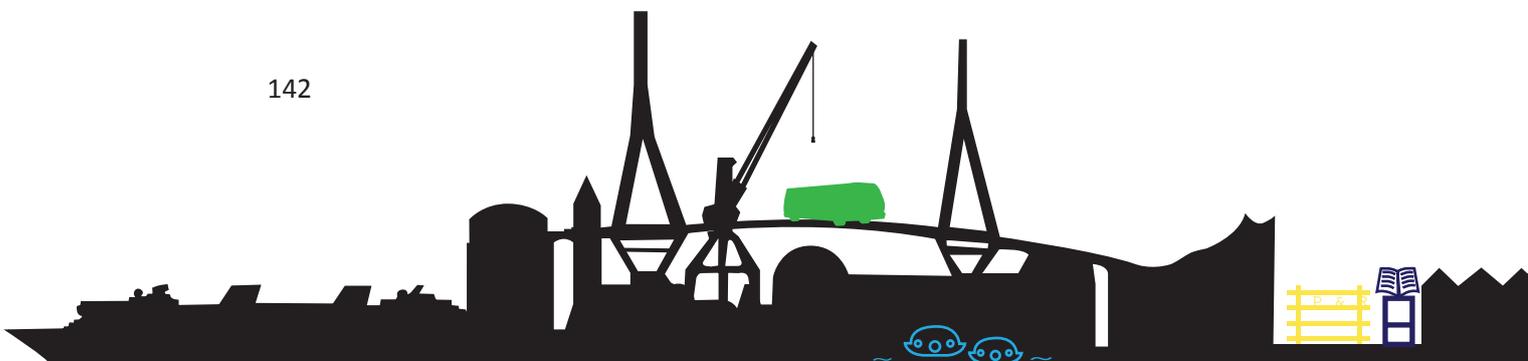
Das Zemship ist ein positives Beispiel für nachhaltige Entwicklung und sehr innovativ. Dadurch eignet es sich besonders gut als Vorbild für die Umrüstung der anderen Schiffe in der Flotte. Die Stadt Hamburg setzt damit ein Zeichen für den Klimaschutz in

der eigenen Innenstadt. Dies wirkt sich auch positiv auf das Image der Stadt aus. Die Alsterdampfer sind durch ihre lange Tradition, ihre Anziehung auf Touristen und ihre Relevanz für das Bild der Innenstadt eine Art Wahrzeichen der Stadt Hamburg. Ihre Umrüstung schont nicht nur die Gewässer und die Luft, sondern erfüllt die Forderung der Bürger nach einer klar befürwortenden Aussage zum Klimaschutz von Seiten der Stadt, die in den nächsten Jahren immer stärker werden wird.

Für die Finanzierung dieses Projektes bieten sich weitere Anträge auf Förderung bei Programmen des Bundes und der EU an. Doch durch die positive Außenwirkung ist

80 Hamburger Hochbahn AG: <http://www.zemships.eu/de/projekt/beschreibung/index.php>, Zugriff am 18.01.10

81 ATG Alster-Touristik GmbH: <http://www.alstertouristik.de/flotte.php>, Zugriff am 18.01.10



es auch denkbar, dass Firmen Patenschaften für einzelne Schiffe übernehmen und die Umrüstung möglich machen. Unterstützung erhält die ATG Alstertouristik für dieses Vorhaben sicherlich auch von den bereits ausgezeichneten Alsterschleusenwärtern. Der Preis für das Verbreiten der Hamburger Botschaft in anderen Teilen der Welt, ist eine besondere Tradition und erfreut sich großer Beliebtheit.<sup>82</sup> Die über diesen Preis hinaus bekannten Persönlichkeiten, könnten sich für dieses Projekt aussprechen oder selber einem Alsterdampfer in eine klimaschonende Zukunft verhelfen.

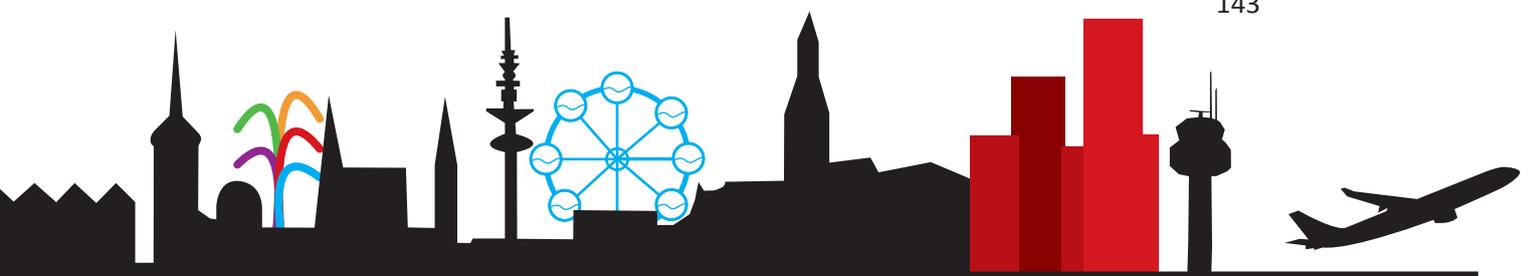
Die Elbfähren verbinden die beiden Elbufer miteinander. Die Linien fahren von Blankenese bis nach Sandtorhöft. Sie sind ein gut frequentiertes Verkehrsmittel. Mit der geplanten Entwicklung des „Sprung über die Elbe“ wird die Nutzung wohl noch zu nehmen. Viele Touristen nutzen die Linien für eine Fahrt durch den Hafen.<sup>83</sup>

Hamburg orientiert sich seit Jahren wieder stärker zum Wasser. Hafenumflächen wurde umgenutzt und die Bebauung mit Wohnraum rücken immer näher an die Elbufer heran. Emissionen im Hafen stellen immer wieder Konfliktpunkte dar. Mit der Umrüstung der Linienfähren der HADAG auf schadstofffreie Schiffe könnte ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz getan werden. Dieser Schritt würde sich für die HADAG allein wirtschaftlich nicht lohnen. Doch wenn die Stadt Hamburg und ansässige Firmen sich beteiligen, könnten sie einen Vorteil für ihr Image erlangen. Die klimaschonenden Elbfähren wären Teil des umfassenden Verkehrskonzeptes in der Innenstadt Schadstoffe zu reduzieren. Die dadurch neugewonnene Aufmerksamkeit für die Elbfähren könnten außerdem neue Fahrgäste werben. Als Vorbild für die neuen Schiffe könnte die Technik des Fährschiffes „MS Nils Holgerson“ dienen. Die Reederei TT-Line hat vom schwedischen Informationsdienst „ShipPax Information“ einen Preis für den konsequenten Einsatz umweltfreundlicher

Technologien erhalten. Die Fähre verfügt über einen Pod-Antrieb mit integriertem permanent erregten Elektromotor. Durch diesen Antrieb wird die Schadstoffemission ge-

82 ATG Alster-Touristik GmbH: <http://www.alster-schleusenwaerter.de/schleusenwaerter.htm>, Zugriff am 18.01.10

83 HADAG Seetouristik und Fährdienst AG: <http://www.hadag.de/hafenfaehren.php>, Zugriff am 18.01.10



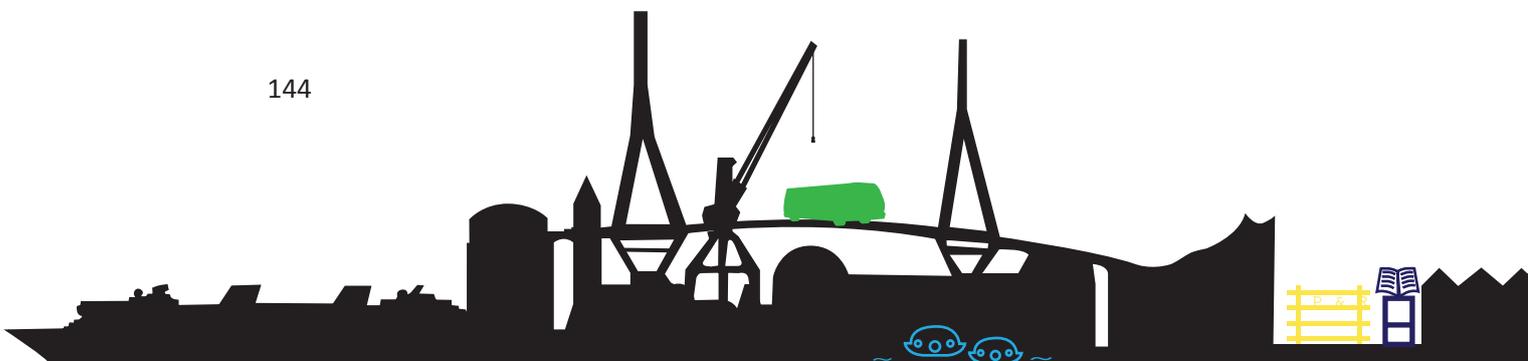
senkt, da der Treibstoffverbrauch geringer und die Hydrodynamik günstiger ist.<sup>84</sup> Die „Nils Holgerson“ hat eine Länge von 190 Metern und ist damit um ein vielfaches größer als die Elbfähren, doch würde die innovative Technik sicher auch in Hamburg für großen Eindruck sorgen.

## 4.4 Vitalisierung Hammerbrooks

### 4.4.1 Methodisches Vorgehen der Gruppe

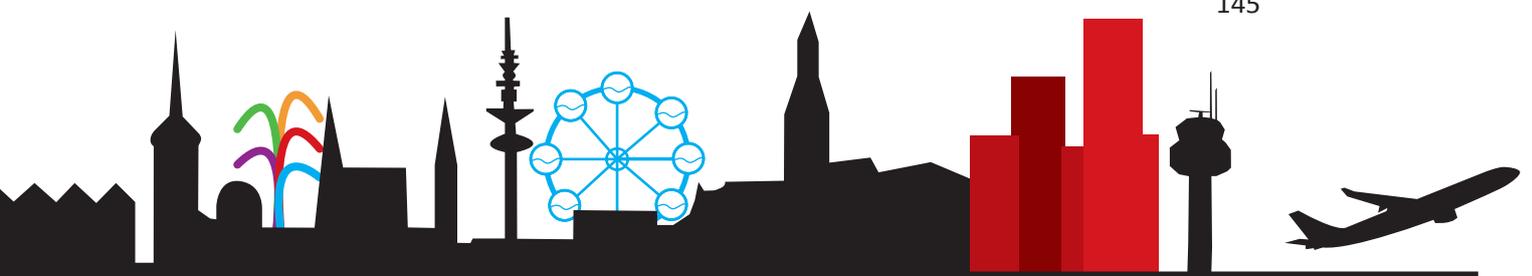
Den Anfang unserer Gesamtidee bildete der Gedanke von mehr innerstädtischen Wohnen sowie einer Belebung der Innenstadt auch nach Büro- und Ladenschluss. Den Anstoß hierzu gab uns die Idee „Back to Life - Wohnen in der Mönckebergstraße“ auf der Nexthamburg Seite, aber auch die einfache Tatsache, dass in Hamburg bezahlbarer Wohnraum in innerstädtischen und zentralen Lagen der Stadt dringend benötigt wird. Als erstes galt es für uns innerstädtische Flächen zu suchen, auf denen man etwas neu errichten oder umbauen konnte. Es sollte möglichst viel verdichtet werden, um eine hohe Anzahl an neuem Wohnraum zu schaffen. Erstere Ideen unsererseits hierzu waren die Bebauung eines Hanges am Venusberg und Stintfang oder der Abriss und kompaktere Neubau einer Schule in der westlichen Neustadt, um dort gezielt zu verdichten. Danach blieb es uns aber an Ideen aus, da wir von Außen und von Luftaufnahmen schlichtweg nicht sehen konnten wo und in welcher Form in der Innenstadt sonst noch verdichtet und um genutzt werden konnte, denn von Beginn an war es uns wichtig, unsere Ideen mit selbst angefertigten Visualisierungen und Plänen zu untermauern und nicht nur durch Text darzustellen. Dies wäre erstens nichts Neues und zweitens eine dieser Ideen die viel vorschlagen was getan werden sollte, könnte oder müsste, aber sonst nicht weiter konkret werden, was ihnen deutlich an Aufregung nimmt. Die Innenstadt bot uns demnach nicht genügend Spielraum, um Visionen für das Jahr 2050

<sup>84</sup> IDEA TV Ges. für kommunikative Unternehmensbetreuung mbH: [http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr\\_logistik/bericht-11300.html](http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr_logistik/bericht-11300.html), Zugriff am 18.01.10



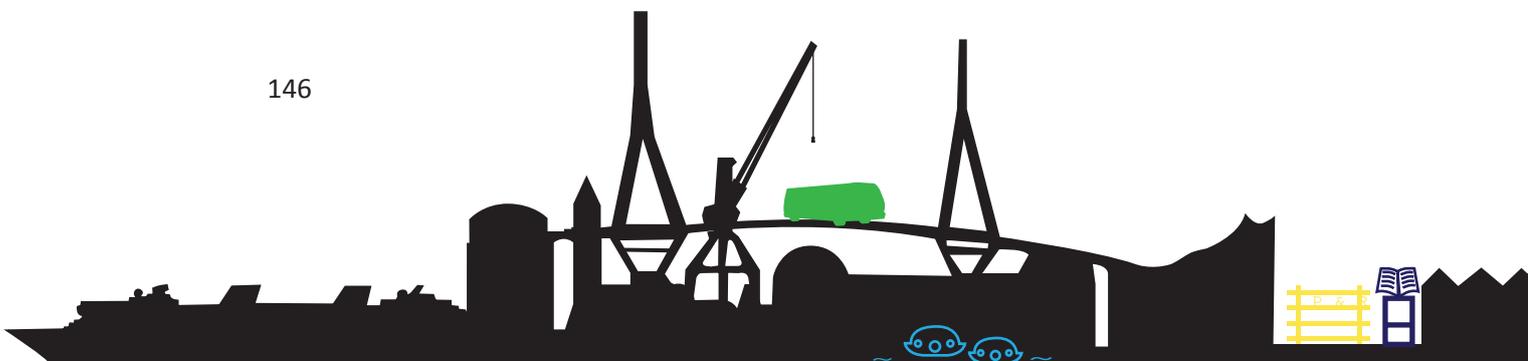
zu schaffen, die man auch als Innovationen bezeichnen könnte. Ab dem Punkt erlebte unsere Gruppenarbeit einen Umbruch. Wir entschieden uns nach längeren Diskussionen für einen gänzlich anderen Bereich und wählten statt der Innenstadt, die City-Süd als unseren hauptsächlichen Handlungsbereich. Die Kernthemen des Vitalisierens und zentralen Wohnens wurden allerdings beibehalten, sie wurden lediglich 400 Meter weiter östlich auf die City-Süd übertragen. Dieser zentrale Teil Hamburgs zeichnet sich zurzeit nur durch seine monofunktionale und sehr dichte Nutzungsstruktur aus Büro und Gewerbeflächen aus. Wohnraum existiert hier so gut wie nicht, weshalb es neben der Dichte gut mit der Innenstadt zu vergleichen ist. Doch trotz der Bebauungsdichte sind auch hier einige große Freiflächen vorhanden, die Raum für neue Nutzungen und Strukturen bieten. Allgemein besteht hier ein größerer Spielraum für das Planen und Entwickeln neuer Ideen.

Für uns schien diese Gegend demnach prädestiniert um sehr zentralen Wohnraum zu schaffen und dadurch einen zentralen Stadtteil neu zu beleben, sowie mittels einer städtebaulichen Anbindung an die Innenstadt zu einem neuen Teil dieser zu machen. Ideen die auf Nexthamburg verfasst wurden benutzten wir hierzu als weitere Anregung. Dazu gehörte die Idee „Ein Hochhauskonzept für Hamburg“, an der wir an einer Ideensession von Nexthamburg selbst mitgearbeitet haben. So ließen wir uns von der Idee zu dem Gedanken führen, in der City-Süd Hochhäuser entstehen zu lassen, die eine Verdichtung durch weitere Nutzungen wie Wohnnutzung erst möglich machen würden. Darüber hinaus würde dies der Hamburger Skyline gezielt neue Akzente geben. Um Hammerbrook beziehungsweise die City-Süd zu vitalisieren haben wir jedoch hauptsächlich eigene Ideenpfade entwickelt und recherchiert, welche Maßnahmen sich am besten dafür eignen. Im Großen und Ganzen sind unsere Ideen relativ grob gefasst. So ist die Ideen der Umfunktionierung von Büro- zu Wohnnutzung schon anderswo erfolgreich durchgeführt worden und finden in vielen Städten Verwendung. Dies greifen wir gezielt auf und projizieren dies auf den Stadtteil Hammerbrook, woraus sich



im Wesentlichen unsere Einzelidee für die Vitalisierung ergibt. Ähnlich ist dies bei unserer Idee Hammerbrook zu „ent-monofunktionalisieren“. Auf diese Weise wollen wir durch den gezielten Zuzug von anderen Nutzungsstrukturen, welcher durch die Idee der Gebäudeumfunktionierung erst möglich ist, einen belebten Stadtteil schaffen. Die Nutzung die am meisten Bedeutung in Hammerbrook gewinnen wird, ist die Wohnnutzung die Bürgern ein zentrales Wohnen ermöglicht. Dazu sollen weitere Nutzungen wie Restaurants, Läden aber auch kulturelle wie auch soziale Einrichtungen dafür sorgen, dass im Viertel alles vorhanden ist, was ein Bürger benötigt.

