

PHASE II - IDEEN ENTWICKELN

OBERBILLWERDER - NEUER STADTTTEIL IM GRÜNEN

Dokumentation der Ideenwerkstatt
vom 2. bis 4. März 2017



Hamburg



IBA_HAMBURG

Stadt neu bauen



WONNE/ FÜR ALLE
verschiedene Altersgruppen
Trilogie & Intergruppen
P.E. Nachhaltigkeit
Expansive Populäre
Spezialerschaffung
mit Qualität
beside Es. Zone
begrenzte Flächen



AUTODACH / SMART MOBILITY

- 1. Sonnenkollektoren
- 2. Mikrobius Kraft
- 3. E-Mobility
- 4. Car Sharing
- 5. Car2Go

Platz für Nachverdicht.?
2. Flurnachverdicht.
3. Stadtpark
4. Kanäle



LAUFSTRECKE

- 1. alternative Freizeitmöglichkeiten vor der Tür!
- 2. Naturerlebnis
- 3. verbindet die Stadtteile



GEWERBEHAUS

- 1. für Ausgangszone, Aktiv
- 2. für spontane Gewerbe
- 3. befindet!
- 4. Start Ups
- 5. flexible



Inhalt

04	OBERBILLWERDER - NEUER STADTTEIL IM GRÜNEN
04	Einleitung
06	Oberbillwerder
08	WAS BISHER GESCHAH
08	Beteiligung Phase I „Sammeln und informieren“
10	DIE IDEENWERKSTATT
10	Beteiligung Phase II „Ideen entwickeln“
11	Die Ideenwerkstatt auf einen Blick
12	Zusammenfassung und Ausblick - Erkenntnisse aus der Ideenwerkstatt
14	DOKUMENTATION DER ERGEBNISSE DER EXPERTENGRUPPEN
16	Städtebauliche Qualität
26	Wohnen und Nachbarschaft
30	Lebendige Vielfalt
38	Nachhaltigkeit
46	Mobilität
54	Kulturlandschaft
66	DOKUMENTATION BÜRGERWORKSHOP
100	VERZEICHNIS MATERIALBIBLIOTHEK
102	IMPRESSUM

Oberbillwerder - neuer Stadtteil im Grünen

Mit Oberbillwerder wird im Bezirk Bergedorf ein neuer Stadtteil für Hamburg geplant, denn die Stadt wächst. Jährlich sollen deshalb 10.000 neue Wohnungen gebaut werden. Bei der Frage wo diese geschaffen werden können, verfolgt der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg eine doppelte Strategie. Mit „Mehr Stadt in der Stadt“ wurde die verstärkte Nutzung der inneren Stadtbereiche überschrieben. Aufgrund der hohen Wohnungsnachfrage ist 2016 zusätzlich das Programm „Mehr Stadt an neuen Orten“ aufgelegt worden, verbunden mit der Herausforderung, äußere Bereiche städtebaulich zu erschließen, ohne Hamburgs grünen Charakter zu beeinträchtigen.

Mit ca. 120 Hektar ist Oberbillwerder nicht nur Hamburgs zweitgrößtes Stadtentwicklungsprojekt, sondern soll als der 105. Stadtteil der

Hansestadt auch etwas ganz Besonderes werden: lebenswert und attraktiv, inklusiv und integrativ, umweltfreundlich und zukunftsbeständig. Die Entwicklung eines neuen Stadtteils von dieser Größenordnung ist von herausragender Bedeutung für den Bezirk Bergedorf und die ganze Stadt. Deshalb hat die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnen am 28. September 2016 ausdrücklich darauf hingewiesen, für die Erarbeitung des Masterplans bis Ende 2018 einen sehr offenen und transparenten Prozess mit vielen Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit, Fachexpertinnen und -experten, Wirtschaft, Politik und Verwaltung zu wählen und eine umfangreiche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürgern sicherzustellen. Eine erste Phase „Sammeln und Informieren“ endete im Februar 2017. Die Ergebnisse sind in einer Broschüre dokumentiert.

Ideenwerkstatt

Ein wichtiger Baustein in dem Prozess zur Erarbeitung eines Masterplans und gleichzeitig Hauptbestandteil der Phase II „Ideen entwickeln“ war die Ideenwerkstatt vom 2. bis 4. März 2017. Die daraus hervorgegangenen Ergebnisse und Erkenntnisse dokumentiert die vorliegende Broschüre. Das Format ermöglichte es, eine große Bandbreite an Expertisen in einem dialogischen Prozess zu erarbeiten. Dafür kamen Expertinnen und Experten aus Praxis und Wissenschaft zusammen und entwickelten gemeinsam erste Zielvorstellungen für den neuen, zukunftsweisen Stadtteil Oberbillwerder.

Es wurden Strategien, Thesen und Ideen erarbeitet, die den nachfolgenden Planungsschritten zugrunde gelegt werden. Eine wesentliche Herausforderung besteht darin, dass diese auch noch in 10 bis 15 Jahren als innovative und tragfähige Bausteine für ein lebenswertes und nachhaltiges Stadtquartier funktionieren. Neben den Expertisen der Fachleute war der Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern aus dem gesamten Hamburger Stadtgebiet ein zentrales Element auf dem Weg zur Entwicklung erster Leitziele für Oberbillwerder. Die in einem abendlichen Bürgerworkshop gewonnenen, wertvollen Erkenntnisse und der direkte Wissenstransfer mit der (lokalen) Öffentlichkeit konnte von den Expertinnen und Experten in die weitere Arbeit integriert werden.

DR. DOROTHEE STAPELFELDT, SENATORIN FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN:

Der inhaltliche Austausch mit Expertinnen und Experten zu Beginn eines so bedeutsamen Vorhabens wie der Entwicklung des neuen Stadtteils Oberbillwerder ist wichtig und gewinnbringend für die weitere Planung. Ebenso bedeutsam sind aber auch die vielen Ideen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger, welche an beiden Abenden der Ideenwerkstatt engagiert vorgetragen und gemeinsam diskutiert wurden. So tragen der öffentliche Diskurs und eine hohe Fachkompetenz ganz wesentlich zur Ausbildung eines konstruktiven Planungsprozesses bei, dessen Ziel in der Entstehung eines attraktiven und lebendigen Stadtteils Oberbillwerder liegt.

ARNE DORNQUAST, BEZIRKSAMTSLEITER BERGEDORF:

Wirklich beeindruckt hat mich das Format am ersten Abend mit dem sehr guten Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Auch ich habe viel mitgenommen und gelernt. Das ist für mich ein plastisches Beispiel dafür, dass so ein offenes, kooperatives Planungsverfahren uns als Projektverantwortliche weiterbringt. Ich bin sehr erfreut, wie viele Menschen sich an den beiden Abenden eingebracht haben; nicht um zu meckern, sondern um mitzumachen.