An diesem Punkt überlegten wir, wie eine solche Vitalisierung vielleicht auch ein wenig auf die Innenstadt überspringen könnte. Dabei fiel uns auf, dass die City-Süd ein von allen Seiten durch Barrieren begrenzter Stadtteil ist. Man müsse also attraktive Verbindung zu den Nachbarstadtteilen wie die Innenstadt schaffen, denn die Vitalisierung sollte nicht zwingend nur in einem abgegrenzten Bereich stattfinden. Es sollten möglichst fließende Übergänge zwischen den Stadtteilen bestehen. Hieraus entwickelte sich die Idee eines Boulevards, der Hammerbrook mit der Innenstadt verbindet. Dieser sollte eine Verbindung beider Stadtteile schaffen, sodass sich eine Vitalisierung Hammerbrooks auch auf die östliche Innenstadt ausüben könnte. Die breiten Fußwege des Boulevards würden dabei vor allem den Fußgängern und Radfahrern zu Gute kommen. Eine schnurgerade Führung des Boulevards sollte Blickbeziehung von einem zum anderen Stadtteil gewährleisten und beide optisch miteinander verbinden. Letztendlich überlegten wir eine Weile lang wo und wie dieser Boulevard genau liegen könnte, ob vorhandene Straßen dafür umgebaut oder gar eine neue Schneise dafür gelegt werden sollte. Da dies uns verhältnismäßig unrealistisch und fragwürdig vorkam, überlegten wir was sonst eine optische wie auch für einen Flaneur freundliche Verbindung beider Stadtteile herstellen könnte. Wir bildeten daraus zwei neue Ideen. Die erste befasst sich damit, vorhandene öffentliche Flächen wie Plätze und Wege auszubauen und aufzuwerten. Unserer Meinung nach ist dies eine der Voraussetzungen, dass

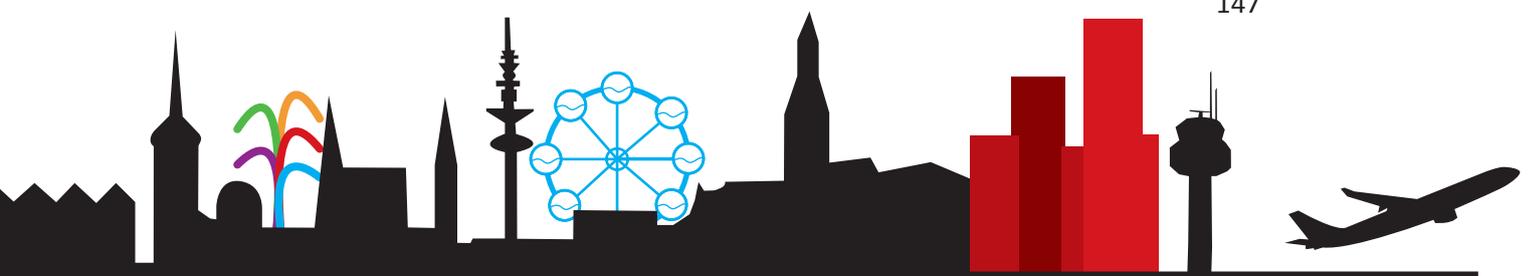


sich die Bürger auch gern auf den Straßen aufhalten und aufgrund der Attraktivität der öffentlichen Räume das Zu-Fuß-Gehen dem Autofahren vorziehen. Die zweite Idee brachte Ausmaße die um einiges größer sind und befasst sich mit der städtebaulichen Struktur, die zwischen den Handlungsgebieten besteht. Diese Idee mit dem Namen „Urban Space“ hat das Ziel die City-Süd auch städtebaulich an die umliegenden Stadtteile anzubinden, also große Lücken im Stadtgefüge zu schließen und die Barrieren zu über überwinden, sodass ein Gefüge entsteht indem auch die Vitalisierung übergreifen kann. Hierzu entwickelten wir zusätzlich zwei konkretere Konzepte für die Handlungsbereiche am Berliner Tor und in der nord-westlichen City-Süd.

#### 4.4.2 Hammerbrooks Adern: Die Neugestaltung von Straßen und Plätzen

Die Straßen und Plätze in einer Stadt, beziehungsweise einem Stadtteil, haben aus städtebaulicher Sicht eine enorme Bedeutung. Dieser Stellenwert geht aus den vielen unterschiedlichen Ansprüchen, die an Straßen und Plätze gerichtet werden, hervor. Einerseits prägen Straßen und Plätze in einem hohen Maße das städtische Bild, andererseits, haben diese eine hohe funktionelle Bedeutung, da sie elementarer Bestandteil der Infrastruktur innerhalb einer Stadt sind. Aus dieser Argumentation geht hervor, dass bei der Planung von Straßen und Plätzen sowohl gestalterische Aspekte als auch städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden müssen. Besonders wird diese Bedeutung sichtbar, wenn eine Straße oder ein Platz sowohl der Erschließung dienen soll als auch Aufenthaltsqualitäten bieten soll.

Die Anforderungen der Planung sind ausgesprochen vielfältig. Sie muss verschiedensten Nutzer und Akteure gerecht werden. Einer dieser Nutzer sind die Fußgänger. Diese benötigen ausreichend breite Fußgängerwege, um auch nebeneinander gehen zu können. Parallel dazu, müssen diese die Straße sicher überqueren können. Eine weitere Nutzergruppe sind die Kinder. Diese nutzen Straßen oder Plätze als Raum zum Spielen, wenn andere Angebote fehlen. Darüber hinaus gibt es die Autofahrer und Radfahrer.



Während die Autofahrer die Straße ohne Verzögerung befahren wollen, brauchen die Radfahrer einen sicheren Radweg auf der Straße. Des Weiteren lassen sich verschiedene Aspekte anführen, die eine Straße darüber hinaus bieten muss, wie etwa ausreichend Platz für den Busverkehr und Bushaltstellen oder auch der Lieferverkehr und die damit verbundenen, notwendigen Parkplätze. Die Aufgabe bei der Gestaltung und Planung von Straßen und Plätzen ist es also, alle Belange zu berücksichtigen und nach ihrer Bedeutung hin abzuwägen.

Die Bedeutung von Straßen und Plätzen verdeutlicht folgendes Zitat noch mal.

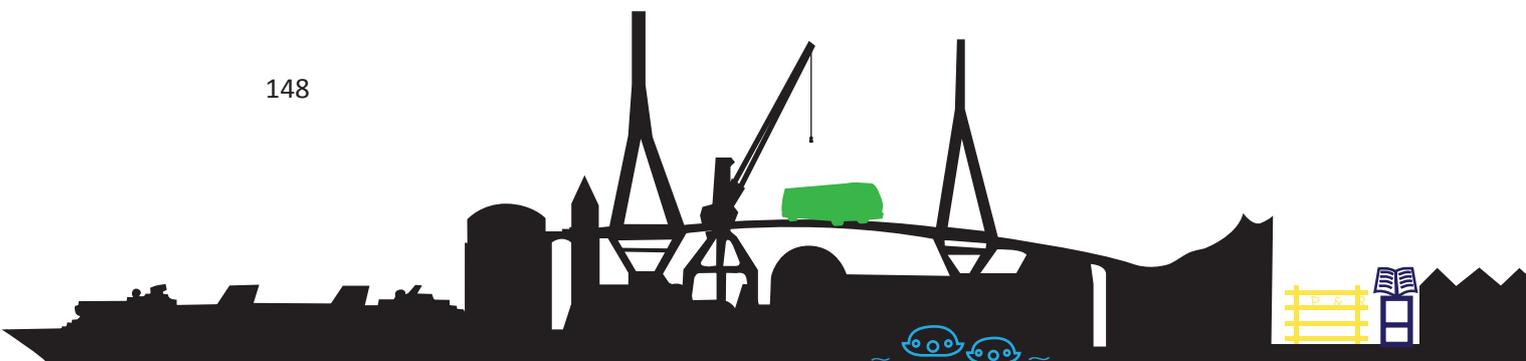
„ der Entwicklungsmotor der Städte ging in Europa von der Straße mit ihrer Öffentlichkeit aus.“ (Martin Wentz)

Diese Aussage zeigt auch auf, dass die Stadt beziehungsweise der Platz der Öffentlichkeit Raum spendet, um so ein soziales Leben innerhalb einer Stadt stattfinden lassen zu können. So sind Straßen oder Plätze häufig Treffpunkte für Gruppen, für Paare, für Bekannte oder für Geschäftsleute, oder übergreifend gesagt, für das soziale Zusammensein mit der eigenen Umwelt.

Im Geist der Zeit vermitteln Fußgängerzonen und Straßencafés dem Menschen das „Stadtgefühl“. Doch dass, das sogenannte „Stadtgefühl“ mit der Zeit variieren kann und damit auch die Bedeutung von Straßen und Plätzen beziehungsweise die Anforderung an diesen variiert, ist sicherer Bestandteil der Entwicklung einer Stadt.

Straßen führen Menschen zusammen, wobei durch die Anonymität, die die Stadt einer einzelnen Person spendet, es kein Zusammenführen von Menschen ist, wie zum Beispiel auf der früheren Dorfstraße, wo sich Vertraute und Bekannte trafen. Mehr ist es ein anonymes Treffen von Passanten, die dieselbe Straße nutzen, und die man meist passieren lässt.

Doch wie bereits erwähnt, können die Straßen auch zur pulsierenden Ader von sozialen Leben werden, hält man sich beispielsweise Straßenfeste vor Augen oder neu gestaltet Plätze, die zum Verweilen einladen. Eben auf den letzten Aspekt geht die

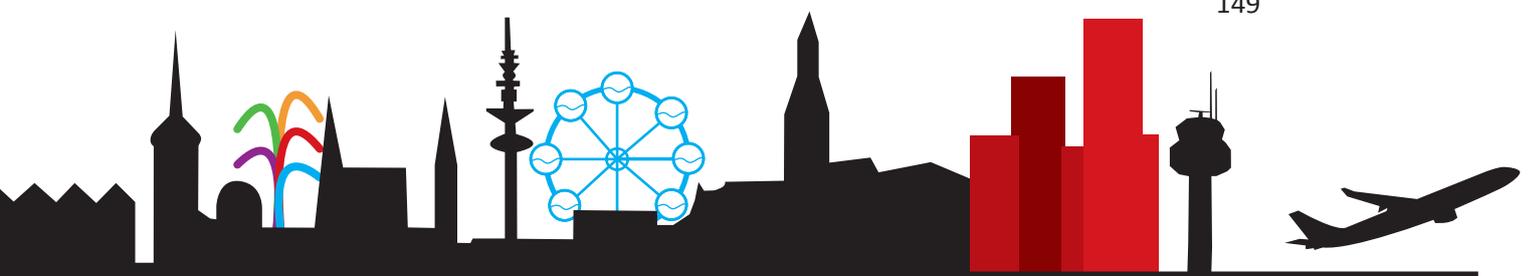


Idee der Neugestaltung und Neuschaffung von Aufenthaltsqualität in und auf den Straßen und Plätze Hammerbrook ein. Das Ziel ist es, die monotonen Straßenschluchten in Hammerbrook neu zu gestalten und neue Plätze in einem zukünftigen Quartier zu schaffen.



Abb. 34: Hammerbrook, öffentliche Plätze

Die Realisierung dieser Idee ist für die Umsetzung der Vision Hammerbrook von großer Bedeutung, denn es reicht eben nicht nur das Leben in Form von Menschen und Einwohnern nach Hammerbrook zu bringen. Sondern es muss den Menschen darüber hinaus auch Aufenthaltsqualität auf den Straßen und Plätzen vermittelt werden, denn nur durch diese Maßnahme, kann gewährleistet werden, dass eine gewisse Identität mit dem neuen Quartier Hammerbrook entsteht. Das Ziel der Planung muss es demnach sein, die Straßen und Plätze zu einem beliebten Treffpunkt für die zukünftigen Menschen Hammerbrooks zu formen. Die Straßen und Plätze Hammerbrooks sollen als pulsierende Adern des öffentlichen Lebens ein völlig neues, zentrales Hamburger Wohnquartier schaffen und dieses prägen.

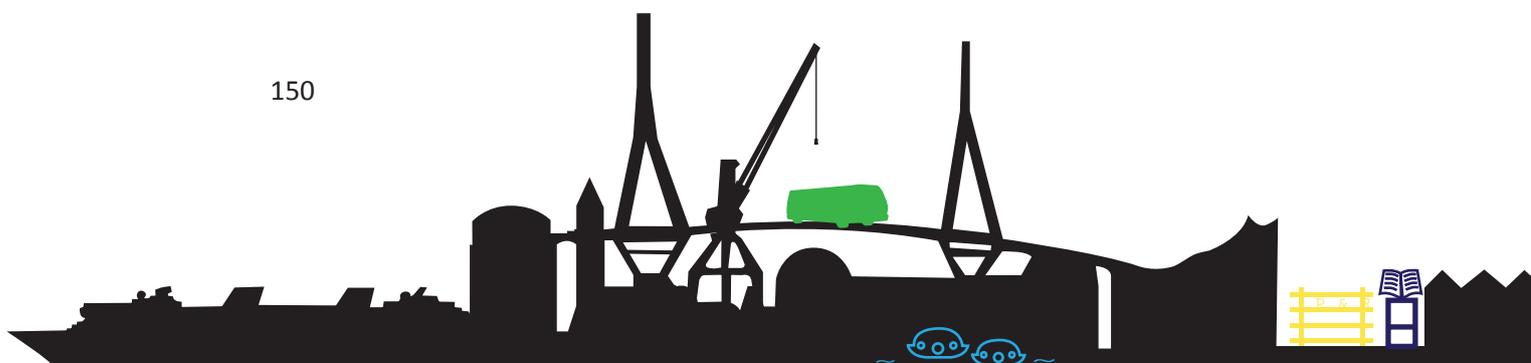


#### 4.4.3 Hammerbrook Highrises

Die Idee der „Hammerbrook Highrises“ beschäftigt sich mit dem Bau von Hochhäusern und Wolkenkratzern in Hamburg Hammerbrook beziehungsweise City-Süd und am Berliner Tor. Der grundlegende Gedanke dabei ist eine Akzentuierung der Hamburger Skyline, die hohe Ausnutzung innenstadtnaher Flächen und die Nutzungsdurchmischung von monofunktionalen und schon zum Teil dicht bebauten Stadtstrukturen.

Hamburgs Skyline ist im Wesentlichen durch die fünf Hauptkirchen geprägt. Durch den derzeitigen Bau von halbhohen Hochhäusern mit einer Höhe von 60 bis 80 Metern, verteilt über das gesamte zentrale Stadtgebiet Hamburgs, werden Akzente wie die Türme der Hauptkirchen klammheimlich verbaut. Auch der Bau von Hochhäusern in Stadtteilen wie St. Pauli, steht durch ihre stadteilfremde Nutzungsstruktur sowie ihrer ganzen Architektur meist in keinster Weise im Bezug zu ihrer Umgebung. In dieser Hinsicht muss Hamburg schnellst möglich handeln.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass in Hamburg gänzlich auf einen Hochhausbau verzichtet werden sollte. Ganz im Gegenteil, es sollte ein Hochhausrahmenplan erarbeitet werden, der den Bau von Hochhäusern rechtlich und kontrolliert an bestimmten und verträglichen Orten festlegt. Hamburgs Skyline sollte demnach gezielt Hochhäuser erhalten, die ihr neue Akzente und neue Ansichten verschaffen. Der Hochhausrahmenplan sollte diese auf das Gebiet Hammerbrook (City-Süd) und Berliner Tor in Zukunft beschränken, sodass sich dort ein Hochhauscluster bilden kann. An ein bis zwei Stellen dürften z.B. Hochhäuser mit einer Höhe von 300 Metern genehmigt werden. Die einzige Ausnahme der Gebietsbeschränkung bildet der östlichste Punkt der HafenCity, das sogenannte Elbrückenquartier. Die Gebiete Berliner Tor und City-Süd eignen sich vor allem deswegen, da am Berliner Tor schon heute ein kleines Hochhauscluster existiert, welches relativ weit ab den Kirchtürmen und trotzdem zentral steht. Verdichtet beziehungsweise ergänzt man das vorhandene kleine Cluster durch weitere Hochhäuser am Berliner Tor und in der City-Süd, würde die bekannte Postkartenansicht von der

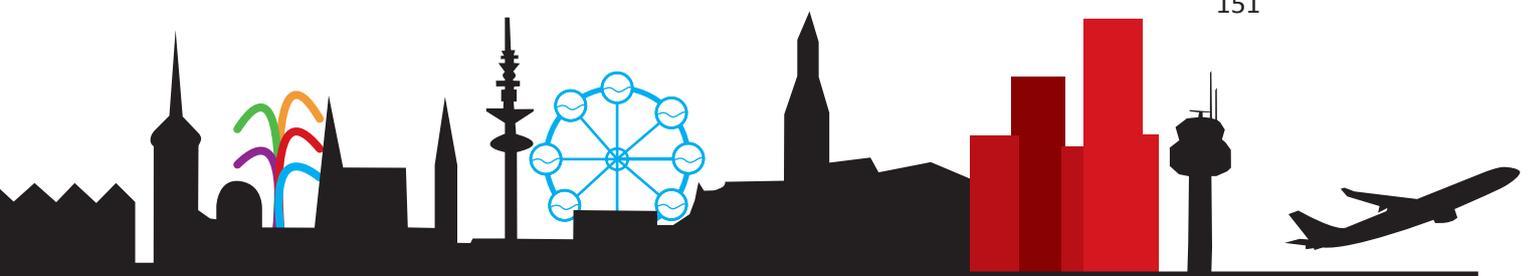


Lombardsbrücke zum Rathaus auch weiterhin eine unberührte Kirchturmskyline aufweisen.

Zudem zeigen die genannten Gebiete eine relativ hohe Bebauungsdichte auf, in der eine Hochhausbebauung nicht zu verloren wirken würde und keine historisch wichtigen Gebäude enthalten sind, die durch den Bau von Hochhäusern abgewertet werden könnten.

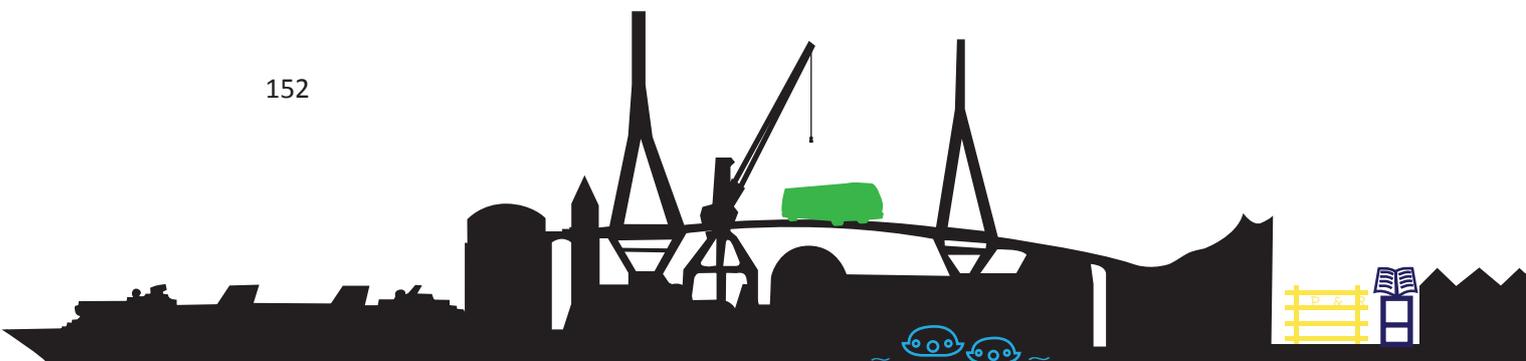
Eine Metropole wie Hamburg sollte nicht davor zurückschrecken auch in ihrer Silhouette zu zeigen, dass sie vielfältig und offen gegenüber etwas Neuem ist. Obwohl an so einigen Stellen Hamburgs schon vorhanden, wäre solch eine gezielte Hochhausbebauung komplettes Neuland. Gerade deswegen, da heute noch mögliche Klischees, wie z.B. über das Hochhauswohnen, vorherrschen. Durch den Hochhausbau soll die Hamburger Skyline nicht nur neue Akzente erhalten, der Stadt sollen Innovationen, neue Sichtweisen und schlicht und einfach neue Flächen geboten werden. Hochhäuser könnten neue Möglichkeiten bieten, verschiedenste Nutzungen auf einen Punkt zu vereinen und aufgrund der Konzentrierung vieler Nutzungen eine Stadt der kurzen Wege zu schaffen. Die alten Klischees könnten dadurch abgeworfen werden. Auch die Schaffung qualitativ hochwertiger Architektur ist dabei von existentieller Bedeutung. Bezogen auf das Hochhauswohnen, könnte die Gleichsetzung „Wohnen in Hochhäusern“ bedeutet „Wohnen in hohen Plattenbauten“ komplett aus den Geistern der Bürger verschwinden. Es würde demnach vielmehr die Schlussfolgerung entstehen, dass Wohnen in einem Hochhaus zentrales und urbanes Wohnen ist. Hochhäuser könnten durch den umweltschonenden Aspekt, welcher später noch genauer betrachtet wird, und der Schaffung des zentralen und urbanen Wohnraumes einen neuen Identifikationswert erhalten. Bürger würden den Hochhausbau demnach beispielsweise nicht nur auf den negativen Aspekt einer Verschattung reduzieren.

Innovative Hochhauskonzepte können der Stadt zum einen internationale Aufmerksamkeit verschaffen und zum anderen dem Bürger die Stadt näher bringen, ihm das



zentrale Wohnen ermöglichen. Ein „Wohnen“, das ihm in nächster Nähe alles bietet, was er benötigt. Erledigungen können fußläuferisch getätigt werden, wodurch sich die Abhängigkeit vom Pkw im großen Maße verringert. Eine fortschreitende Technologie ermöglicht energieeffiziente Hochhäuser, die immer weniger Energie für das Heizen und Kühlen der Räume benötigen. Doch besonders in Zeiten, in denen die Flächeninanspruchnahme durch Siedlungsbau gesenkt werden soll und die Innenentwicklung der Städte vor die Außenentwicklung tritt, rückt der Hochhausbau, der viel Nutzfläche auf kleinem Raum bereitstellt, in ein umweltpolitisches Licht.

Auch infolgedessen, sollte von Seiten der Stadt ein Hochhausrahmenplan erstellt und Standorte gezielten Hochhausbaus festgelegt werden. Aufgrund dieser Standortfestlegung, die Aufgabe des Planes ist, beschäftigt sich unsere Idee nicht mit der genauen Platzierung der Hochhäuser, sondern schlägt lediglich Konzentrierungsorte vor. Einer dieser ist das Berliner Tor. In der City-Süd existieren viele mögliche Standorte für den Bau von Hochhäusern. Darunter fallen Grundstücke, die heute unbebaut oder bebaut sind. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass ein Hochhaus ein bestehendes Gebäude ergänzt beziehungsweise integriert wird. Dies könnte beispielsweise am Hochbunker an der S-Bahnhaltestelle Hammerbrook geschehen. Der Bunker könnte demnach als Sockel für ein Hochhaus dienen, aber seine Funktion behalten, wie z.B. die Bereitstellung von Proberäumen für Musiker und Bands. Betrachtet man die City-Süd unter diesem Aspekt, könnten dementsprechend viele Stellen für eine Hochhausbebauung in Frage kommen. Eine komplette Hochhausbebauung ganz Hammerbrooks wird von uns jedoch nicht angestrebt. Auch sei darauf aufmerksam gemacht, dass die Vorgabe einer genauen Anzahl späterer Hochhäuser nicht das Thema der Idee ist. Vielmehr bestimmt dies der Hochhausrahmenplan, der auch dafür zuständig ist, die Hochhäuser untereinander so anzuordnen, dass sie eine stimmig akzentuierte Silhouette ergeben. So sollte es möglichst vermieden werden, dass alle Hochhäuser gleiche Höhen haben und somit aus fernerer Betrachtung eine bündige Mauer darstellen. Eher ist ein Central



Business District ähnliches Cluster angedacht, indem das höchste beziehungsweise die höchsten Gebäude perspektivisch in der Mitte des Clusters liegen.

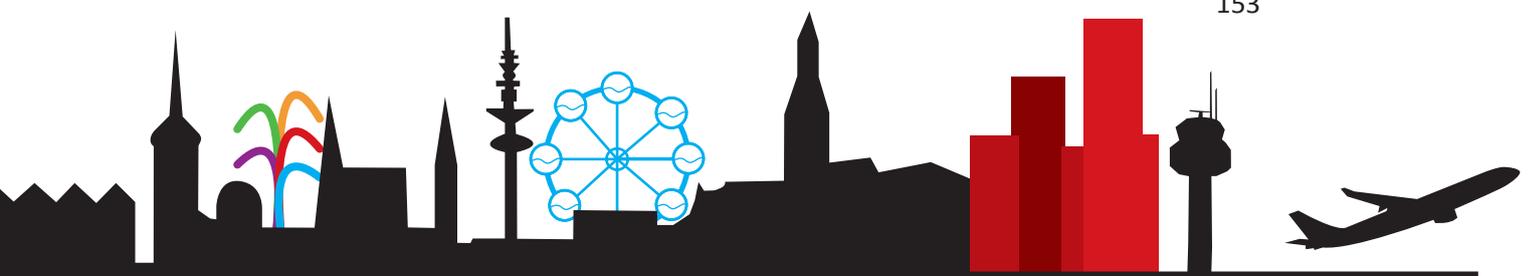


Abb. 35: Silhouette Hammerbrook

Einer der Hauptaspekte unserer Idee ist eine in den Hochhäusern vorgesehene Multifunktionalität, in denen die Bürger verschiedensten Lebensaktivitäten nachgehen können. Dazu zählen Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeitgestaltung, Dienstleistungen etc., die in einem Gebäude untergebracht werden können. Das hat zur Folge, dass Hochhäuser mit gemischter Nutzung ein Teil des öffentlichen Lebensraumes sein können, statt ein, von den meisten Menschen abgelehnter, Fremdkörper.<sup>85</sup> Entsprechend sind im Erdgeschoss des Hochhauses Läden und Restaurants vorhanden. Die restliche Fläche teilt sich auf unterschiedlichen Etagen in Büros und Wohnungen. Um ein Übereinander verschiedener Nutzungen in einem Hochhaus zu ermöglichen, müssen sie für den Bürger unabhängig erreichbar sein. Jede Nutzung erhält somit einen eigenen Eingang/ Lobby. Besteht das Ziel, durch Hochhäuser zu einer Vitalisierung des Stadtteils beizutragen, muss den Lobbys jedoch besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Sie sollten für den Bürger möglichst öffentlich zugänglich sein, so-

85

Qu, Cuisong: Gemischtfunktionale Hochhäuser in China und Deutschland. TU Darmstadt, Fachbereich Architektur, Darmstadt 2003: S. E-1



wie z.B. Läden oder Restaurants enthalten. Auch Nutzungen wie Clubs oder andere kulturellen Einrichtungen wären vorstellbar. Hochhauslobbys ohne eine solche Nutzung, die z.B. nach Büroschluss der Öffentlichkeit verschlossen bleiben, schaden eher ihrer Umgebung, da sie diese nicht miteinbeziehen und in der Zeit ungenutzten Raum darstellen. Sie müssen also auch für die Bürger interessant oder ein potenzielles Ziel darstellen, die dort weder wohnen noch arbeiten. Ein weiterer Weg dieses Interesse zu wecken ist die Errichtung einer öffentlichen Aussichtsplattform oder eines Restaurants im obersten Stockwerk. So kann die Bevölkerung das Hochhaus selbst erleben und positive Erfahrungen damit verbinden, wie zum Beispiel die schöne Aussicht, die solch ein Turm bietet.

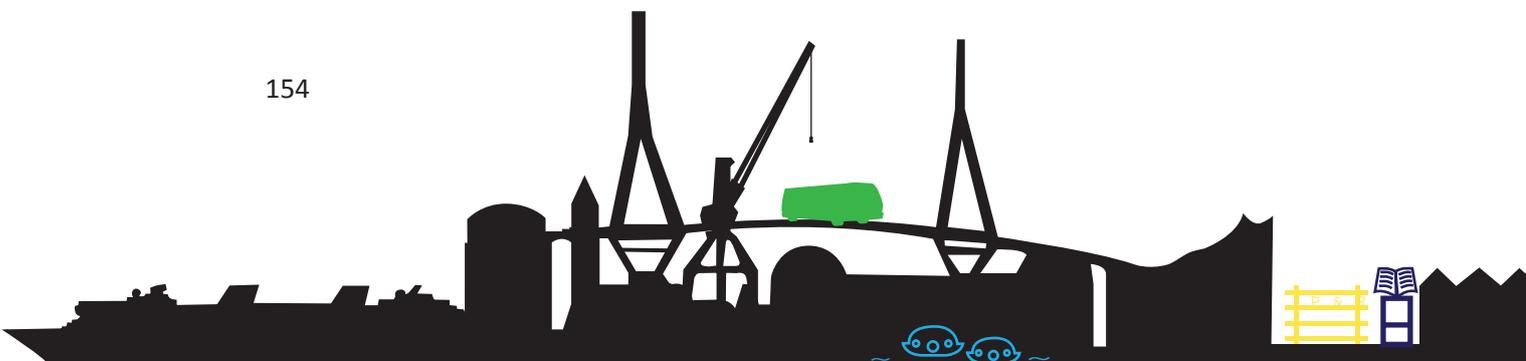


Abb. 36. Hochhausquartier Hammerbrook

Ferner werden durch die Hochhausbebauung der genannten Gebiete neue Flächen geschaffen, die durch den Zuzug weiterer Nutzungen und die damit einhergehenden Verdichtung benötigt werden. So können Büronutzungen, die sich bislang über mehrere, flache Gebäude verteilen, in einem Hochhaus zusammengefügt werden. Die frei werdenden Häuser oder Flächen könnten dann umgenutzt werden. Denn trotz der Verdichtung ist es von Bedeutung, dass auch öffentliche Freiflächen,

wie ein kleiner Park oder ähnliches entstehen sollten.

Entgegen der Meinung, dass in Hamburg von Seiten der Wirtschaft keine Nachfrage für Hochhäuser besteht, ist das Beispiel des projektierten Hochhauses „Porsche Office



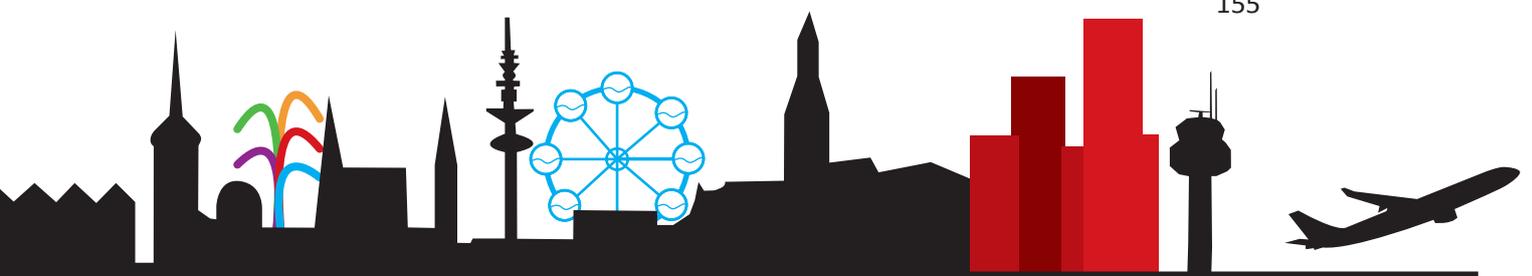
Point“ aufzuführen. Der Investor Raffay plante im Jahre 2003 einen 140 Meter hohen Turm in der City-Süd zu errichten, doch aufgrund eines rechtlichen Streites mit einer in der City-Süd noch vorhandenen Fabrik, ging das Projekt unter.<sup>86</sup> Ob die Stadt trotz ihrer Zuneigung zum Projekt bewusst oder unbewusst das Projekt nicht unterstützte, ist im Nachhinein schwierig zu behaupten. Der Investitionswille und die finanzielle Mittel waren jedoch vorhanden.

#### 4.4.4 Urban Space – Eine geschlossene Stadtstruktur

Besteht das Ziel einen Stadtteil zu vitalisieren und eine neue Nutzungsstruktur hinzuzufügen, müssen benötigte Flächen gefunden und vorhandene Strukturen aufgewertet sowie umfunktioniert werden. Wichtig ist, dass dies nicht nur innerhalb des bestimmten Stadtteils geschieht, sondern seine Grenzen und Ränder mit einbezogen werden, um einen urbanen Übergang zu benachbarten Quartieren und Stadtteilen zu bilden. Strebt man z.B. einen Stadtteil an, in dem die Straßen Tag und Nacht belebt sind und nicht ab 20 Uhr wie ausgestorben wirken, müssen urbane Stadtstrukturen und Verbindungen zu den anderen Stadtteilen geboten werden, die vor allem dem nicht-motorisierten Verkehr zu Gute kommen. Möchte man Bürger dazu bringen, sich in der Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen, muss man attraktive und nicht nur rein funktionale Wege schaffen. Hierbei geht es jedoch erst einmal nicht darum, wie die Wege gestaltet sind, sondern in was sie gefasst sind und an wo sie liegen. Die Wege sollen demnach nicht nur wie eine Brücke eine verbindende Funktion besitzen. An ihnen sollen die Bürger wohnen, Arbeiten, etwas kaufen oder essen können und den Weg gleichzeitig zu einem potenziellen Ziel machen.

Zurzeit besticht Hammerbrook beziehungsweise die City-Süd durch die klaren Grenzen, die zu den umliegenden Quartieren oder Stadtteilen wie die HafenCity, die Innenstadt oder St. Georgs bestehen. Bahngleise scheinen wie Barrieren und die großen Flächen,

<sup>86</sup> Raffay Unternehmensverbund: <http://www.pop-hamburg.de/html/presse.htm>, Zugriff am 27.01.2010

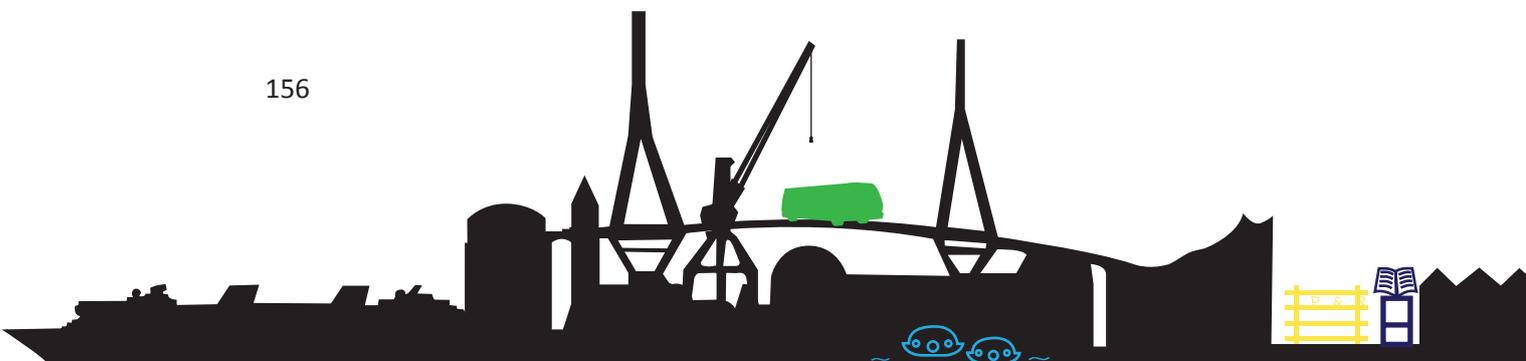


wie das Abstellgleis zwischen City-Süd und den Deichtorhallen, sowie die gesamte Fläche des Bahnhofs Berliner Tor wirken wie große Lücken im Stadtgefüge. Wege, die diese Barrieren überwinden, führen hauptsächlich entlang der ungemütlichen Hauptverkehrsachsen und Nadelöhren wie bei der Deichtorbrücke oder der Bürgerweide am Berliner Tor. Diese sind jedoch vornehmlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. So findet man an der 400 Meter langen Straße Bürgerweide kein einziges Gebäude vor. Sie liegt zwischen einem unbebauten Hang und einem Gleisfeld und wirkt vielmehr wie eine kleine Stadtautobahn. Das Abstellgleis westlich der City-Süd ruft ähnlich unattraktive Wege für den nicht-motorisierten Verkehr hervor. Um von der City-Süd in die HafenCity zu gelangen, müsste man es komplett umgehen. Auch hier grenzen wenige bis gar keine Gebäude an die Fläche. Zurzeit zeichnet sich der Bereich durch die Vielzahl an Gebrauchtwagenhändlern und dahin wuchernden Brachflächen aus.