KAREN PEIN, GESCHÄFTSFÜHRERIN IBA HAMBURG GMBH:

Die Ideenwerkstatt hat uns wichtige Erkenntnisse für das anstehende Planungsverfahren geliefert. Erfreulich war das hohe Maß an Übereinstimmung zwischen den Wünschen der Bürgerinnen und Bürgern und den von uns eingeladenen Expertinnen und Experten.



Oberbillwerder

Die Fläche für den neuen Stadtteil Oberbillwerder ist derzeit vor allem landwirtschaftlich genutzt und liegt in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station Allermöhe, nicht weit entfernt vom Bergedorfer Zentrum und dem Fernbahnhof Bergedorf.

Der künftige Stadtteil befindet sich in den Bergedorfer Vier- und Marschlanden. Er umfasst den Kulturlandschaftsraum Billwerder zwischen Bahnlinie im Süden und dem geschwungenen Verlauf der Bille mit dem Straßendorf Billwerder im Norden. Prägend ist das Marschenhufendorf Billwerder mit zahlreichen denkmalgeschützten Hofstellen und den dort ansetzenden langgestreckten Hufen.

Im Osten und Süden ist der Planungsraum von verschiedenen Stadterweiterungen des 20. Jahrhunderts geprägt: Im Osten findet sich hinter Kleingärten der Stadtteil Bergedorf-West mit bis zu 15-geschossigen Geschosswohnungsbauten und winkelförmiger, vier- bis fünfgeschossiger Bebauung aus den 1960er Jahren. Im Süden grenzen direkt hinter dem Bahndamm die Wohngebiete Neuallermöhe-Ost und Neuallermöhe-West an den neuen Stadtteil. Hier leben etwa 24.000 Einwohnerinnen und Einwohner. In Neuallermöhe-Ost wurde in den 1980er Jahren ein Gebiet mit verschiedenen Wohntypologien für 10.000 Menschen realisiert. Der Einfamilienhausanteil liegt bei 33 %, der Geschosswohnungsbau hat maximal vier Geschosse. In den 1990er

Jahren erfolgte die Bebauung des angrenzenden Areals Neuallermöhe-West. Mit einer Gebäudehöhe von bis zu fünf Geschossen und einem Einfamilienhausanteil von rund 21 % ist hier die städtebauliche Dichte deutlich höher. Heute leben hier rund 14.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

So ergibt sich für die Entwicklung Oberbillwerders ein interessantes Spannungsfeld: Zum einen ist das Areal von Siedlungsgebieten des Bezirks Bergedorf umfasst, zum anderen bieten Landschafts- und Naturräume vielfältige Erholungsgebiete.

Mit Oberbillwerder soll ein neuer, urbaner Stadtteil entstehen. Gewünscht sind lebendige Nachbarschaften mit vielseitigen Angeboten für Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport und Erholung. Eine Herausforderung besteht darin, das Verhältnis der neuen Bebauung zur Landschaft zu definieren. Mit der Entwicklung des Stadtteils bietet sich die Chance, zusätzlich zu einem vielfältigen Wohnungsangebot neue, attraktive Arbeitsstätten für die heutigen und künftigen Bergedorferinnen und Bergedorfer und auch für Bürgerinnen und Bürger aus anderen Stadtteilen zu schaffen. Oberbillwerder soll unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Wohnungen für Studenten, Familien, barrierefreie Wohnungen, Eigentumswohnungen, Mietwohnungen, Angebote für Baugemeinschaften und vieles mehr sind hier gewünscht.



Naturschutzgebiet
Boberger Niederung

Billwerder

Oberbillwerder

Bergedorf-West

S Allermöhe

Neuallermöhe-West

Nettelburg S

Neuallermöhe-Ost

Was bisher geschah

Beteiligung Phase I „Sammeln und informieren“

	Phase		Zeitraum
✓	1 Sammeln und informieren	Auftaktveranstaltung Onlinebeteiligung Stellungnahmen Einzelgespräche Dokumentation	Oktober 2016 - Februar 2017
✓	2 Ideen entwickeln	Ideenwerkstatt Auswertung Dokumentation	März 2017 - Juni 2017
	3 Pläne machen	Qualifizierungsverfahren	Juni 2017 - April/Mai 2018
	4 Zukunft gestalten	Masterplanung	April/Mai 2018 - September 2018

Oktober 2016 bis Februar 2017

Zeitnah nach der Beauftragung der IBA Hamburg GmbH für die Erstellung eines Masterplans für Oberbillwerder, begann die erste Phase der Beteiligung. Ziel war das Sammeln von Hinweisen, Wünschen und Meinungen sowie das Informieren der Öffentlichkeit.

Die Phase bestand aus drei Bausteinen:

- In aufsuchenden Befragungen wurden Gespräche mit verschiedenen Initiativen sowie kulturellen, sozialen und sportlichen Einrichtungen, Vereinen und Naturschutzverbänden aus dem Bezirk Bergedorf geführt.
- Der öffentliche Startschuss für die Entwicklung des neuen Stadtteils fiel am 21. Dezember 2016. In der Auftaktveranstaltung „Oberbillwerder - neuer Stadtteil im Grünen“ konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über den anstehenden Prozess und das Projekt informieren und zugleich aktiv ihre Ideen, Wünsche, Sorgen und Anregungen einbringen.

- Auch eine Online-Beteiligungs-Plattform wurde eingerichtet. Hier hatten Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, Beiträge zu verfassen, sie einer von zwölf Kategorien zuzuordnen und diese in einer Karte zu verorten.

Die Ergebnisse der Phase I wurden in einer Dokumentation zusammengefasst und stehen unter www.oberbillwerder-hamburg.de zur Verfügung.

GUTACHTEN (VORSTUDIEN):

1. Schalltechnische Untersuchung / Erschütterungsgutachten
2. Vorstudie Energiekonzept
3. Verkehrstechnische Stellungnahme
4. Entwässerungskonzeptvorstudie
5. Potenzialabschätzung für Naturschutz und Landschaftsplanung zum Planungsraum Billwerder
6. Agrarfachliches Gutachten
7. Artenkartierungsarbeiten



Die Ideenwerkstatt

Beteiligung Phase II „Ideen entwickeln“

Die Arbeit der Expertinnen und Experten

Ziel der Ideenwerkstatt war es, Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für den neuen Stadtteil im Grünen zu erarbeiten. Die Ideenwerkstatt öffnete den Planungsprozess Oberbillwerder für eine breite Öffentlichkeit. Waren in der ersten Phase vor allem die Bürgerinnen und Bürger sowie weitere interessierte Hamburgerinnen und Hamburger gefragt, stießen für die Ideenwerkstatt Fachleute aus ganz Deutschland und Europa dazu. Hierdurch konnte die Perspektive auf die Entwicklung erweitert werden: Expertinnen und Experten mit unterschiedlichen fachlichen Hintergründen entwickelten unter Einbeziehung der Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase Ideen und Ansätze zu den verschiedenen Themenfeldern:

- Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum
- Wohnen und Nachbarschaft
- Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur, Nachbarschaft
- Nachhaltigkeit - Energie und Wärmeversorgung, Baumaterialien
- Mobilität - multimodale Verkehrslösungen
- Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

Bürgerworkshop und Abendpräsentation

Ein wichtiger Baustein der Ideenwerkstatt war der Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürgern und den Expertinnen und Experten. Am ersten Abend ging es in einem Bürgerworkshop darum, Wissen, Ansichten und Leitideen mit den Expertinnen und Experten zu teilen und auch zu dokumentieren. In 21 zufällig zusammengestellten Kleingruppen erarbeiteten die Bürgerinnen und Bürger eigene Visionen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder. Diese konnten sie schriftlich auf einem vorbereiteten Papier festhalten oder modellhaft mit verschiedenen Materialien auf dem Luftbild verorten.

Zu den Expertinnen und Experten aus Planung und Wissenschaft gehörten Fachleute für Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur, Wasserwirtschaft, Verkehrsplanung, Agrarwissenschaften und viele weitere Bereiche. Außerdem waren Vertreterinnen und Vertreter der Fachbehörden und des Bezirksamtes Bergedorf Teil der Ideenwerkstatt. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere interessierte Hamburgerinnen und Hamburger waren eingeladen, aktiv an der Ideenwerkstatt mitzuwirken.

Tagsüber arbeiteten die eingeladenen Expertinnen und Experten in sechs Kleingruppen von fünf bis zehn Personen zu verschiedenen Themenbereichen. Zentrale Themen und Fragestellungen sowie die Ergebnisse aus der ersten Phase der Beteiligung wurden den Gruppen im Vorfeld bereit gestellt. Eine umfassende Bibliothek stand zur vertiefenden Lektüre zur Verfügung. Die Kleingruppen dokumentierten ihre Ergebnisse selbstständig in unterschiedlichen Formaten, welche auf den Seiten 14 bis 65 im Original abgebildet sind.

In regelmäßigen Abständen kamen jeweils zwei Expertinnen und Experten aus den verschiedenen Themenbereichen zu den einzelnen Kleingruppen hinzu - so konnten die ersten Ideen reflektiert, vertieft und weiterentwickelt werden. Die Protokolle und Modelle zeigen eine große Bandbreite an Ideen und Vorstellungen für den Stadtteil und was dieser für die umliegenden Orte leisten kann. Die eingeladenen Expertinnen und Experten bekamen einen guten Einblick in die Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger und wertvollen Input für die eigene Arbeit in den Themengruppen.

Die Dokumentation des Bürgerworkshops ist ab Seite 66 zu lesen.

Die Ideenwerkstatt auf einen Blick

Der 1. Tag: 2. März 2017

Expertenworkshop

Einführung: Charakterisierung des Projektgebiets und Vorstellung der Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase „Sammeln und informieren“

Arbeitsphase: Erarbeitung erster konzeptioneller Möglichkeiten für eine Leitidee für Oberbillwerder

Reflexion der ersten Ideen gemeinsam mit Vertretern der Hamburger Fachämter und des Bezirks Bergedorf

Bürgerworkshop

Einführung: Vorstellung der Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase und Erläuterung der Ziele der Ideenwerkstatt

Arbeitsphase an den einzelnen Gruppentischen: Erarbeitung erster Schlagwörter und Ideen für Oberbillwerder

Reflexion, Vertiefung und Weiterentwicklung der Vorschläge und Ideen mit je zwei Experten eines jeden Themenfeldes

Der 2. Tag: 3. März 2017

Expertenworkshop

Überprüfung der Visionen des Vortages innerhalb der Arbeitsgruppen im Hinblick auf die Erkenntnisse aus dem Bürgerworkshop

Präsentation und Diskussion der angepassten Thesen und Konzepte im Plenum

Überarbeitung und Finalisierung der themenspezifischen Thesen und Konzepte

Öffentliche Präsentation

Präsentation der Ergebnisse der Workshoparbeit durch die Expertengruppen

Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sowie Expertinnen und Experten zu den themenspezifischen Visionen

Abschluss: Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter und Senatorin Dr. Dorothee Stapelfeldt

Der 3. Tag: 4. März 2017

Ausstellung der Ergebnisse der vorangegangenen Tage, begleitet von Fotos der Veranstaltungen und Arbeitsphasen

Zusammenfassung und Ausblick - Erkenntnisse aus der Ideenwerkstatt

Die Entwicklung des neuen Stadtteils Oberbillwerder ist eine interdisziplinäre Herausforderung. Um jedoch die Positionen der einzelnen Fachbereiche in einem ersten Schritt zu schärfen, war die Ideenwerkstatt themenorientiert aufgebaut. Die Expertinnen und Experten haben sich Oberbillwerder in den sechs Gruppen jeweils aus ihrem fachlichen Blickwinkel genähert und in ihren Arbeitsgruppen Best-Practice-Beispiele recherchiert, Ideen entwickelt und Konzeptansätze erarbeitet. Dabei galt es, über den eigenen Tellerrand zu blicken und beispielsweise die Notwendigkeiten der Oberflächenentwässerung mit den Anforderungen des Städtebaus, der Mobilität oder Strategien für eine gelungene Mischung der Nutzungen zu verknüpfen. Die Notwendigkeit der engen Zusammenarbeit aller Disziplinen bei einem Stadtentwicklungsvorhaben dieser Größenordnung wird durch die Ergebnisse der Ideenwerkstatt bestätigt. Ebenfalls wichtige Impulse lieferte der Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern im Workshop am ersten Veranstaltungsabend. Zusammengefasst formulieren die Expertinnen und Experten für Oberbillwerder folgendes:

Ein neuer Stadtteil eingebettet in die Marschenlandschaft

Oberbillwerder soll ein Stück Stadt werden, das der Lage in der sie prägenden Kulturlandschaft gerecht wird. Durch den starken landschaftlichen Bezug, der Präsenz des Wassers und den Siedlungsstrukturen im Umfeld soll Oberbillwerder seine Stärke entwickeln. Dabei ergänzen sich die Forderungen, dass die Bebauung einen angemessenen Abstand zum Dorf Billwerder einhält und Natur und Landschaft so wenig wie möglich beeinträchtigt werden, mit dem Ziel einer maximalen Kompaktheit in einer fußläufigen Entfernung von z. B. 600 Metern zur S-Bahn-Station Allermöhe.