Diese Umstände führen den Effekt herbei, dass die Bürger immer lieber auf den motorisierten Verkehr zurückgreifen, um sich zwischen den Stadtteilen zu bewegen, da hier schlichtweg keine Läden oder Häuser existieren, die ihr Ziel sein könnten. Das führt insbesondere zu wenig Leben und viel Verkehr auf den Straßen.

Durch eine Verdichtung oder Umnutzung der genannten Bereiche könnte mehr innerstädtisches oder innenstadtnahes Wohnen ermöglicht werden sowie die Stadtteile mit einander verbunden werden und die Stadt ein zusammenhängendes Gefüge bilden, das von der Bevölkerung auch gern zu Fuß durchquert wird. Die Flächen könnten somit vielfach und in einem höheren Maße ausgenutzt werden und speziell der Bevölkerung wieder mehr Wohnraum in sehr zentralen Lagen bieten. Die besagten Flächen sind zwar keinesfalls nutzlos, doch durch ihre zentralen Lagen besitzen sie ein außerordentlich großes Potenzial für andere Nutzungen.

Darüber hinaus kommt dies dem Hamburger Leitbild entgegen, welches sich das Ziel gesetzt hat, städtische Flächen besser auszunutzen und zu verdichten, um große und weitere Flächeninanspruchnahmen an den Stadträndern zu verhindern oder möglichst



einzdämmen. Da Hamburg zu einer der wenigen deutschen Städte gehört, die ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hat, müssen in der Hansestadt jährlich ca. 6000 Wohnungen errichtet werden, um den Bevölkerungswachstum und dem sehr knappen Wohnangebot Herr zu werden. Hierzu müssen ständig neue Flächen verdichtet und

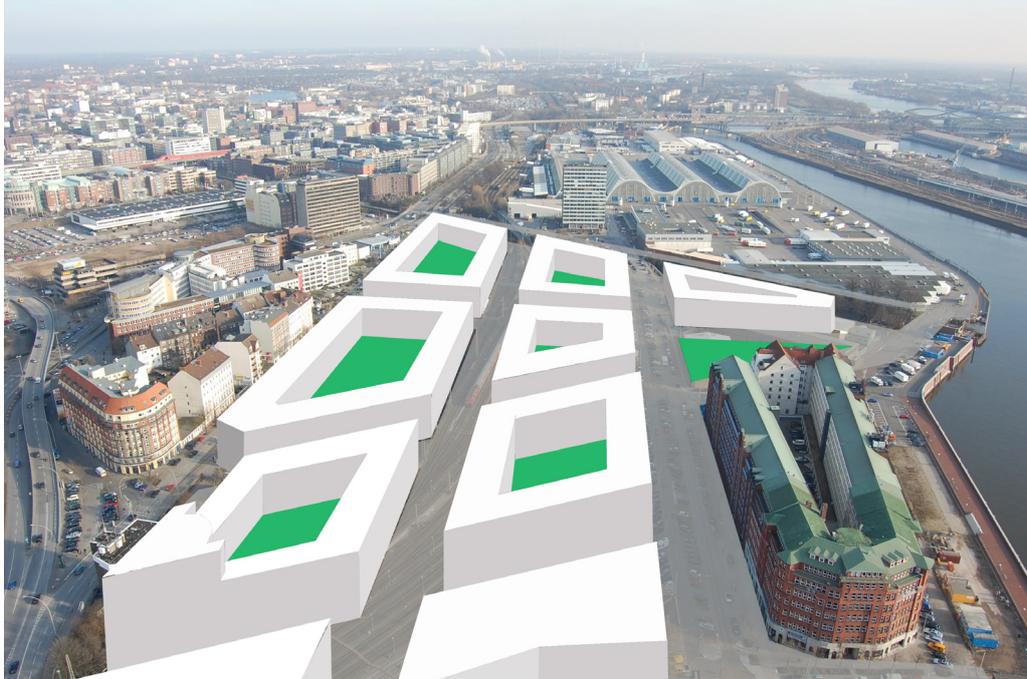
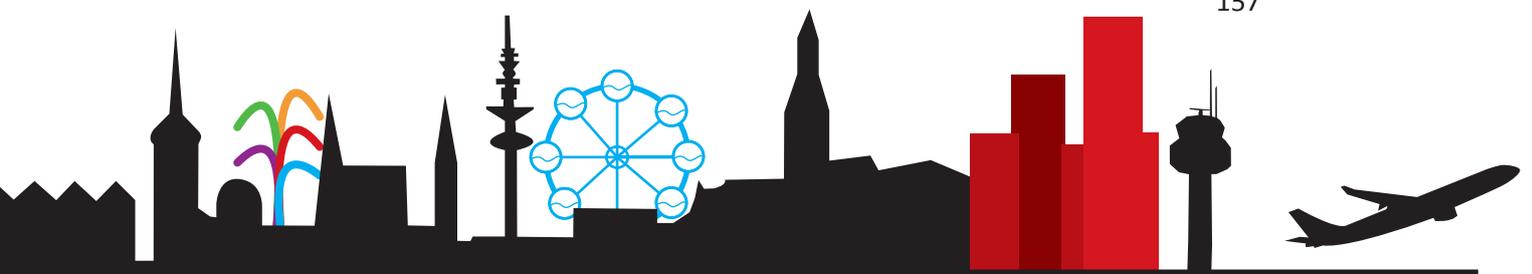


Abb. 37: 3D-Modell umnutzung Gleisquartier

umgenutzt werden.

Besteht diese Vielzahl von innerstädtischem Wohnraum, wäre ein Pkw für die dort wohnenden Bürger nicht mehr dringend erforderlich. Durch das geschlossene Stadtgefüge und der Verdichtung sowie Umnutzung der Stadtstrukturen wird dem Bürger in seiner nächsten Umgebung alles geboten, was er zum Leben benötigt.

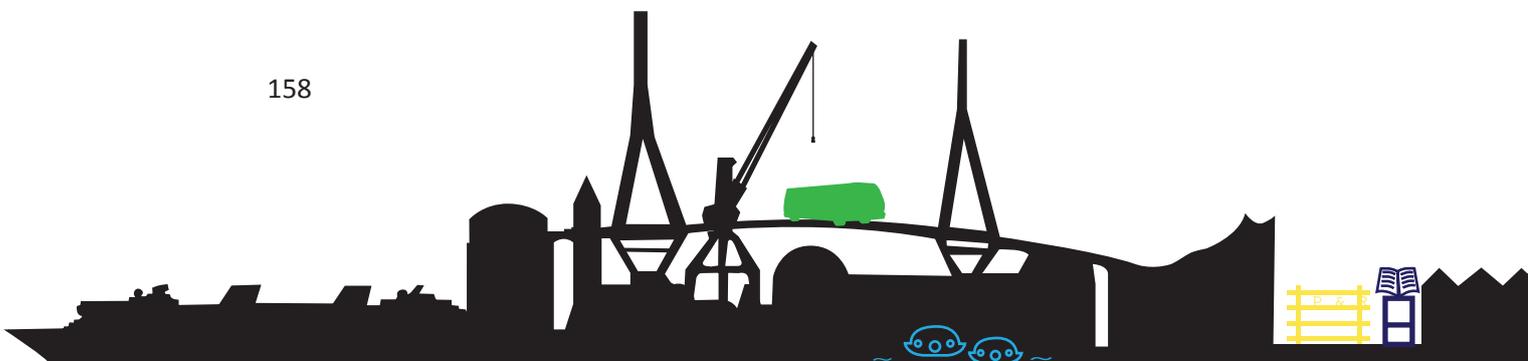
Die Idee der geschlossenen Stadtstruktur beinhaltet demnach zwei große Projekte, welche die City-Süd auch städtebaulich an ihre Umgebung anschließen würde. Hierzu wird der Bahnhof Berliner Tor sowie das Abstellgleis westlich der City-Süd zum Teil unter die Erde gesetzt und zum Teil überdeckelt. Diese Maßnahmen würden große und zentrale Flächen zwischen der City Süd und St. Georg beziehungsweise der Innenstadt schaffen. Zurzeit nimmt die Bahnanlage beziehungsweise der Bahnhof eine enorme



Fläche ein. Hierdurch soll erreicht werden, dass die zentralen Flächen Hamburgs besser ausgenutzt und sozusagen neu zu erfunden werden. Das Erfinden neuer Flächen kann sich auch in einer mehrfachen Nutzung einer Fläche widerspiegeln. Es würden hierdurch zwei Nutzen entstehen: Einerseits schafft man städtebauliche und urbane Verbindungen zwischen den Stadtteilen und andererseits neue Flächen in sehr zentralen Lagen. Alle Barrieren wird man nicht überbauen oder untertunneln können, vor allem auch die Bahngleise an den Deichtorhallen werden bestehen bleiben und weiterhin eine gewisse Trennwirkung verursachen. Doch durch das vollständige Ausnutzen der beschriebenen Flächen wird ein städtebauliches Gefüge geschaffen, das die bestehenden Bahngleise auch bildlich überwindet.

Die Überdeckung des Abstellgleises ermöglicht den weiteren Betrieb dessen. Um das Abstellgleis zu überdecken könnte das gesamte Areal ein Stockwerk tiefer gegraben werden wodurch ein Teil der Brücke an den Deichtorhallen abgerissen wird. Die Einfahrt in das, einen Stockwerk tiefer liegende, Abstellgleis könnte dann aus einem kurzen Tunnel bestehen, der vor dem Hühnerposten beginnt und unter dem Gebäude der Zentralbibliothek in einer Länge von 300 Metern zum Areal des Abstellgleises führt.

Die Größe des Abstellgleises ermöglicht es, auf der Fläche ein neues Viertel zu errichten, das eine gemischte Nutzungsstruktur aufweist. Die dominierende Nutzungsart wird die Wohnnutzung sein. Büronutzungen werden am Bahndamm errichtet. Das neue Viertel könnte man beispielsweise den Namen „Neues Münzviertel“ oder „Deichtorviertel“ geben. Um die Fläche möglichst auszunutzen, sollte es eine innerstädtische Bebauung erhalten, bestehend aus fünf bis sieben Stockwerken. Da das Viertel eine verbindende Funktion erhalten soll, wäre eine übersichtliche Blockrandbebauung vorstellbar, bei denen umliegende Straßen verbunden werden. Südlich des Viertels entlang des Mittelkanals wird die zentrale Achse zwischen der City-Süd und der HafenCity entstehen. Die Verbindung wird als Promenade ausgebaut und eine Brücke über den Oberhafen erhalten. Aufgrund der exzellenten ÖPNV-Anbindung durch die U-Bahn-Haltestelle



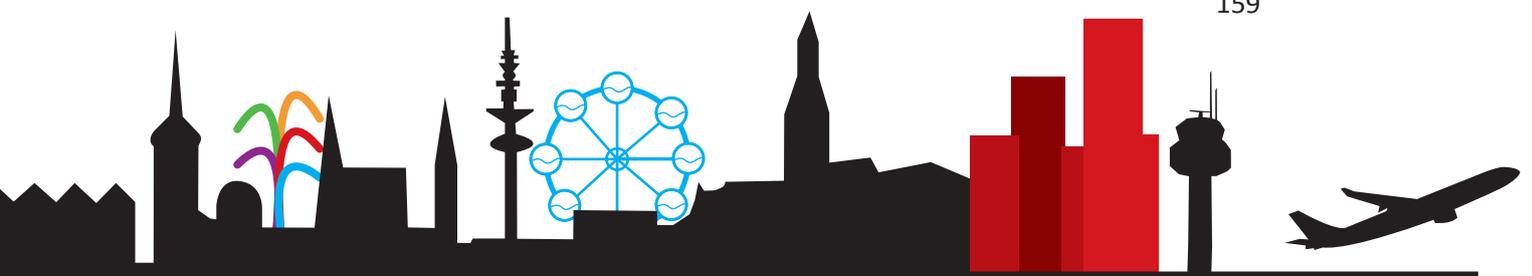
Steinstraße und dem Hauptbahnhof könnte das Viertel ein autofreies Viertel werden, indem das Autofahren in Shared-Space-Zonen zwar erlaubt ist, aber die Bewohner keines besitzen dürfen. Benötigen sie trotzdem eines, können sie sich eines für einen bestimmten Zeitraum ausleihen oder beispielsweise am Hauptbahnhof ein Elektroauto mieten.

Am Berliner Tor wird kein neues Viertel errichtet, sondern vielmehr ein zentraler Platz zwischen der City-Süd und dem Berliner Tor mit einem Hochhausensemble. Ein Teil des Bahnhofes Berliner Tor soll unterirdisch gebaut werden, der Teil der Gleise Richtung Ohlsdorf und Rahlstedt soll überdeckelt werden und der Bahnsteig eine Bahnhofshalle erhalten. Die Tunnelung der Gleise der S-Bahnlinie S21 könnten von Bergedorf aus kommend in Hammerbrook nahe der Wendenstraße beginnen und bis kurz vor den Hauptbahnhof reichen. Die neu entstandene Fläche wird eine der zentralen und bedeutendsten Flächen für ein späteres Hochhauskonzept. Dabei sollen Häuser aller Nutzungsstrukturen entstehen. Der öffentliche Platz dient als Mittelpunkt und verbindendes Glied zwischen der City-Süd und Berliner Tor. Genauer verbindet er den Anckelmannplatz mit der Straße Beim Strohause. Wie beim Projekt des neuen Viertels, kann auch hier aufgrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung so gut wie ganz auf Autos verzichtet werden.

Beide Projekte sind jedoch sehr kostenintensiv und müssten wohl in erster Hand durch die Stadt und den Bund finanziert werden. Die Kosten könnten jedoch später durch den Verkauf der neu entstandenen Flächen wieder ausgeglichen werden. Ab 2030 könnte das Projekt in Angriff genommen werden, nachdem die letzten Projekte der HafenCity fertiggestellt wurden.

#### 4.4.5 Umnutzung von Büroflächen

Der Büroflächenbestand innerhalb Hamburgs beläuft sich auf rund 10,5 Mio. m<sup>2</sup> (Stand 2006). Zu den Top-Lagen gehören die City innerhalb der Wallanlagen und die südlich

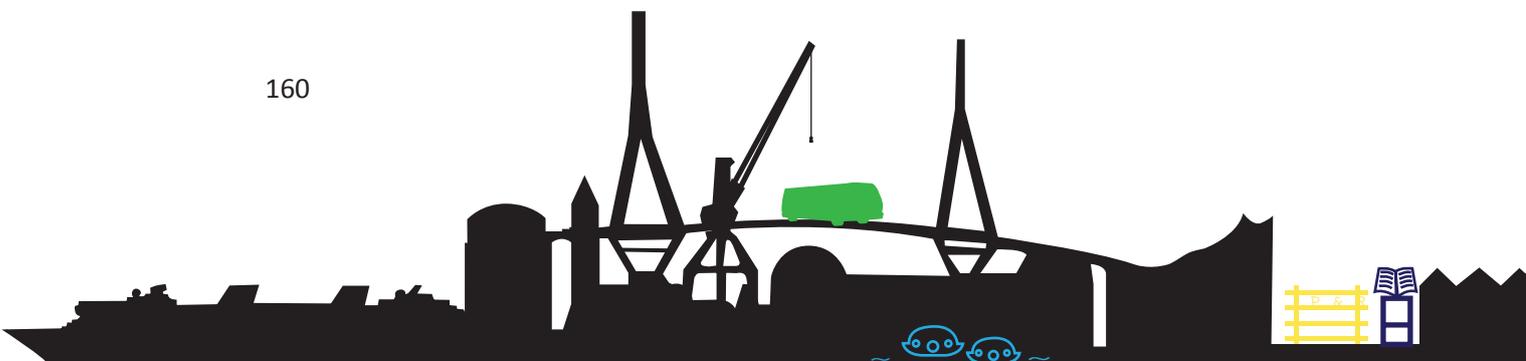


angrenzenden Teile des Hafens (HafenCity) sowie die Stadtteile zu beiden Seiten der Außenalster. Entlastungsstandorte mit großflächigen Bürogebäuden befinden sich in der City-Nord (Winterhude) und in der City-Süd (Hammerbrook), die sich zunehmend auch nach Osten erweitert. Weitere eigenständige Teilmärkte gibt es in Altona/Ottensen im Westen, Barmbek und Wandsbek im Nordosten, am Flughafen Fuhlsbüttel im Norden und in Harburg (Channel Harburg) im Süden.

Hamburg ist der einzige Standort unter den fünf führenden deutschen Bürostandorten (Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Berlin), der hinsichtlich des Büroflächenleerstandes den Wert von 10% in den letzten zehn Jahren noch nie überschritten hat. Eine hohe Nachfrage des Flächenangebots hat zu einem beschleunigten Abbau des Leerstands beigetragen. Ende Juni 2007 betrug die Quote 9,5%. Die Teilmärkte City und City-Süd haben den höchsten Anteil leerstehender Flächen. Allerdings weist die Stadt einen vergleichsweise hohen Sockelleerstand auf: etwa 20% (= rd. 200.000m<sup>2</sup>) der derzeit leer stehenden Büroflächen sind als nicht mehr marktfähige Immobilien zu bezeichnen. In der City handelt es sich überwiegend um erstklassige Qualität, in der City-Süd dagegen mehrheitlich um durchschnittliche Ausstattung. Der Lebenszyklus von Büroimmobilien wird sich künftig verkürzen beziehungsweise in kürzeren Abständen ein umfassendes Refurbishment erfordern (Abriss/Neubau, Umnutzung, Revitalisierung).