Die Bahntrasse ist ein strukturgebendes Element, das sowohl als Verbindungsglied zum Nachbarstadtteil, Emissionsquelle, bauliche Trennlinie als auch verkehrliche Anbindung etc. weiter betrachtet werden muss. Oberbillwerder bietet auch die Chance einer behutsamen Transformation

der angrenzenden Landwirtschaft. Hier können Stadt und Land als ein Raum gedacht und mit den Wünschen nach ökologischer Nahrungsmittelproduktion und Urban Gardening angereichert werden. Insbesondere der Übergang von Stadt zur Landschaft bedarf großer Aufmerksamkeit und Sensibilität.

Oberbillwerder braucht Dichte, Atmosphäre und Mischung

Besonderes Augenmerk wurde den Themen Dichte, Atmosphäre und Nutzungsmischung gewidmet. Für Oberbillwerder wird eine hohe Dichte als Garant für urbanes Leben bei gleichzeitig kleinräumig wechselnden Nutzungen und insbesondere auch Mehrfachnutzungen der Flächen favorisiert. Diese Ziele können auf unterschiedlichen Wegen erreicht werden. In jedem Fall angestrebt wird die Förderung der Lebendigkeit und Vielfalt des neuen Stadtteils auch über die Grundstücksvergabe an unterschiedliche Bauherren, insbesondere auch an Baugemeinschaften. Es gilt, aktive Nachbarschaften zu gestalten, die durch die gebaute Infrastruktur und identitätsstiftende Freiräume unterstützt werden.

Die lebendige Stadt wird durch das selbstverständliche Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten gestärkt. Dazu zählt neben den Forderungen nach öffentlichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen auch der Wunsch nach vielfältigen kooperativen Planungsansätzen, aktivem Community-Building sowie einer kontinuierlichen Kommunikation und Einbindung zukünftiger Nutzerinnen und Nutzer. Oberbillwerder bietet die große Chance, das Thema Arbeit in der Stadt von Beginn an strategisch sinnvoll einzubeziehen. Neue, insbesondere innovative Arbeitsplätze machen Oberbillwerder zukunftsfähig und schaffen Angebote für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Menschen aus anderen Stadtteilen. Aus dem Ort heraus lassen sich Alleinstellungsmerkmale in den Themenfeldern Gesundheit, Bewegung und Ernährung ableiten.

Oberbillwerder ist Teil eines Ganzen

Die Arbeitsgruppe Städtebau fasst die Erkenntnisse der Bürgerinnen und Bürger sowie der Expertinnen und Experten sehr treffend zusammen: „(...) dass Oberbillwerder im Kontext der gesamten Südost-Achse Hamburgs zu betrachten ist, insbesondere im Zusammenspiel mit seinen direkten Nachbarstadtteilen. Der neue Stadtteil kann in mehrfacher Hinsicht ein Impulsgeber für die bestehenden Stadtteile sein - indem er neue Anlaufpunkte, Einrichtungen, Angebote und eine soziale Durchmischung des Stadtraums schafft und seinerseits neue Frequenz für bestehende Einrichtungen in den bestehenden Stadtteilen bringt. Die Verbindungen und Übergänge zu den bestehenden Stadtteilen sollten demnach integraler Teil der städtebaulichen Überlegungen sein.“

Mobilitätskonzept mit Weitblick

Ausgehend von der Lage mit direktem S-Bahnanschluss, den Überlegungen zum zukünftigen Mobilitätsverhalten und den Anschlüssen an das Straßennetz muss Oberbillwerder als autoarmes Quartier geplant werden. Voraussetzung sind u. a. eine kompakte Bauweise, ein reduzierter Stellplatzschlüssel und alternative Mobilitätsgarantien von Beginn an. Mit Hilfe eines Mobilitätsfonds ließen sich Mieterticket, Mobilitätsberatung und Sharingpool etc. finanzieren. Es sind drei Anbindungen Oberbillwerders für den Kfz-Verkehr (West, Nord-Ost, Süd-Ost) notwendig. Für den Fuß- und Radverkehr braucht es attraktive Wegeverbindungen auch in die benachbarten Stadtteile, Anschlüsse an Velorouten sowie ebenerdige Fahrradstellplätze.

Oberbillwerder: offen - robust - anpassungsfähig - ressourcenschonend

Was die Zukunft bringt, wissen weder die Bürgerinnen und Bürger noch die Expertinnen und Experten. Deswegen besteht Einigkeit darin, dass die Planung und Realisierung des neuen Stadtteils in Etappen passiert. Oberbillwerder braucht resiliente und nutzungsoffene Architekturen und städtebauliche Strukturen, um auf Veränderungen zeitgemäß und flexibel reagieren zu können. Dabei soll Oberbillwerder auch als Modellquartier für einen klima- und ressourcenschonenden Stadtteil dienen. Die Bündelung von innovativen Strategien mit einem hohen Anteil an regenerativen Energien sowie vielseitige und verlässliche Mobilitätsangebote müssen im Fokus der weiteren Planungen stehen. Es gilt Flächenplanung, Raumnutzung und Energieversorgung zusammen zu denken.

Transparenter und kooperativer Planungsprozess

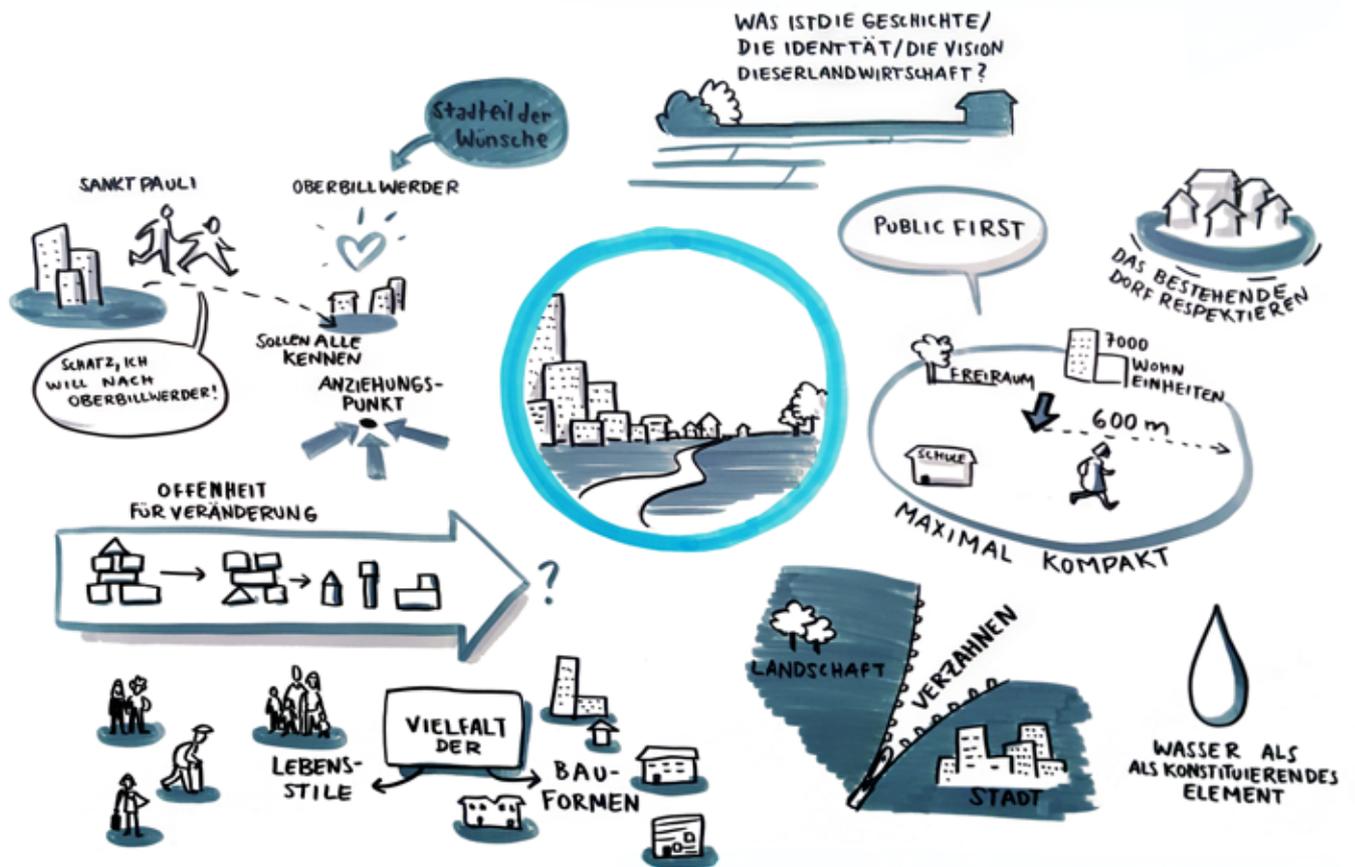
Alle Beteiligten waren der Meinung, dass der bereits eingeschlagene Weg eines offenen und kooperativen Planungsprozesses fortgesetzt werden muss. Der Werkstattcharakter mit einem offenen Ideenaustausch sollte bewahrt und weiter gestärkt werden. Im Laufe des Planungsverfahrens gilt es, eine kontinuierliche Beteiligung sowohl von Bürgerinnen und Bürger als auch von Expertinnen und Experten weiterzuführen.





Dokumentation der Ergebnisse der Expertengruppen

Originalzusammenfassungen der Expertinnen
und Experten



Graphic Recording

Städtebauliche Qualität

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

- Welches Leitbild wollen wir für Oberbillwerder entwickeln? Wie schaffen wir einen neuen Stadtteil mit eigener Identität und städtebaulicher Prägung, wo sind die Anknüpfungspunkte dafür?
- Welche Körnung, welche Dichte ist die richtige für diesen Standort, für dieses Quartier?
- Hilft eine Thematisierung der Gartenstadt des 21. Jahrhunderts als programmatisches Ziel für den Stadtteil, um einen städtischen Raum anzustreben?
- Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit ein städtisches Quartier und keine Siedlung entstehen kann? Welche Umsetzungsstrategien sind wichtig?

Eingeladene Expertinnen und Experten

- Prof. Dr. Uwe Altrock, Universität Kassel
- Prof. Dr. Martina Baum, Studio. Urbane Strategien, Karlsruhe
- Prof. Ir. Kees Christiaanse, KCAP, Rotterdam
- Prof. Dietmar Eberle, baumschlagler eberle, Berlin
- Andrea Gebhard, mahl gebhard konzepte, München
- Dieter Grau, Ramboll Studio Dreiseitl, Überlingen
- Thomas Kock und Josep Cayuelas i Mateu, WERK Architekten, Kopenhagen
- Dr. Julian Petrin, Urbanista/Next Hamburg, Hamburg
- Prof. Hinnerk Wehberg und Maxie Strauch, WES, Hamburg

Werkstatt Oberbillwerder

Arbeitsgruppe städtebauliche Qualität, Urbanität, Dichte

Schlaglichter aus der Gruppendiskussion

1. Die Ausgangsfrage: Stadt, Vorstadt oder Siedlung?

Eine der Ausgangsfragen der Gruppenarbeit war die Frage nach dem Typ von Stadt, der in Oberbillwerder entstehen könnte. Mit Blick auf die Historie der Stadterweiterungen im Hamburger Südosten stellte sich die Frage, welche Leitidee von Stadt dem Städtebau zugrunde liegen könnte bzw. an welche der aus der Umgebung ableitbaren Leitideen Oberbillwerder anknüpfen kann. Während Neu-Allermöhe Ost eher die Idee der vorstädtischen Siedlung verkörpert, steht Neu-Allermöhe West für den Versuch, die Blockstruktur der Kernstadt lagegemäß zu interpretieren – beides Modelle, die von der Mehrheit der Gruppe als nicht tragfähig gewertet wurden. Ebenfalls kritisch wurde von Teilen der Gruppe gesehen, dass Oberbillwerder wie der neue Stadtteil Wien-Aspern als „Cutout“ der Kernstadt formatiert würde. Zwar wurde generell die Notwendigkeit gesehen, eine hohe Dichte zu erzeugen, allerdings müsse diese eine spezifische Form finden. Der neue Stadtteil soll ein Stück Stadt werden – allerdings eines, das der Lage an der Landschaft und in einem vorstädtisch geprägten Bereich durch seine Typologien gerecht wird. Letztlich bestand Einigkeit, dass die Gegenüberstellung der Begriffe Stadt und Siedlung nicht weiterführe, gleichwohl aber der Begriff der Vorstadt durch Oberbillwerder mit neuen, positiven Bildern aufgeladen werden könnte – als kompakte, kleinteilige und dichte Struktur mit einer großen Varianz von Typologien, die Bilder der Kernstadt und des Stadtrandes ineinanderblenden.