Die Bedeutung von Ersatzbedarfen von Büroimmobilien müssen in der Stadtplanung in Zukunft eine wesentlich größere Rolle einnehmen. Leer stehende Büroflächen bieten die Chance, eine sinnvolle Umnutzung in Wohnen umzusetzen. Gerade die einseitig genutzten Stadtteile wie z.B. Hammerbrook müssen bei dieser Planung in den Fokus rücken.

Wird wie angenommen die HafenCity etabliert, die als Erweiterung der Innenstadt ein hohes Flächenpotenzial für Neuentwicklungen zur Verfügung stellt, kann man von einer Wanderungsbewegung der Betriebe aus der City-Süd in die City und HafenCity



ausgehen. Diesen Nachrückeffekt, aus z.B. Hammerbrook, könnte man perfekt nutzen, um die damit verbundenen Leerständen mit Wohnen nach zu nutzen. Gerade im Bezug auf Hamburgs geringe innerstädtische Wohndichte könnte hier ein erster Schritt zur Vitalisierung stattfinden.

Hamburgs Wohndichte in der City ist mit ca. 3000 EW/m<sup>2</sup> auf einer Fläche von 4,6km<sup>2</sup> im Vergleich zu anderen Metropolen gering. (Zum Vergleich: Köln: 4,8m<sup>2</sup>/9600 EW/m<sup>2</sup>; Berlin: 10,7km<sup>2</sup>/6900 EW/m<sup>2</sup>; München:3,2km<sup>2</sup>/6000EW/m<sup>2</sup>)

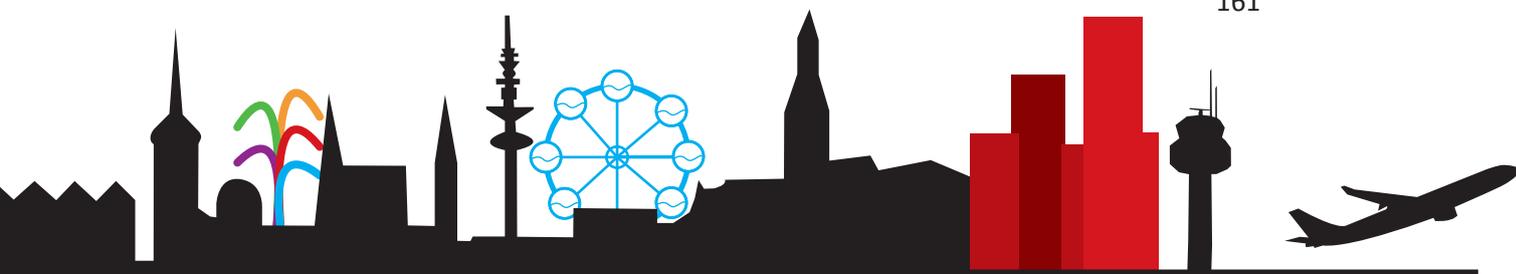
Ein ansehnliches Beispiel war der Umbau des Wohnriegels in der Bogenallee, eines gewerblich genutzten Bestandgebäudes in ein Wohnhaus. Das im Jahr 1974 erbaute, im Hof eines großen innerstädtischen Blocks gelegene Gebäude wurde bis auf den Rohbau entkernt, die Bereiche Haustechnik, Fassade und Ausbau neu aufgebaut. Es entstanden 15 neue Wohnungen sowie 23 Parkplätze im Keller, die mit einem Fahrzeuglift zu erreichen sind.

#### 4.4.6 MIXED UP - Gemischte Bau- und Nutzungsstruktur

Wenn von der Stadtentwicklung Hamburgs im Jahre 2050 gesprochen wird, muss man sich im Klaren darüber sein, welche konkreten Visionen für die Stadt vorliegen und was für eine Stadt entstehen soll.

Mit dem Vitalisierungskonzept von der City-Süd, besonders das neue Quartier um Hammerbrook, werden Prioritäten auf die Schaffung einer ausgewogenen Mischung aus Bau- und Nutzungsstruktur gelegt. Ein heterogenes Stadtquartier, das geprägt ist durch die Vielfalt und die Verschiedenheit der Menschen, die in ihm wohnen und arbeiten, in dem es sich bis hin in die späten Abendstunden leben lässt. Das Ziel bleibt die beste Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner in Hamburg.

Die globalen Metropolen wachsen weiterhin. Ihre Bevölkerung benötigt Wohnraum, doch immer weiter in die Breite zu bauen, stellt die Städte vor erhebliche Probleme. Die einen verweisen auf Platzmangel, die nächsten scheuen die hohen Infrastrukturkosten.



Um ein Quartier wie Hammerbrook zu vitalisieren, reicht es nicht aus weitere Monokulturen mit anderen Funktionen zu integrieren. Statt Entflechtung der Nutzungen wird eine Nutzungsdurchmischung auf engstem Raum geschaffen. Eine stimulierende Umgestaltung in bestehenden stadträumlichen Situationen mit Dynamik und Kreativität zu gestalten, ist das Ziel dieses Projektes.

Als eine von mehreren Ursachen führte die monofunktionale Bauweise in Europa und Deutschland zu einer Entmischung von Arbeits- und Wohnräumen. Diese monofunktionale Bauweise, das heißt man hat für ein Gebäude im Wesentlichen nur eine Nutzung vorgesehen, führte zu mehreren städtebaulichen Problemen, unter anderem der Verkehrsproblematik, die durch das Pendeln der vielen Büroangestellten zwischen ihren Wohnorten und Arbeitsplätzen verursacht wurde sowie der Verödung des Stadtzentrums am Abend und am Wochenende, wenn sie die Stadt nach der Arbeit wieder verlassen haben.

Eine Durchmischung und bessere Nutzungsvielfalt hätte die positiven Effekte:

Nähe zu vielen Arbeitsplätzen

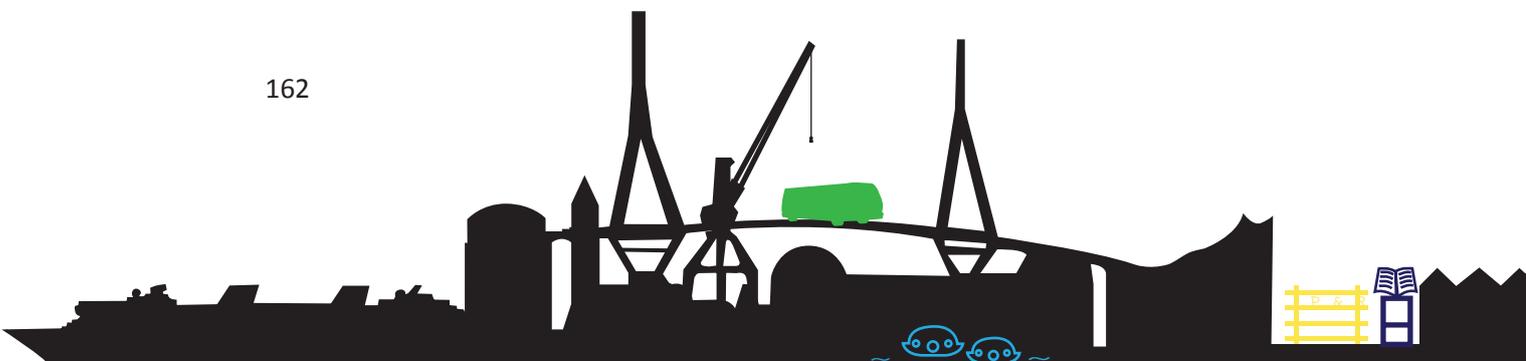
Vielfältiges kulturelles Angebot

Lebendige Atmosphäre bis in die Abendstunden.

„Das klassische Bild der Stadt ist geprägt durch deren Zentrum, die Innenstadt oder City. Es ist der Ort höchster Erreichbarkeit, der höchsten Bodenpreise und Bebauungsdichte, der Ort mit der stärksten Mischung von Gelegenheiten.“

(Friedrichs, 1995)

Historisch zeichnet sich die europäische Stadt durch Urbanität, Nutzungsvielfalt, eine enge Verbindung von Wohnen und Arbeiten und die damit verbundene Lebendigkeit aus. Sie war immer Wohnstandort und Schwerpunkt von Handel und Kultur zugleich. Die heutigen Innenstädte sind aber das Ergebnis eines seit dem 19. Jahrhundert anhaltenden räumlich-funktionalen und gestalterischen Ausdifferenzierungsprozesses, in dem sie sich vor allem bevorzugte Standorte zentraler, öffentlicher und privater Dienst-



leistungen und Funktionen herausgebildet haben. Dieser Differenzierungsprozess spiegelt sich insbesondere im Bodenpreismechanismus wieder, der mit seinem Verdrängungsdruck durch rentablere Nutzungen die innerstädtische Wohnnutzung bedroht.

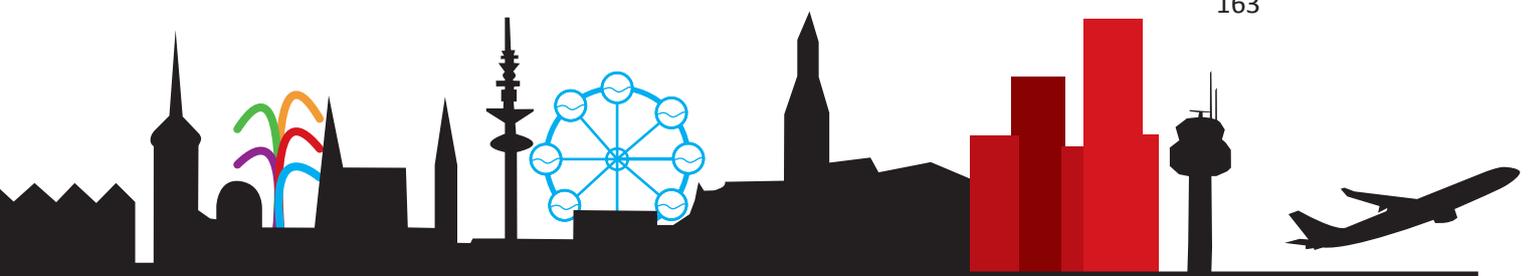
In Hamburg hat dieser Prozess dazu geführt, dass das Leitbild der durchmischten Stadt, in der gewohnt und gearbeitet wird, nur für Teilbereiche der Innenstadt gilt. In Teilen haben sich monofunktionale Strukturen mit weitgehend einheitlichen Büro- oder Einzelhandelsnutzungen herausgebildet.

Nutzung und Umbau des Gebäudebestandes:

Die stärkere Nutzung des Gebäudebestandes, einhergehend mit entsprechenden Erneuerungsmaßnahmen beziehungsweise dem Neubau innerhalb von bebauten Arealen (Nutzung von Baubrachen, Verdichtung auf großen Grundstücken), sollte Vorrang



Abb. 38: Schaubild Nutzungsdurchmischung



gegenüber der Ausweisung neuer Baugebiete genießen.

Bei der Nutzung des Gebäudebestands kommt es wesentlich darauf an, die bestehenden Möglichkeiten zu erkennen und weiter zu entwickeln. Aufbauend auf die gewachsenen Strukturen kann so eine vielfältige und lebendige Wohnumgebung erzeugt werden, die zukünftigen Wohnansprüchen gerecht wird.

Die Frage wird immer wichtiger: Wie wird mit dem gebauten Bestand umgegangen?

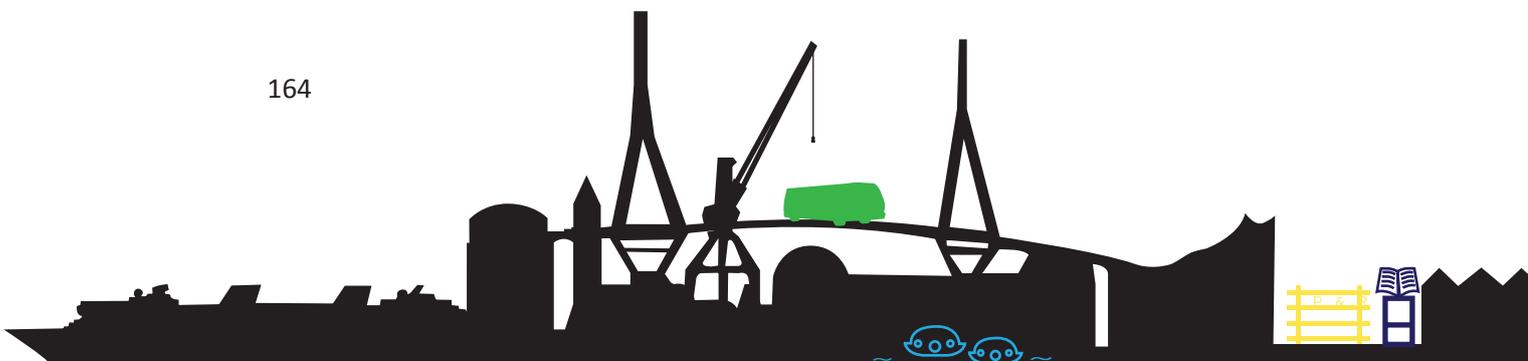
Neue Anforderungen an vorhandene Gebäude erfordern bauliche Veränderungen. Die Erweiterung eines bestehenden Parkhauses kann als unmittelbare Reaktion auf eine gestiegene Nachfrage nach hochwertigem innerstädtischem Wohnraum gedeutet werden. Den vorhandenen Gebäudebestand gilt es, auch im Sinne der Nachhaltigkeit, zu erhalten und

für die Zukunft weiterzuentwickeln. So wird die Flächeninanspruchnahme für die Ausweisung neuer Baugebiete deutlich reduziert und damit auch ein Beitrag zum schonenden Umgang mit unseren Naturräumen als wichtige Ressourcen geleistet.

#### 4.4.7 Problematik und Zielsetzung

In den folgenden Zeilen wird die Problematik, die hinter der Vision "Vitales Hammerbrook" steckt beleuchtet. Parallel dazu, wird die Zielsetzung, die die Vision verfolgt, aufgezeigt.

Im Mittelpunkt der Betrachtung steht die Wohnungsknappheit im Zentrum Hamburgs. Durch ständig Zuströmen von außerhalb wächst die Bevölkerung Hamburgs. Die Folge daraus ist der mehr Bedarf an Wohnraum. Verstärkt wird dieser Trend von der Tatsache, dass die Haushalte immer kleiner werden. Es gibt mehr Singles oder Paare beziehungsweise Familien mit "nur" einem Kind. Diese beiden Fakten in Kombination haben zur Folge, dass der Wohnraum in Hamburg immer knapper wird. Da der Wohnraum darüber hinaus bezahlbar sein soll, stellt die Wohnungssuche nicht wenige Menschen



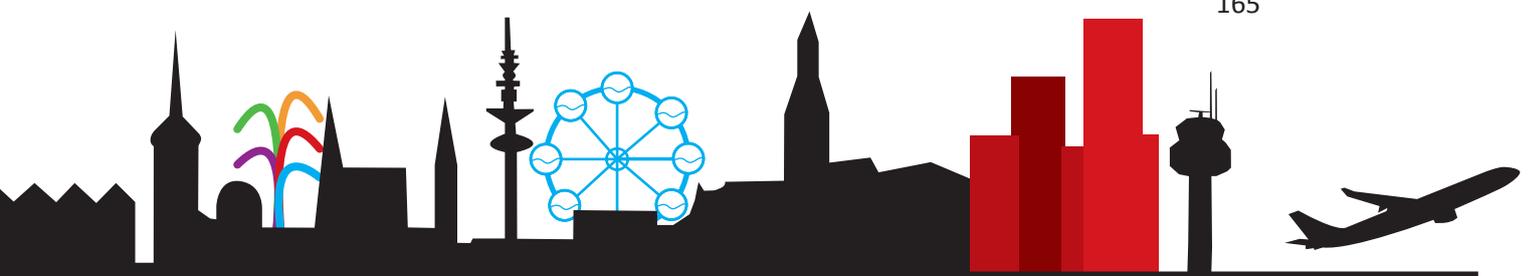
Hamburgs vor ein ernsthaftes Problem. Hinzu kommt die Tendenz, dass Wohnraum im Hamburger Zentrum immer stärker präferiert wird. Gerade von den „kleineren“ Haushalten, also Singles, Paare, aber auch kleinere Familien, haben das urbane Wohnen für sich wieder entdeckt.

Doch dieser Entwicklung steht ein natürlicher Prozess im Wege, der in Hamburg besonders weit fortgeschritten ist. Es ist die Konkurrenzbeziehung von Wohnen zu den klassischen City- Funktionen, die da wären: Einkaufen, Arbeiten, Verwaltung, etc. Diese Funktionen, haben in der jüngeren Geschichte der Hamburger Innenstadt zur „Filialisierung“ geführt. Dies bedeutet, dass sich nur noch die großen Firmen beziehungsweise Filialunternehmen ansiedeln können, weil der Bodenpreis hoch ist.

Durch diesen Prozess wurde das Thema des Wohnens aus der Hamburger-City verdrängt. Angefangen hat dieser Prozess kurz nach dem Brand 1842. Der Wiederaufbau wurde in erster Linie durch die City-Bildung geprägt. Lebten am Anfang des 1900 Jahrhunderts noch über 170.000 Menschen im Hamburger Zentrum, so sind es heute nur noch 14.000 Menschen. Betrachtet man verbunden dazu, die Einwohnerdichte von 3060 EW/km<sup>2</sup> kann man erkennen, welche geringe Bedeutung das Wohnen für die Hamburger City hat. Zum Vergleich lassen sich Zahlen anführen, die andere Großstädte mit einer erheblich höheren Einwohnerdichte im City Bereich aufzeigen. Zum Beispiel: Berlin mit 6920 EW/km<sup>2</sup>, Köln mit 9660EW/km<sup>2</sup> oder München mit 5840EW/km<sup>2</sup>.

Eine so geringe Einwohnerdichte beziehungsweise eine so geringe Einwohneranzahl im Zentrum hat zur Folge, dass nicht nur die Wohnfunktion aus dem Zentrum verdrängt wurde, sondern vielmehr wurde das aktive Stadtleben und damit verbunden die Urbanität aus dem Hamburger Zentrum verdrängt. Das Ergebnis dieses Prozesses zeigt sich vor allem am Abend nach Schließung der Läden.

Betrachtet man die eigentliche Bedeutung vom Zentrum: „Das klassische Bild der Stadt ist geprägt durch deren Zentrum, die Innenstadt oder City. Es ist der Ort höchster Erreichbarkeit, der höchsten Bodenpreise und Bebauungsdichte, der Ort mit der stärks-



ten Mischung von Gelegenheiten.“ (Friedrichs, 1995)

Anhand dieses Zitates, lässt sich erkennen, dass der Verdrängungsprozess von Wohnen aus der City, nicht im Sinne der eigentlichen Bedeutung eines Zentrums ist. Denn das Zentrum vereint alle „Gelegenheiten“ im höchsten Maße miteinander.

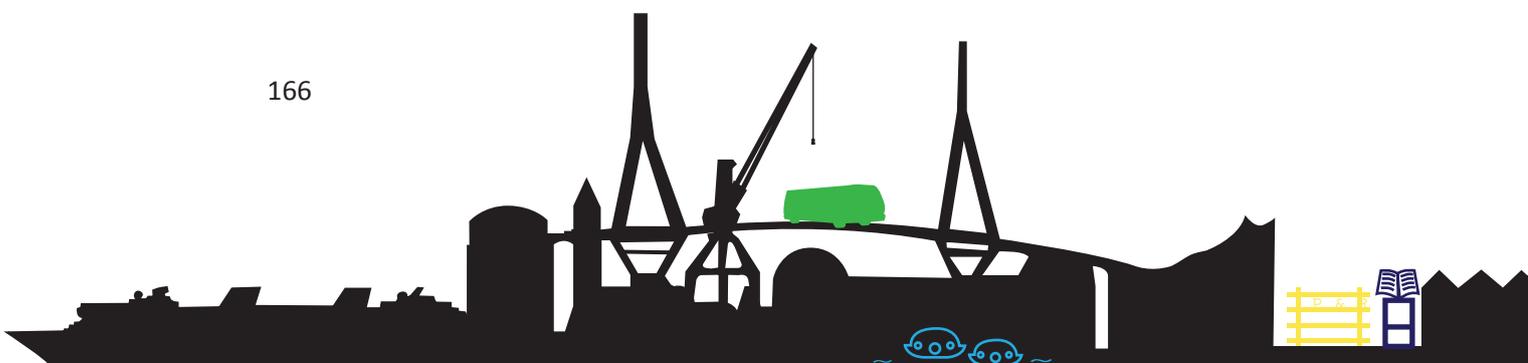
Das Ziel ist es also, das Hamburger Zentrum zu ihrer ursprünglichen Bedeutung zurückzuführen, also eine Durchmischung aller Nutzungen und Funktionen zu integrieren. An diesem Aspekt, setzt die Vision „Vitalisierung Hammerbrooks“ an.

Das heutige Hammerbrook zeichnet sich in erster Linie durch Büro- und Verwaltungsfunktion aus. In der ästhetischen Betrachtung dominiert Glas und Beton. Hammerbrook, das auch als City- Süd bezeichnet wird, wurde in der Hamburger Planungshistorie errichtet, um zur eigentlichen City alternative Büroflächen bieten zu können und damit die City entlasten zu können. Jedoch gingen diese Planung nur bedingt auf und die Bürohäuser Hammerbrooks weisen vereinzelt Leerstand auf.

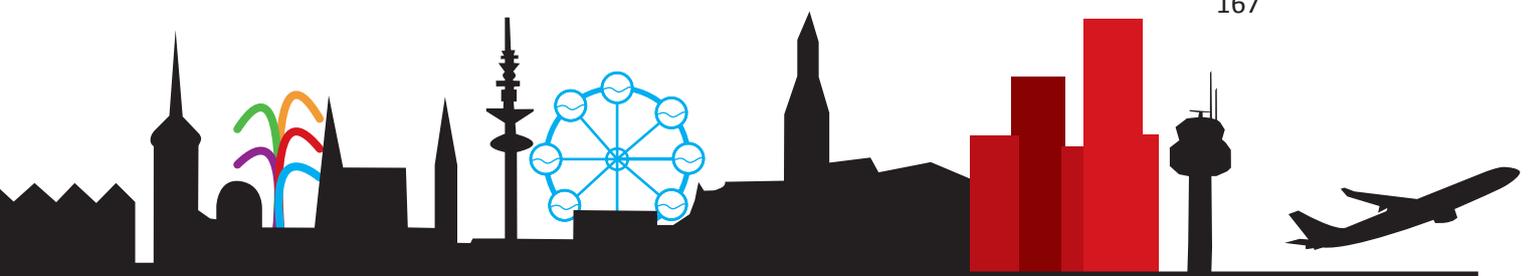
Hammerbrook selbst hat eine sehr zentrale Lage, die Entfernung zur Innenstadt beträgt in etwa 300m. Darüber hinaus bietet Hammerbrook attraktive Flächen an Fleeten. Hinzu kommt die Tatsache, dass in Hammerbrook eine relativ hohe Baudurchschnittshöhe existiert. Hier könnten die anvisierten Bauten jenseits der 100m, die in der Vision „Vitalisierung Hammerbrooks“, eine wichtige Rolle spielen gut ins Stadtgefüge integriert werden.

In der jüngeren Planungshistorie Hamburgs kann erkannt werden, dass nur selten wirklich hohe Gebäude gebaut wurden. Dies hängt in erster Linie mit dem Schutz der Skyline zusammen, da die „Stadtväter“, die durch Kirchtürme geprägte Skyline, nicht durch Wolkenkratzer verunstalten wollten.

Es bleibt allerdings die Überlegung, ob man durch die Realisierung der halbhoher Bauten nicht durch eine Art Hintertür die Skyline und damit die verbundenen Möglichkeiten nachhaltig verbaut. Aus dieser Betrachtung heraus, entsteht eine Entscheidung. Die Planung in Hamburg muss sich entscheiden, ob man weiterhin die Skyline in dem



Maße „schützen“ will oder ob man ein angemessenes Hochhauskonzept entwickelt. Die Planung in der Vision „Vitalisierung Hammerbrook“, haben sich für eine Bebauungshöhe jenseits der 100 Meter entschieden. Diese Entscheidung ist Bestandteil eines Konzeptes, das sich mit den Schlagwörtern „Flächen Erfinden“ umschreiben lässt. Dabei geht es darum, Flächen, die es auf den ersten Blick nicht gibt, neu zu generieren. Einerseits geht es dabei darum, die Flächen in der Höhe zu generieren. In dieser Idee spielt die hohe Bebauungsdichte verbunden mit den hohen Bodenpreisen eine Rolle. Die hohen Gebäude ermöglichen es, im vertikalen Raum viel Nutzfläche zu schaffen, auf einem, im Verhältnis gesehen, geringen Raum im horizontalen Bereich. Weitere Neuflächen können durch die Bebauung der Wasserkante an den Fleeten geschaffen werden. Des Weiteren bürgt die Möglichkeit der Überdeckung von Bahngleisen die Überlegung, neue Flächen und Wohnungen im Hamburger Zentrum zu schaffen. Das ausgesprochene Ziel ist es, den ursprünglichen Sinn einer City herzustellen, was bedeutet, dass die Planungen die Realisierung einer Mischnutzung aus Wohnen und Büros anstreben soll. Um dieses Ziel zu realisieren, spielt auch der Gesichtspunkt der Umfunktionierung vom Bestand eine enorme Rolle. Dabei geht es darum, den Leerstand im Bereich der Bürofläche zu nutzen und dadurch Wohnflächen zu schaffen. Dies kann einerseits dadurch erreicht werden, dass Bürofunktionen zusammengezogen werden oder Firmen in eins der geplanten Hochhäuser ziehen. Ein weiterer Planungsschritt wird das Nachverdichten des Stadtraums in Hammerbrook sein. Dabei spielen Flächenpotenziale eine Rolle, die durch suboptimale Ausnutzungen zum jetzigen Zeitpunkt verschenkt sind. Der Bestandteil der Planung, der am meisten im Augenmerk liegen muss, ist dabei die Durchmischung aller Funktionen und Nutzungen, die es in einem Quartier geben kann. Dieser Gesichtspunkt ist auch von enormer Bedeutung bei der Realisierung der Hochhäuser. Bei dessen Planungen soll es nicht darum gehen, Büro- oder Glasktürme zu realisieren, sondern vielmehr multifunktionale Fläche im vertikalen Bereich zu schaffen.



Durch die neue Nutzungsdurchmischung werden in Hammerbrook neue Nutzer auftreten, die neue Anforderungen an die Strukturen des Quartiers stellen werden. Zum einen werden neue Anforderungen an die Struktur des Einzelhandels entstehen, wobei man davon ausgehen kann, dass sich der Bereich im Einzelhandel in einer Art "Dominoeffekt", entwickeln wird, wenn sich erst die Nachfrage in Hammerbrook entwickelt hat. Zum anderen geht es bei der Realisierung des neuen Quartiers darum, dem Quartier eine neue Aufenthaltsqualität zu geben. Dies wird in erster Linie durch die Neuschaffung und Neugestaltung von Straßen und Plätzen erreicht.

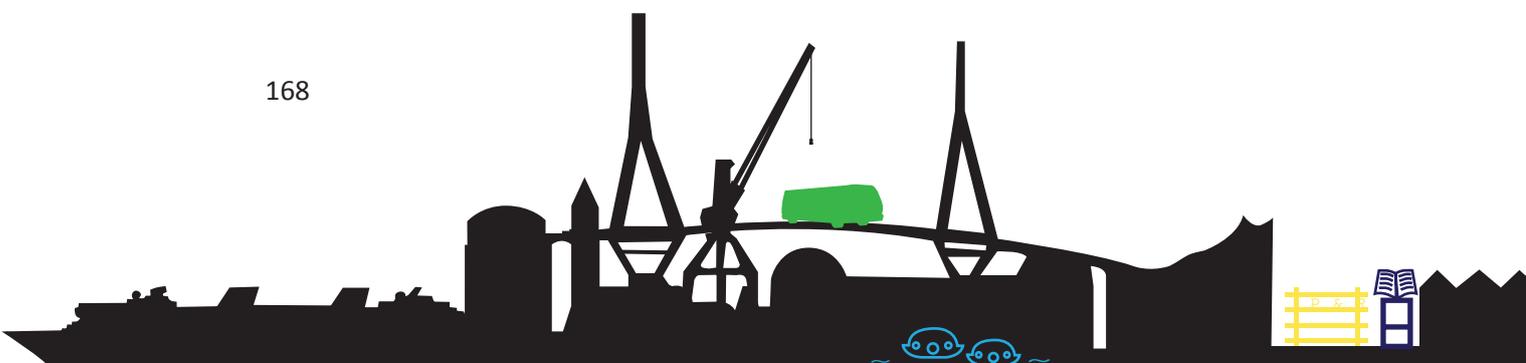
Ziel ist es, den städtebaulichen Gesichtspunkt mit dem Aspekt der Funktionsweise in Einklang zu bringen. Durch diese Planungen in Hammerbrook könnte die zukünftige, wachsende Nachfrage nach Wohnraum in zentraler Hamburger Lage aufgefangen werden. Durch die neuen Bewohner in Hammerbrook könnte es einen Folgeeffekt geben: ein Vitalisierungsimpuls für die Hamburger Innenstadt, jedoch wird man dies abwarten müssen.

## 5. Kritische Betrachtung des Projektes

Das Projekt Nexthamburg - Eine Vision 2050 hat sich mit zukünftigen Entwicklungspotenzialen und möglichen Ideen für die Hansestadt Hamburg beschäftigt. Die Grundlage für diese Überlegungen und für die Entwicklung dieser, war das Internetportal Nexthamburg, das Bürgern die Möglichkeit gibt, ganz offen und ohne jeglichen Einschränkungen, Ideen und Gedanken für Hamburgs Zukunft zu veröffentlichen.

Das Projektteam beschäftigte sich mit allen Ideen, die es auf dieser Plattform gab und recherchierte nach weiterführenden Gedanken. Die Gruppe versuchte sich einen Überblick über die Thematiken, die mit den Ideen in Verbindung standen, zu verschaffen und analysierte diese nach verschiedenen Aspekten.

In 13 Projekttreffen und einer Projektwoche wurden verschiedene Visionen und Ide-



enpakete entwickelt, die alle ihren Ursprung in den Ideen der Internetplattform von Nexthamburg hatten.

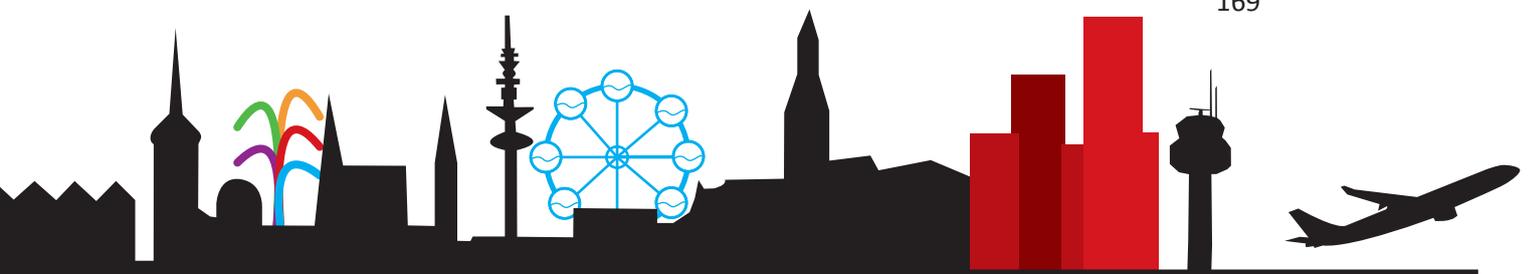
Der Arbeitsablauf beziehungsweise der Projektablauf verlief sehr unterschiedlich. Am Anfang stellten sich die Gruppe klare Regeln für das gemeinschaftliche Arbeiten, jedoch wurden die während des Arbeitsprozesses teilweise vergessen und gerieten in den Hintergrund.

Zu loben war die Zusammensetzung des Teams. So bestand das Team aus vielen unterschiedlichen Personen und Charakteren, die mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Stärken die Projektarbeit bereichern konnten. Aus diesen unterschiedlichen Stärken, entstand ein Arbeitsprozess, der sehr vielseitig war, daher kam es, dass die Arbeit im Projekt einerseits wissenschaftlicher Natur, andererseits aber auch sehr kreativ war.

Um diese Vielseitigkeit zu gewährleisten, wurde immer wieder erfolgreich die Arbeit verteilt. Dadurch entstanden unter anderem auch Kleingruppen, die sich zum Entwickeln der Visionen zusammenschlossen. Einerseits war diese Entscheidung sehr gut, denn dadurch wurde eine vielseitige Kreativität gefördert, andererseits, muss man sagen, dass in einigen Kleingruppen das Potenzial nicht zu 100% ausgeschöpft wurde. Teilweise entstand das Gefühl, dass die Arbeitsaufträge für die Kleingruppe als eine Art Hausaufgabe aufgefasst wurden und sich die Gruppen zu schnell mit einem Ergebnis zufrieden gaben. Bei diesem Prozess war die Leistungsstärke der einzelnen Kleingruppen sehr unterschiedlich.

Doch das Ergebnis und der Prozess, der aus dieser Kleingruppenarbeit im Endeffekt herausgekommen ist, lassen sich als überwiegend positiv bewerten. Während der Gruppenarbeit erlernten fast alle Gruppenmitglieder neue Programme, daraus lässt sich ein hoher Mehrwert des Projektes herausziehen. Andererseits ist das Ergebnis der Arbeit in Form des Visionskatalogs sehr anschaulich und optisch hochwertig geworden.

Das Problem, dass sich in dem Ergebnis wiederfindet, ist allerdings, dass der Arbeitsprozess der Projektgruppe sich aus einer kurzen Analysephase und einer relativ langen



Konzeptphase zusammensetzte. Unter dieser Betrachtung lässt sich sagen, dass der Schwerpunkt eher auf dem Konzept, in diesem Fall der Visionskatalog, liegt, als auf dem Bericht selbst.