2. Dichte bedeutet Ereignisdichte

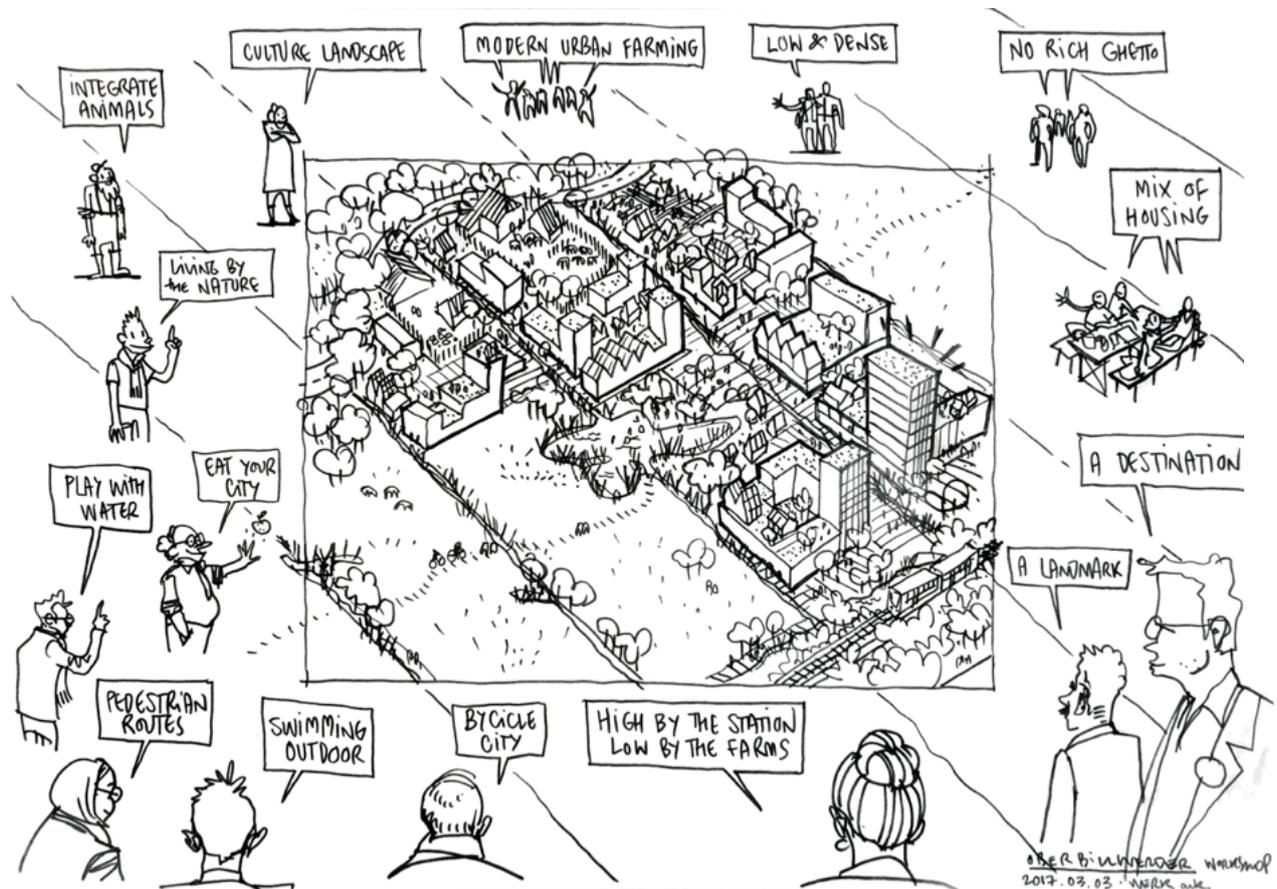
Ein Kernkonsens der Gruppendiskussion war, dass Dichte nicht alleine durch bauliche Masse, sondern durch „Ereignisdichte“ hergestellt werden muss. Damit ist eine Dichte unterschiedlicher Atmosphären und kleinräumig wechselnder Nutzungen gemeint, die den



Raum vielfältig prägen und die nicht zwingend an die Dichtewerte der Kernstadt gebunden ist. Als eines der Beispielprojekte wurde der Typ des Vorstadtblocks aus der geplanten Kopenhagener Stadterweiterung NorHæden diskutiert, der Qualitäten des Stadtblocks und der Vorstadtsiedlung vereint und eine hohe Dichte unterschiedlicher Typologien und Nutzungen aufweist.

Bild: Arkitema Architects und karres+brands

Die Leitidee eine hochgradig urbanen Vorstadt mit durchaus urbaner Dichte, aber landschaftlichen Bezügen und einer großen Varianz der Typologien vom Punkthaus über den Stadtblock bis zum Reihenhaus wurde durch die zentrale Illustration visuell übersetzt.



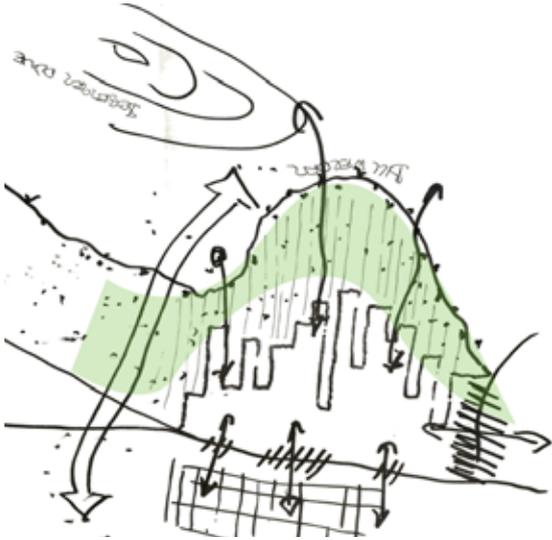
Grafik: Josep Cayuelas i Mateu

3. Die Frage der Vergabe

Sehr deutlich wurde von der Gruppe adressiert, dass die angestrebte Ereignisdichte sich auf der Ebene der Parzellierung bzw. der Vergabe von Grundstücken entscheidet. Konsens bestand, dass innovative Konzepte kleinteiliger Nutzungsmischung speziell in diesem durch eher stereotypen Wohnungsbau geprägten Bereich der Stadt Bauherren erfordern, die bereit für die Erprobung neuer Modelle sind – kein einfaches Unterfangen, sind diese doch selbst in der Kernstadt, wo kleinteilige Nutzungsmischung politisch und kulturell durchweg akzeptierter ist, nicht leicht zu gewinnen. In sofern ist die Frage der Steuerung und der Kriterien für die Vergabe entscheidend für die Erzielung der gewünschten städtebaulichen Qualität. Eine wichtige Rolle bei der Schaffung neuer Nutzungsmix-Modelle könnten Baugruppen spielen. Ebenso wichtig ist es aber auch, innovationsbereite Bauträger mit größerer ökonomischer Kraft zu gewinnen. Es wurde empfohlen, einen guten Mix aus kleinteiliger Vergabe an Baugruppen oder kleinere Bauherren und einer Vergabe von Schlüsselbausteinen an „Ankereigentümer“ (Baugenossenschaften, Wohnungsbauunternehmen) anzustreben.