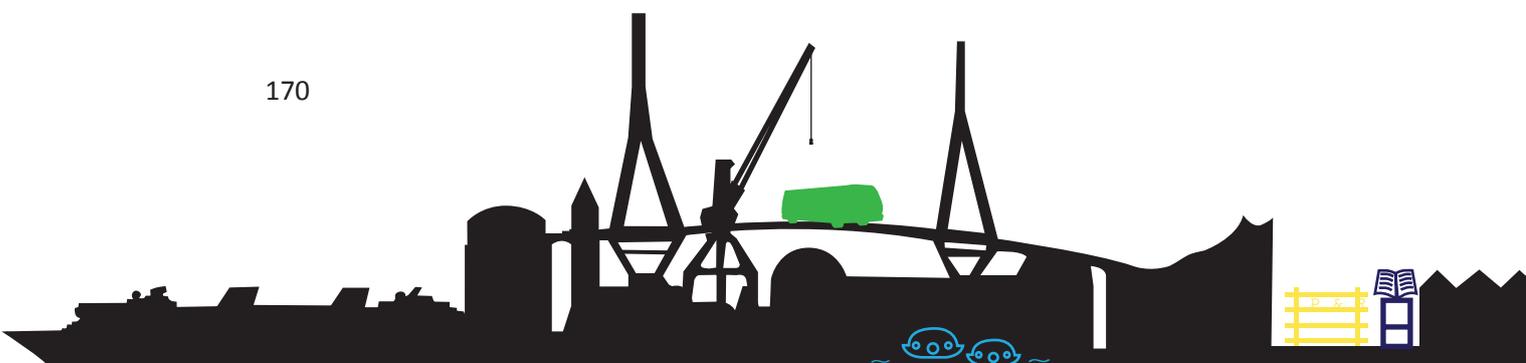
Weitere Probleme gab es bei der Motivation und der allgemeinen Arbeitsauffassung. Während die ersten Treffen noch von einer hohen Motivation geprägt waren und sich viele Projektmitglieder in den Diskussionen beteiligten, war dies bei späteren Treffen doch eher das Gegenteil. So waren die Leistungsschwankungen innerhalb des Teams sehr unterschiedlich. Des Weiteren musste sich häufig eine Person finden, die bei Projekttreffen „das Ruder in der Hand“ nahm und das Team führte. So waren die Beteiligungen in den Diskussionen auch zum Ende hin sehr schwach und nur noch wenige beteiligten sich aktiv und gestalteten so das Projekt mit.

Jedoch lassen sich die angeführten Problematiken eventuell mit dem natürlichen Verlauf eines Projektes erklären. So sind eventuelle Enttäuschungen über Arbeitsprozesse und Ergebnisse bei einer Gruppengröße von 13 Personen nur schwer zu verhindern und auch die Leistungsschwankungen liegen wohl in der Natur der Sache. In fast jedem Projekt gibt es Mitglieder, die sich am öffentlichen Gruppengeschehen mehr beteiligen und andere, die sich dort weniger beteiligen und dafür in anderen Disziplinen ihre Stärken einbringen können.

Im Ergebnis lässt sich sagen, dass die Projektgruppe in diesem kreativen Projekt viel gelernt hat und ein vertretbares, positives Ergebnis zustande gebracht hat.

Die P2- Projektgruppe“ Nexthamburg- Eine Vision 2050“:

Jeffrey Heller, Cathrin Weidler, Yasmin Manderbach, David Rademacher, Mareike Zamzow, Veronika Probsteder, André Marschall, Louise Fricke, Kinga Chojnowski, Benjamin Schimmer, Sebastian Beckmann, Karsten Ciglasch und Til Schwalbach



## Danksagung

Für die gute Betreuung unseres Projektes möchten wir uns ganz herzlich bei unserem Betreuer Herrn Suitbert Schmitt bedanken, welcher uns bei Problemen, sei es inhaltlicher oder konzeptioneller Art, immer weiterhalf und uns wieder „in die richtige Bahn“ lenkte.

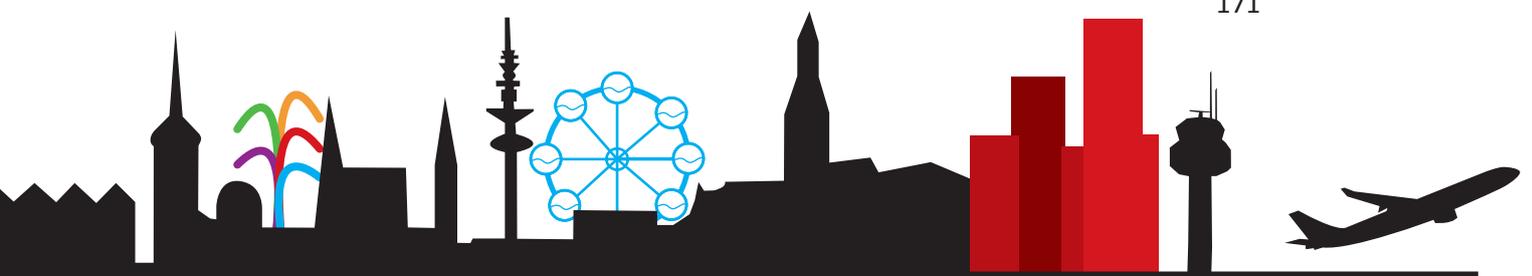
Darüber hinaus war uns auch die Tutorin Jennifer Margitan, die uns neben inhaltlichen Hilfestellungen auch organisatorisch-praktische Tipps gab, eine große Hilfe. Vor allem gegen Ende der Projektarbeit, als das Projekt sehr zeitintensiv war, unterstützte sie uns fachlich.

Auch Herr Julian Petrin, Geschäftsführer von Nexthamburg, Herr Prof. Jürgen Pietsch sowie Stefan Kreuz halfen uns durch ihre Teilnahme und ihrem Wissen an einer Diskussion über Bürgerbeteiligung bei unserer Projektarbeit inhaltlich sehr weiter.

Sich zu diesem Thema in einem Interview zu äußern, erklärte sich auch Herr Prof. Thomas Krüger bereit. Vielen Dank!

Danke auch an Frau Beate Weninger, ohne sie wir nicht über die verschiedenen Internetnutzer und -strukturen bei Nexthamburg Bescheid wüssten.

Nicht zuletzt wäre dieses Projekt ohne Frau Prof. Alenka Poplin nicht angeboten worden. Vielen Dank, dass Sie uns eine Teilnahme ermöglicht und uns über interne Besprechungen informiert haben!



# Quellenverzeichnis

## Literatur:

Bischoff; Selle; Sinning: Informieren, Beteiligen, Kooperieren: Kommunikation in Planungsprozessen: Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Dortmund 2005

Brockhaus Enzyklopädie in 24 Bänden. Auflage 19: Band 23, Mannheim 1994

Friedrich, Katja: Stadt spielt Stadt, Dresden 2005

Gaßner, Hartmut; Holznagel, Bernd; Lahl, Uwe: Mediation. Verhandlungen als Mittel der Konsensfindung bei Umweltstreitigkeiten, Planung und Praxis im Umweltschutz. Bd. 5. Bonn 1992; nach: Selle, Klaus: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 2005

Gellner, Winand: Ideenagenturen für Politik und Öffentlichkeit, Think Tanks in den USA und in Deutschland, Studien zur Sozialwissenschaft Band 157, Westdeutscher Verlag, Opladen 1995.

Hill, Alexandra: Stadtplanung im Internet, Dortmund 2002.

Hüther, Gerald: Die Macht der inneren Bilder. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2006.

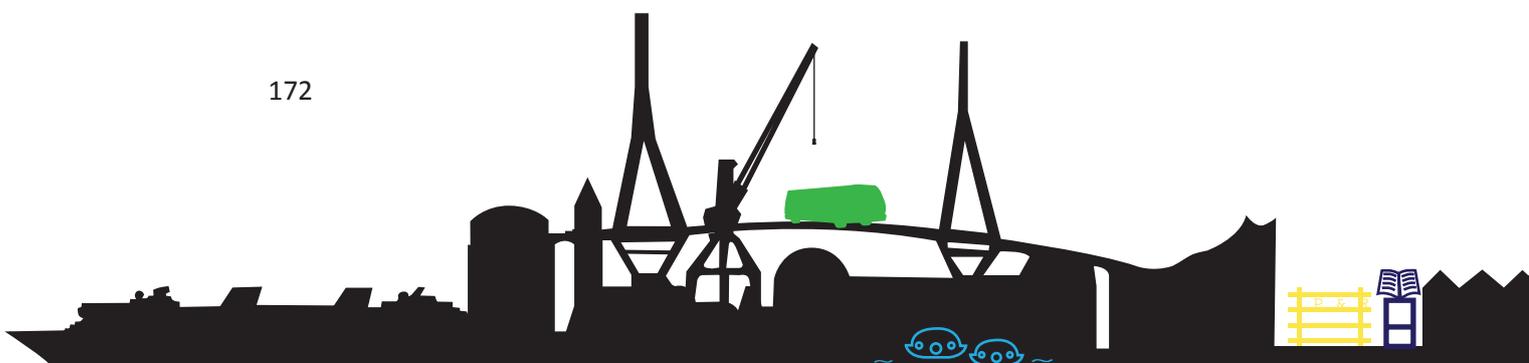
Kroeber-Riel: Bildkommunikation: Imagerystrategien für die Werbung. Vahlen, München 1996.

Neuhaus, Rolf: Partizipation und Integration, Dortmund 2007.

Selle, Klaus (Hrsg.): Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Bauverlag Wiesbaden, Berlin 1996.

Selle, Klaus: Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Eine Übersicht zu Formen, Verfahren und Methoden. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 2005.

Thunert, Martin: Think Tanks in Deutschland – Berater der Politik? In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B51/2003, S. 30-38.



Qu, Cuisong: Gemischtfunktionale Hochhäuser in China und Deutschland. TU Darmstadt, Fachbereich Architektur, Darmstadt 2003.

### Experteninterviews:

Interview mit Suitbert Schmitt am 17.11.09

Präsentation von Beate Weninger im Rahmen des Nexthamburg Research Meetings vom 2.12.2009

Dipl.-Ing. Peters; Dipl.-Ing. Magazowski: Veranstaltung „Einrichtungen der Stadttechnik“. HCU Hamburg am 30.11.2009

### Links:

ACE Auto Club Europa e.V.: <http://www.clever-pendeln.de/www/beispiel/index.php?bid=36>, Zugriff am 15.01.2010

airliners.de, 2007: Hamburg Airport ist Wirtschafts- und Beschäftigungsmotor für Schleswig-Holstein; <http://www.airliners.de/nachrichten/bereiche-management/personal/hamburg-airport-ist-wirtschafts-und-beschaeftigungsmotor-fuer-schleswig-holstein/11354>, Zugriff am 25.01.2010

ATG Alster-Touristik GmbH: <http://www.alstertouristik.de/flotte.php>, Zugriff am 18.01.10

ATG Alster-Touristik GmbH: <http://www.alster-schleusenwaerter.de/schleusenwaerter.htm>, Zugriff am 18.01.10

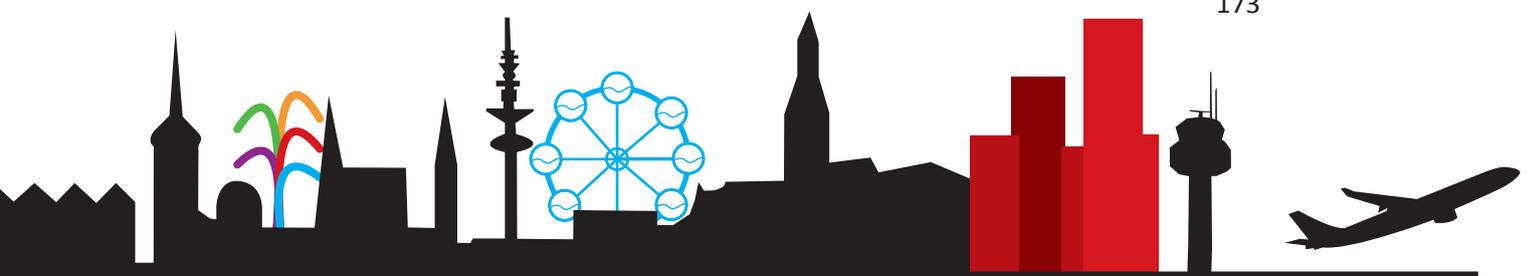
archo student-online GmbH: <http://www.student-online.net/dictionary/action/viewGlossary/5214a7b2-b9e9-1028-9a84-00096b3f4e2e>, Zugriff am 18.01.2010

BauGB: §2 Aufstellung der Bauleitpläne: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_2.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_2.html), Zugriff am 11.12.2009

BauGB: §3 Beteiligung der Öffentlichkeit: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009

BauGB: §1 Abs. 3: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009

BauGB: §4: [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_3.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_3.html), Zugriff am 11.12.2009



Berliner Fernsehturm: <http://www.tv-turm.de/>, Zugriff am: 12.01.2010

Balboa Park: <http://www.balboapark.org/>, Zugriff am 05.12.2010

Balboa Park: <http://www.balboapark.org/info/>, Zugriff am 05.12.2010

Blessing, Ulli: <http://www.hybrid-autos.info/elektro-fahrzeuge/smart/smart-fortwo-electric-drive-2009.html>, Zugriff am 27.1.2010

Blessing, Ulli: <http://www.hybrid-autos.info/elektro-fahrzeuge/mercedes/mercedes-benz-concept-bluezero-2009.html>, Zugriff am 27.1.2010

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de>, Zugriff am 16.12.2009

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: [http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/cIn\\_016/nn\\_259522/Content/Projekte-nexthamburg.html?\\_\\_nnn=true](http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/cIn_016/nn_259522/Content/Projekte-nexthamburg.html?__nnn=true), Zugriff am 13.12.2009

Berleb & Wolf-Berleb GbR: <http://www.projektmagazin.de/glossar/gl-0764.html>, Zugriff am 10.12.09

Berufliches Schulzentrum Schwäbisch Hall: [http://www.hausmeister-im-bsz.de/html-photovoltaikanlage\\_1.html](http://www.hausmeister-im-bsz.de/html-photovoltaikanlage_1.html), Zugriff am 15.12.2009

Broch, S., 2009: Das Kölner Bücherbüdchen „minibib“ geht an den Start; <http://www-report-k.de/content/view/20060/>, Zugriff am 25.10.2010

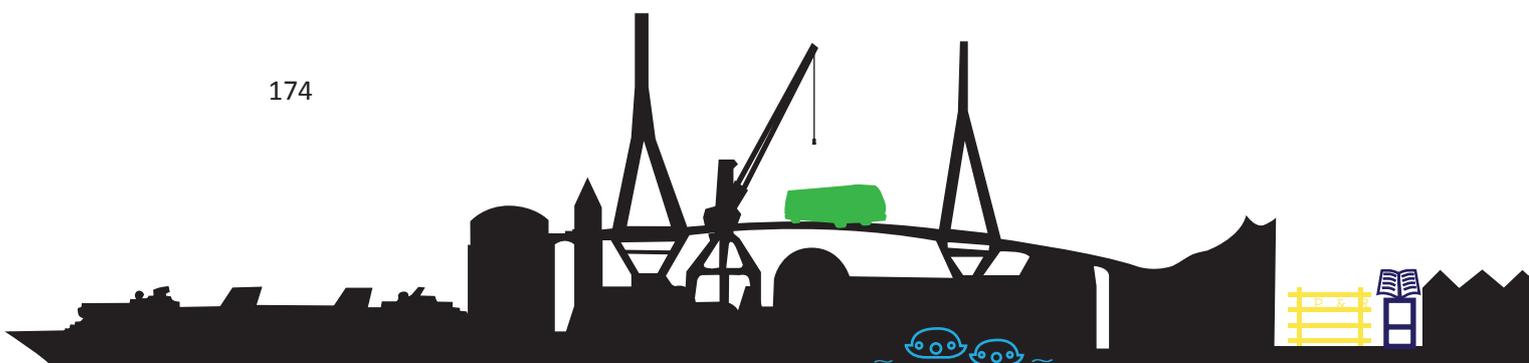
ECOLUP Ecological Land Use Planning: Gesetzlich geregelte Bürgerbeteiligung Formelle Verfahren: [http://www.ecolup.info/docs/indexeco\\_navi.asp?id=767&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=7667](http://www.ecolup.info/docs/indexeco_navi.asp?id=767&domid=629&sp=D&m17204&m2=7237&m3=7667), Zugriff am 11.12.09

Falk Content & Internet Solutions GmbH & Co. KG: Bad Arnis an der Schlei - die kleinste Stadt Deutschlands. <http://places.falk.de/de/places/bad-arnis-der-schlei-die-kleinste-stadt-deutschlands-112003925>, Zugriff am 08.03.2010

Hein, Reiner, 2008: Abtauchen in Arlheigen bis auf 40m: <http://www.faz.net/sRub8D05117E1AC946F5BB438374CCC294CC/Doc~E2B967CBEAC1441C0B0DF0EE08582EDD~ATpl~Ecommon~Scontent.html>, Zugriff am 12.01.2010

Handelskammer Hamburg: [http://www.hk24.de/share/hw\\_online/hw2006-artikel/17\\_innovation\\_umwelt/06\\_07\\_22\\_brennstoffzellen.html](http://www.hk24.de/share/hw_online/hw2006-artikel/17_innovation_umwelt/06_07_22_brennstoffzellen.html), Zugriff am 15.12.2009

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv-mobility.com/node/903>, Zugriff am 15.12.2009



Hamburger Hochbahn AG: <http://www.zemships.eu/de/projekt/beschreibung/index.php>, Zugriff am 18.01.10

HADAG Seetouristik und Fährdienst AG: <http://www.hadag.de/hafenfaehren.php>, Zugriff am 18.01.10

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv.de/fahrplaene-strecken-streckennetzplaene/tarifplaene/>, Zugriff am 16.12.2009

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundsbericht 2007: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht\\_2007.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht_2007.pdf), Zugriff am 29.01.2010

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundsbericht 2006: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht\\_2006.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht_2006.pdf), Zugriff am 29.01.2010

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: HVV Verbundbericht 2008: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht\\_2008.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundbericht_2008.pdf), Zugriff am 29.01.2010

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv-mobility.com/node/903>, Zugriff am 15.12.2009

Hamburger Verkehrsverbund GmbH: <http://www.hvv.de/fahrplaene-strecken-streckennetzplaene/tarifplaene/>, Zugriff am 16.12.2009

Hamburg Reiseführer Online: <http://www.hamburg-reisefuehrer.com/fernsehturm.html>, Zugriff am 12.01.2010