4. Abstand halten / Rand definieren

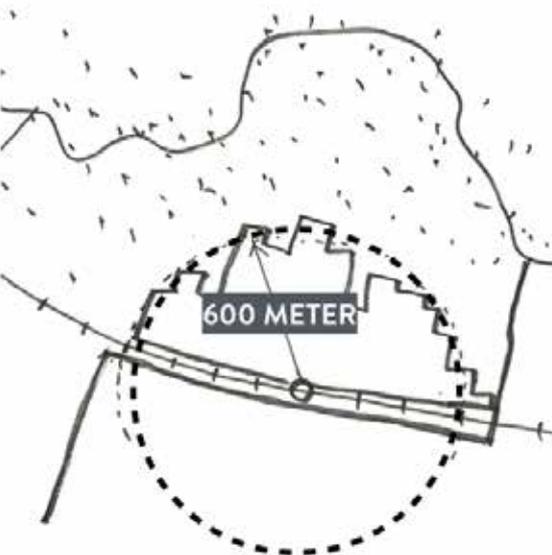
Als großer Wert wurde durch die Gruppe die Struktur des Dorfs Billwerder erkannt. Auch wenn die bestehende Hufensiedlung im Bezug auf ihren architektonischen Zustand teils stark überformt ist (hier wurde Ergänzungs- und Erneuerungsbedarf gesehen), wurde die Grundstruktur der Bebauung von der Arbeitsgruppe einhellig als schützenswert eingeschätzt. Es bestand Einigkeit, dass die Bebauung des neuen Stadtteils Abstand zum Dorf halten müsse und in keinem Fall die Struktur des Dorfes überformen dürfe – oder durch zu starke Nähe das Siedlungsbild stören dürfe. Ein breiter freizuhaltender Landschaftsraum sollte die beiden Siedlungsbereiche deutlich voneinander trennen – auch ein Beitrag zur Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen. Kontrovers wurde die



Frage diskutiert, ob das neue Stadtquartier eine klare städtebauliche Abgrenzung zur Landschaft und damit auch zum Dorf haben müsse. Ein Teil der Gruppe plädierte für eine zwar städtebaulich akzentuierte, aber in Teilen aufgelöste Struktur, die Siedlung und Landschaft verzahnt, während einzelne Gruppenmitglieder eine klare Siedlungskante – gegebenenfalls durch einen künstlichen Wasserlauf markiert – befürworteten. Zu dieser Frage wurde keine einheitliche Position formuliert – beide Möglichkeiten sollten bei der weiteren Planung durchgespielt werden.

5. Maximale Kompaktheit

Einigkeit bestand im Bezug auf die Konsequenz, die sich aus dem notwendigen Abstand des neuen Stadtteils zum Dorf Bildwerder ergibt: Oberbillwerder sollte in jedem Fall von der S-Bahnlinie aus entwickelt werden und dabei maximal kompakt geplant werden, um



möglichst viel Landschaftsfläche frei zu halten. Zudem wurde eine gewisse Kompaktheit (die nicht mit durchgehenden Blockstrukturen gleichzusetzen ist, siehe Punkt 1) für notwendig gehalten, um das Ziel einer maximalen Ereignisdichte zu erreichen. Die Gruppe konnte sich auf die für Fußwegedistanzen allgemein akzeptierte Entfernung von 600 Metern als maßgebend für die durchschnittliche Siedlungstiefe einigen – womit ein etwa ebenso breiter Streifen an freier landwirtschaftlicher Fläche bzw. Grünland zum Dorf Bildwerder hin frei bleiben würde.

Grafiken: Martina Baum

6. Zahlenspiele

Aus der Diskussion um Kompaktheit ergab sich eine Folgediskussion zur Frage, welche Dichtewerte konkret angesetzt werden müssen, um in dem als ideal betrachteten Siedlungsumriss die benötigten Wohneinheiten zu realisieren. In einer Modellkalkulation wurde ausgehend von heute gültigen Werten des Wohnflächenbedarfs ermittelt, dass eine Dichte von 2,5 (Geschossflächenzahl) anzusetzen wäre.

Die Rechnung wurde wie folgt begründet: Ein Stadtteil, der sich im Mittel im 600-Meter-Radius von der S-Bahn entwickeln würde, würde eine Gesamt-Siedlungsfläche von 560.000 Quadratmetern bedecken. Bei angenommenen 35% Freiräumen (Grünräume, Straßen, Wege, Gemeinschaftsgärten, Plätze) blieben 360.000 Quadratmeter bebaubare Grundfläche. Bei einer GFZ von 2,5 würden 900.000 Quadratmeter BGF entstehen. Wenn man annimmt, dass mehr als 20 Prozent Nicht-Wohnnutzungen zugeschlagen würden (200.000 Quadratmeter), blieben 700.000 Quadratmeter BGF für das Wohnen. Die in Hamburg übliche Durchschnitts-Größe bei Neubauwohnungen von 100 Quadratmetern angesetzt, würden in der kompakten Siedlungsfläche bei einer BGF von 2,5 also etwa 7000 Wohnungen realisiert werden können – was den Zielwert für den neuen Stadtteil erfüllen würde. Eine Dichte von 2,5 entspricht innerstädtischen Werten, was aber keinen Zielkonflikt mit der städtebaulichen Leitidee der vielfältigen urbanen Vorstadt bedeuten muss. Diese Dichte würde sich nicht flächendeckend über das gesamte Gebiet erstrecken, sondern sich in einem Korridor von 1,5 bis 3,5 GFZ realisieren.

7. Öffentliche Räume als Rückgrat

Ein wichtiger Diskussionspunkt war die Qualität der öffentlichen Räume, die einhellig als entscheidender Faktor für die städtebauliche Qualität gesehen wurde. Angesichts der notwendigen Kompaktheit und der sich daraus ergebenden baulichen Dichte spielen öffentliche Freiräume als gemeinschaftliche „Ausgleichsflächen“ eine entscheidende Rolle. Um diese Räume als Orte der Community-Bildung zu profilieren, sollten große Teile



des öffentlichen Raums a) für den Langsamverkehr reserviert sein und b) durch ihre unmittelbaren Nachbarschaften „kuratiert“ (gestaltet und bespielt) werden (Allmende-Gedanke). Um diese Qualität zu sichern, sollte der Autoverkehr im Quartier auf wenige, definierte Sammelrouten konzentriert werden, der ruhende Verkehr sollte in wohnortnahen Parkgaragen organisiert werden. An dieser Stelle zeigt sich die Bedeutung eines modernen und integrierten Mobilitätskonzept für die Realisierung städtebaulicher Qualitäten.

Grafik: Josep Cayuelas i Mateu

8. Die Bahnlinie als strukturgebendes Element

Die Bahntrasse ist zugleich Verbindungsglied zur Stadt, Emissionsquelle, Trennlinie zwischen den Stadtteilen und somit ein Element mit wesentlicher Wirkung auf die städtebauliche Struktur. In der Gruppe wurden viele Wege diskutiert, mit der Bahntrasse städtebaulich umzugehen, von der Einhausung bis zur baulichen Einfassung durch Lärmschutzbebauung (Parkhäuser, gestapeltes Gewerbe). Bei der weiteren Bearbeitung sollte auf die Einbindung der Bahntrasse besonderes Augenmerk gelegt werden, wobei sie als strukturgebendes Element und „Pulsgeber“ des neuen Stadtteils eine zum Schaufenster des Stadtteils werden sollte. Als Ort mit besonderer Bedeutung wurde der S-Bahnhof Nettelnburg identifiziert. Hier könnte sich ein dicht bebautes Scharnier zwischen den Stadtteilen Oberbillwerder und Neu-Allermöhe West entwickeln, wobei der S-Bahnhof zu einem „richtigen“ Bahnhof ausgebaut werden müsste (Konzentration öffentlicher Nutzungen und bauliche Aufwertung).