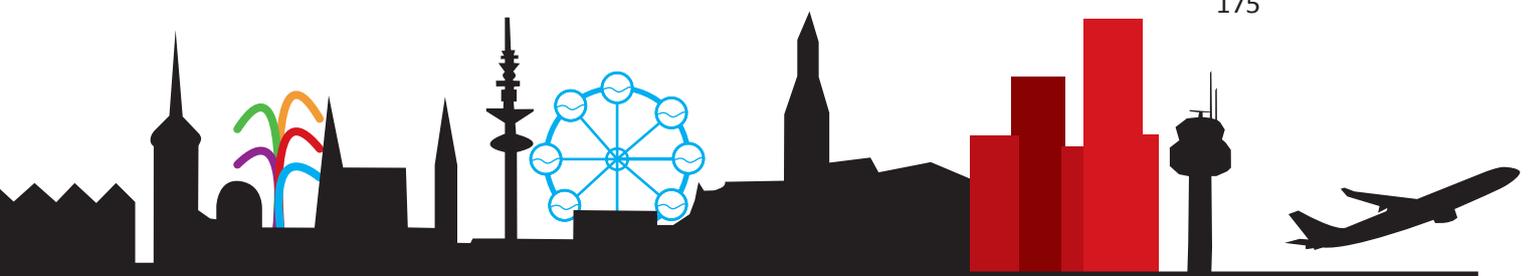
Hamburger Abendblatt Online: Telemichel nie wieder geöffnet, 15.04.2005: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article319999/Telemichel-nie-wieder-geoeffnet.html>, Zugriff am 12.01.2010

IDEA TV Ges. für kommunikative Unternehmensbetreuung mbH: [http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr\\_logistik/bericht-11300.html](http://www.innovations-report.de/html/berichte/verkehr_logistik/bericht-11300.html), Zugriff am 18.01.10

Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH: <http://www.igs-hamburg.de/206.0.html>, Zugriff am

Internationale Gartenschau Hamburg 2013 GmbH: <http://www.igs-hamburg.de/86.0.html?&L=http%3A%2F%2Fimagensecodigos.info%2Fimages%2Ftestup.txt%3F#c152>

Initiative Luftfahrtstandort Hamburg: <http://www.luftfahrtstandort-hamburg.de>, Zugriff am 25.01.2010



KATALYSE: <http://www.umweltlexikon-online.de/fp/archiv/RUBmobilitaetverkehr/ParkandRideSystem.php>, Zugriff am 13.01.2010

Kowalewski, Bettina, 2009: Das Kapselhotel von Den Haag, URL: [http://www.abenteuer-reisen.de/reiseziel/niederlande/reportage/crazy\\_hotels\\_?page=0%2C0](http://www.abenteuer-reisen.de/reiseziel/niederlande/reportage/crazy_hotels_?page=0%2C0), Zugriff am 13.01.2010

Makartsev, A. ,2009: Englischs Dorf richtet Bibliothek in Telefonzelle ein; <http://rhein-zeitung.de/on/09/11/30/news/t/rzo645271.html?markup=rzo645271>, Zugriff am 25.01.2010

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: <http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/>, Zugriff am 18.12.2010

Museumsverband Hamburg e.V.: <http://www.museen-in-hamburg.de/>, Zugriff am 17.01.2010

Nimmbus: Kurzstrecken- Fahrkarte: <http://www.nimmbus.de/frame.php?doc=infotar2007.htm>, Zugriff am 15.12.2009

Nexthamburg UG: Stadttor Hauptbahnhof – Eine Idee von Johannes: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 30.01.2010

Nexthamburg UG: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 30.01.2010

Nexthamburg UG: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 18.11.09

Olympiaturm München: <http://www.olympiapark.de/de/home/touren-besichtigungen/besichtigungen/olympiaturm>, Zugriff am 12.01.2010

P+R Park & Ride GmbH München: <http://www.parkundride.de/>, Zugriff am 13.12.2010

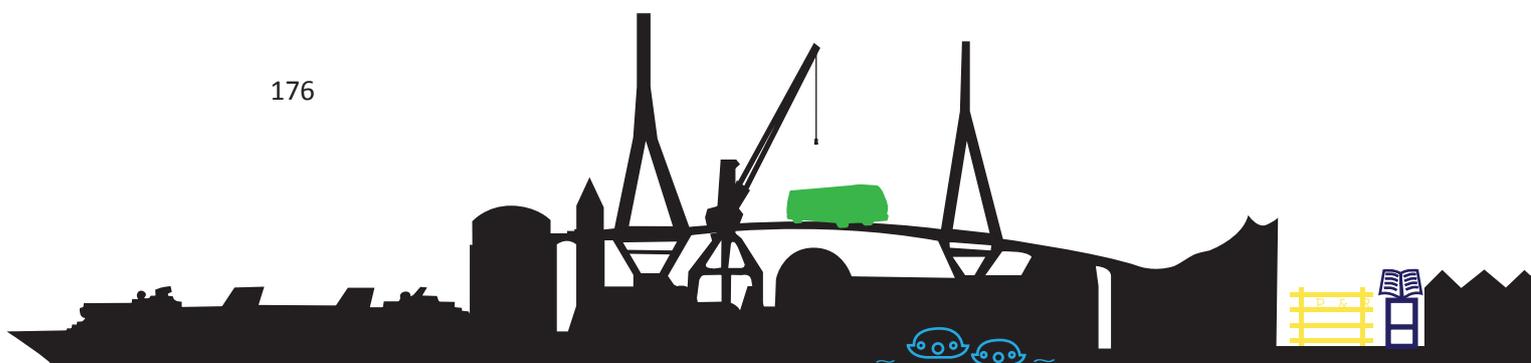
Raffay Unternehmensverbund: <http://www.pop-hamburg.de/html/presse.htm>, Zugriff am 27.01.2010

Sinus Socivision GmbH: [http://www.sociovision.de/uploads/tx\\_mpdownloadcenter/vhw\\_Heft\\_4\\_2006\\_Trendbefragung.pdf](http://www.sociovision.de/uploads/tx_mpdownloadcenter/vhw_Heft_4_2006_Trendbefragung.pdf) zugriff am 5.01.2010

Stadt Gelsenkirchen: [http://umweltportal.gelsenkirchen.de/Mobilitaet\\_und\\_Verkehr/Verwaltungsfahrgemeinschaften.asp](http://umweltportal.gelsenkirchen.de/Mobilitaet_und_Verkehr/Verwaltungsfahrgemeinschaften.asp), Zugriff 12.01.2010

Statista GmbH: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/4922/umfrage/preise-von-park-and-ride-anlagen-in-europaeischen-staedten/>, Zugriff am 12.01.2010

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig- Holstein: [http://www.statistik-nord.de/uploads/tx\\_standocuments/A\\_I\\_1\\_vj091.pdf](http://www.statistik-nord.de/uploads/tx_standocuments/A_I_1_vj091.pdf), Zugriff am 14.1.2010



Statistisches Bundesamt: <https://www.genesis.destatis.de/genesis/online;jsessionid=E925E1030DB770257AFF8219BA6B9054.tcggen2>, Zugriff am 14.01.2010

Stiftung MITARBEIT Bundesgeschäftsstelle: [http://www.buergergesellschaft.de/fileadmin/pdf/gastbeitrag\\_bbs\\_080620.pdf](http://www.buergergesellschaft.de/fileadmin/pdf/gastbeitrag_bbs_080620.pdf) zugriff am 5.01.2010

Stiftung Preußischer Kulturbesitz: [http://www.museumsinsel-berlin.de/index.php?lang=de&page=2\\_1](http://www.museumsinsel-berlin.de/index.php?lang=de&page=2_1), Zugriff am 17.01.2010

Tokyo Metropolitan Governant: <http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/TOPICS/2005/ftf2g300.htm>, Zugriff am 12.01.2010

TU-Berlin: Formelle und informelle Instrumente der Raumplanung: [http://planung-tu-berlin.de/Profil/Formelle\\_und\\_Informelle\\_Planungen.htm](http://planung-tu-berlin.de/Profil/Formelle_und_Informelle_Planungen.htm), Zugriff am 11.12.2009

Think Tanks in Deutschland: [http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang\\_2006\\_think-tanks-in-deutschland.pdf](http://www.thinktankdirectory.org/blog/wp-content/uploads/2007/05/lang_2006_think-tanks-in-deutschland.pdf), Zugriff 24.01.2010

Vattenfall Europe Berlin: <http://www.innovation-brennstoffzelle.de>, Zugriff am 15.12.2009

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zerstörtes Hamburg: [http://www.geschichteinchronologie.ch/eu/3R/Federau\\_D-finanzpolitik-d/zerbombtes-Hamburg-1945.jpg](http://www.geschichteinchronologie.ch/eu/3R/Federau_D-finanzpolitik-d/zerbombtes-Hamburg-1945.jpg), Zugriff am 12.12.2010

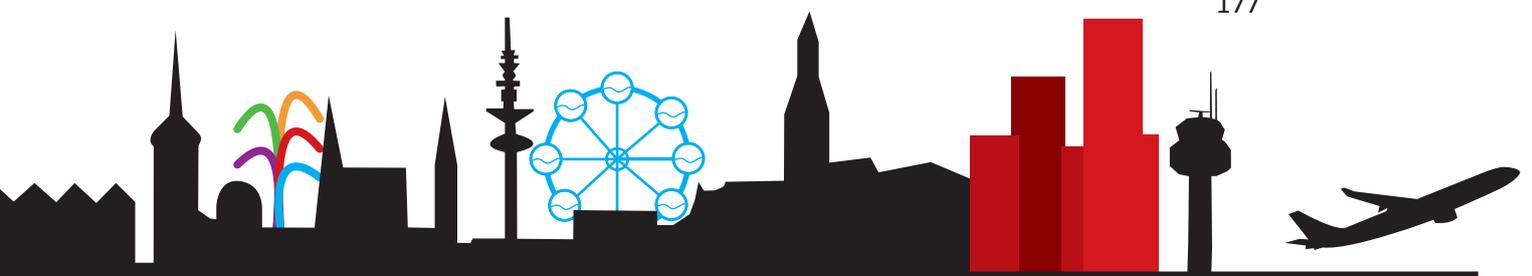
Abb. 2: DESY: [http://dctp.voellergeppert.com/presse/fotos/sintflut\\_hochwasser\\_hamburg\\_1962.JPG](http://dctp.voellergeppert.com/presse/fotos/sintflut_hochwasser_hamburg_1962.JPG), Zugriff am 12.12.2010

Abb. 3: Flut 17. Februar 1962: [http://www.al.fh-osnabrueck.de/uploads/pics/050405\\_Hamburg\\_DESY\\_Seite\\_1\\_Bild\\_0001.jpg](http://www.al.fh-osnabrueck.de/uploads/pics/050405_Hamburg_DESY_Seite_1_Bild_0001.jpg), Zugriff am 23.01.2010

Abb. 4: Kohlbrandbrücke: [http://farm4.static.flickr.com/3468/3835681827\\_a53bda82f8.jpg](http://farm4.static.flickr.com/3468/3835681827_a53bda82f8.jpg), Zugriff am 12.12.2010

Abb. 5: Containerumschlagplatz: [http://www.bigcitypictures.de/images/product\\_images/popup\\_images/Das-Containerschiff-Hamburg-509-2.jpg](http://www.bigcitypictures.de/images/product_images/popup_images/Das-Containerschiff-Hamburg-509-2.jpg), Zugriff am 12.12.2010

Abb. 6: Reeperbahn: <http://www.galeriehilanehvonkories.de/assets/images/dombrowski/jedes-bild-ist-mir-begegnet/lightbox/large/Reeperbahn.jpg>,



Zugriff am 12.12.2010

Abb. 7: Next Hamburg Logo: <http://www.nexthamburg.de>, Zugriff am 21.11.09

Abb. 8: Arbeitsgruppe bei der zweiten Next Hamburg Session: eigene Darstellung

Abb. 9: Mindmapping: 1. Öffentliche Veranstaltung, Altonaer Kultwerk

Abb. 10: Verortung der Ideen: eigene Darstellung

Abb. 11: gartenhausquelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von: <http://yalesustainablefoodproject.files.wordpress.com/2008/10/vertical-farming-7.jpg>, Zugriff am 18.01.2010

Abb. 12: Fernsehturm Hamburg: [http://images.pixelio.de/data/media/132/Ft\\_06.jpg](http://images.pixelio.de/data/media/132/Ft_06.jpg), Zugriff am 26.01.2010

Abb. 13: Bibliotheken auf dem Rathausmarkt

Abb. 14: Minibibliothek

Abb. 15: Elbquartier: Eigene Darstellung

Abb. 16: Kapselhotel: Eigene Darstellung auf Grundlage von: <http://www.aussteigen.de/wp-content/uploads/2009/11/DenHaag-Kapsel-Hotel-300x225.jpg>, Zugriff am 11.02.2010

Abb. 17: Livingbridge: [http://blog.maground.com/wp-content/uploads/2009/09/Living\\_Bridge.jpg](http://blog.maground.com/wp-content/uploads/2009/09/Living_Bridge.jpg), Zugriff am 09.11. 2010

Abb. 18: Livingbridge Innenansicht: [http://www.thing-hamburg.de/fileadmin/redaktion/Bilder\\_OEffentlichkeit/Living\\_Bridge\\_Innen\\_02.jpg](http://www.thing-hamburg.de/fileadmin/redaktion/Bilder_OEffentlichkeit/Living_Bridge_Innen_02.jpg), Zugriff am 09.11.2010

Abb. 19: Creativebridge

Abb. 20: Aviationcenter: Eigene Darstellung auf Grundlage von: [http://www.fhfrankfurt.de/media/fb1/Studiengaenge/Geko\\_B\\_Eng/bachelorarbeiten/2008/bohland/ba\\_bohland\\_abb.9.jpg](http://www.fhfrankfurt.de/media/fb1/Studiengaenge/Geko_B_Eng/bachelorarbeiten/2008/bohland/ba_bohland_abb.9.jpg), Zugriff am 23.01.2010

Abb. 21: Museumstürme: Eigene Darstellung

Abb. 22: Grafik zur Imageanalyse: Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Verbundsbericht 2006: [http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht\\_2006.pdf](http://www.hvv.de/pdf/wissenwertes/verbundsbericht_2006.pdf), Zugriff am 29.01.2010

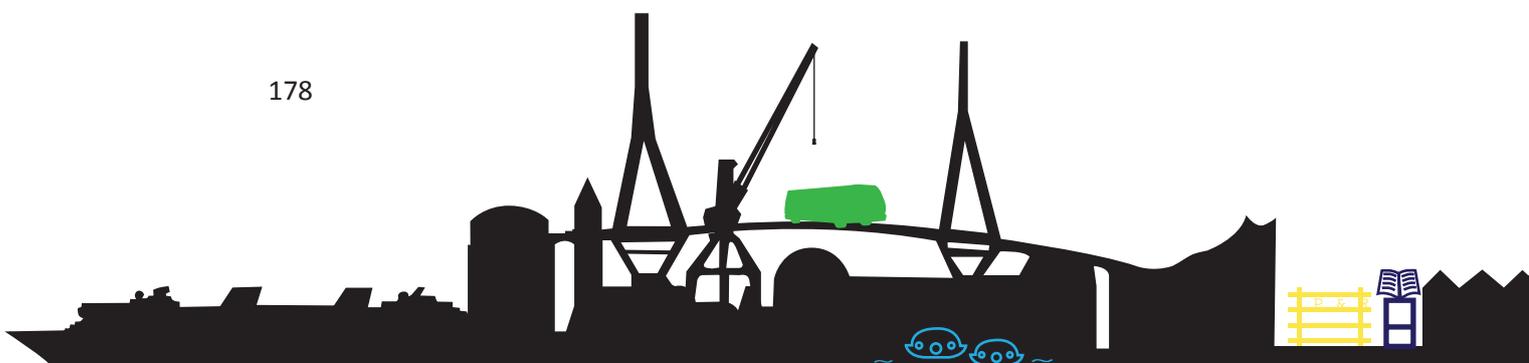


Abb. 23: Ring 0: eigene Darstellung auf Grundlage des HVV Tarifsplanes

Abb. 24: Darstellung der Gruppe „Stadttor Hamburg“, im Rahmen der 2. Next Hamburg Session.

Abb. 25: Solarpanelen auf dem Flughafen München

Abb. 26: [www.deutschebp.deliveassetsbp\\_internetgermanySTAGINGhome\\_assetsimagessolarenergiekarten\\_grafikenBrennstoffzelle\\_18x13cm.jpg.jpg](http://www.deutschebp.deliveassetsbp_internetgermanySTAGINGhome_assetsimagessolarenergiekarten_grafikenBrennstoffzelle_18x13cm.jpg.jpg), Zugriff am 05.01.2010

Abb. 27: City Maut: Eigene Darstellung auf Grundlage Deutsche Stadtgrundkarte (DSGK), vom Landesvertrieb Geoinformation und Vermessung Hamburg: <http://www.hamburg.de/startseite-landesbetrieb-geoinformation-und-vermessung/>, Zugriff am 5.1.10

Abb. 28: Straßenquerschnitt Jungfernstieg: Eigene Darstellung

Abb. 29: Das Alsterufer vom Wasser aus: Eigene Darstellung

Abb. 30: Tunnel: <http://www.seegras.at/images/eep/EF1001.jpg>, Zugriff am 13.03.2010

Abb. 31: Internetauftritt P+R GmbH: <http://www.parkundride.de>, Zugriff am 20.01.2010

Abb. 32: Beispiel P+R Anlage: <http://www.froetscherlichtenwagner.at/index.php?mPsi d=QSn84oP1GHNqBIC&do=ProjectImageView>, Zugriff am 10.01.2010

Abb. 33: Zemship: ATG Alster-Touristik GmbH: <http://www.alstertouristik.de/flotte.php>, Zugriff am 18.01.10

Abb. 34: Hammerbrook öffentliche Plätze: Eigene Darstellung

Abb. 35: Silhouette Hammerbrook: Eigene Darstellung

Abb. 36: Hochhausquartier Hammerbrook: Eigene Darstellung

Abb. 37: 3D-Modell umnutzung Gleisquartier: Eigene Darstellung

Abb. 38: Schaubild Nutzungsdurchmischung: <http://zeus.zeit.de/wissen/umwelt/2009-09/wissen-05-75/wissen-05-75-650.jpg>, Zugriff am 10.01.2010