9. Die Synthese: Oberbillwerder als Marschstadt

Mit seiner starken landschaftlichen Prägung, der besonderen Flurstruktur, der Präsenz des Wassers und den typischen Siedlungsstrukturen der Umgebung besitzt Oberbillwerder starke Eigenheiten, die von der Gruppe als „Marschstadt“ gerahmt wurden und sich in der städtebaulichen Struktur des Stadtteils widerspiegeln sollten. Das betrifft den Zuschnitt von Baufeldern, die aktive Nutzung der Ressource Wasser als Gestaltungselement, die funktionale und bauliche Referenzierung der landwirtschaftlichen Traditionen – bis hin zu einer besonderen Architektursprache, die den Stadtteil prägen sollte und sich deutlich von den benachbarten älteren Stadterweiterungen unterscheiden sollte. Als kompakter, dichter, aber hochgradig vielfältiger und kleinteilig nutzungsgemischter Stadtteil steht Oberbillwerder für einen neuen Typ der eigenständigen urbanen Vorstadt, der die Qualitäten der inneren Stadt mit der Körnigkeit und Varianz von Vorstadt-Gebieten verbindet.



Grafik: Marie Schulze

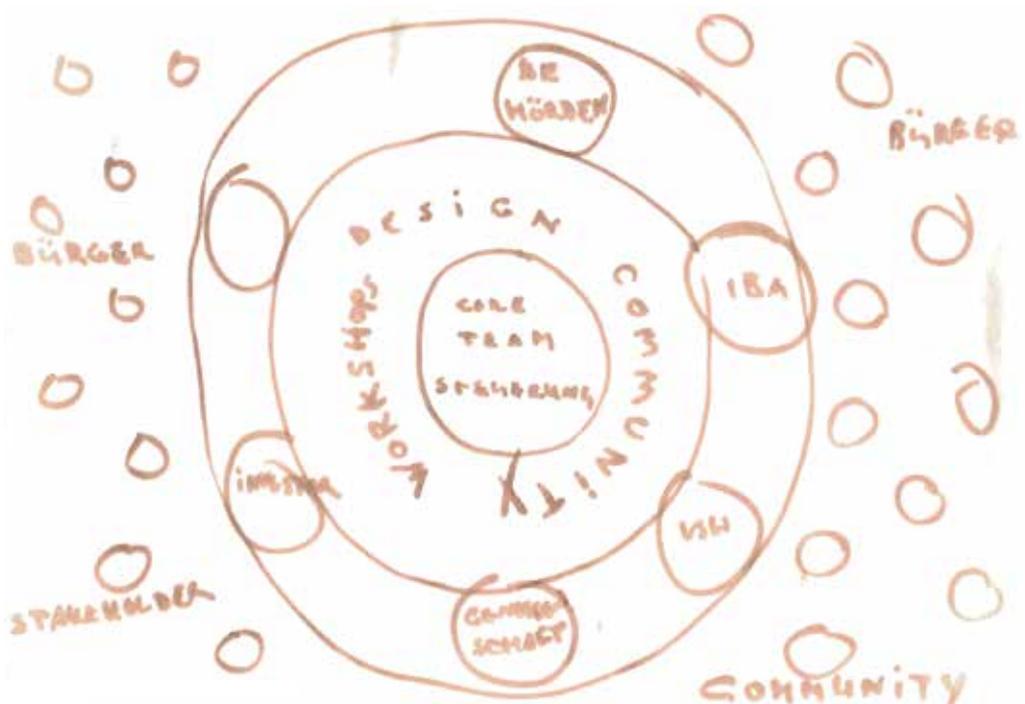
10. Wichtig: Den Zoom aufziehen

Wie in vielen Arbeitsgruppen wurde auch in den Diskussionen zur städtebaulichen Qualität deutlich, dass Oberbillwerder im Kontext der gesamten Südost-Achse Hamburgs zu betrachten ist, insbesondere im Zusammenspiel mit seinen direkten Nachbarstadtteilen. Der neue Stadtteil kann in mehrfacher Hinsicht ein Impulsgeber für die bestehenden Stadtteile sein – indem er neue Anlaufpunkte, Einrichtungen, Angebote und eine soziale Durchmischung des Stadtraums schafft und seinerseits neue Frequenz für bestehende Einrichtungen in den bestehenden Stadtteilen bringt. Die Verbindungen und Übergänge zu den bestehenden Stadtteilen sollten demnach integraler Teil der städtebaulichen Überlegungen sein.

11. Stadtentwicklung als offener Prozess

Große Einigkeit bestand in der Arbeitsgruppe im Bezug auf die Art, in der die weitere Ausformulierung des Städtebaus (und der Planung insgesamt) erfolgen sollte. Der in der Werkstatt zum Ausdruck kommende Charakter eines offenen Ideenaustausches sollte unbedingt erhalten und weiter gestärkt werden. Das spricht aus Sicht der Arbeitsgruppe gegen ein klassisches Wettbewerbsverfahren als Instrument der städtebaulichen Ausformulierung, sondern für eine maßgeschneiderte Mehrfachbeauftragung mit stark diskursivem partizipativem Charakter.

Wünschenswert wäre die Einrichtung einer Kerngruppe von Fachleuten, die den Prozess weiter begleiten. Als eine Art Think Tank bzw. „Design Community“ würde diese Gruppe eine Kontinuität des Orts- und Projektwissens sicherstellen, wobei sie eine aktivere Rolle als ein klassischer Beirat spielen würde: als fachlicher Katalysator und Impulsgeber, der aktiv auch gegenüber der Öffentlichkeit in Erscheinung tritt. Der Think Tank kann bzw. sollte sich im Laufe des Planungsprozesses verändern oder aufweiten Schnittstellen zu Bürgergruppen und anderen Stakeholdern bilden.



Grafik: Kees Christianse

12. Weitere Stichworte aus der Diskussion

DICHTE WHAT KIND OF LIFE?
EREIGNISDICHTE

SIEDLUNG ODER STADT?
VORSTADT
PATTERN CITY

WIE ENTSTEHT STADT?
EIN LERNENDER PROZESS
NUTZUNGSMANAGEMENT
BAUGRUPPEN/BAUGENOSSENSCHAFTEN
FREIRAUMGRUPPEN
KEIN KLASSISCHER WETTBEWERB
OPEN SOURCING

TYOLOGIEN
FLEXIBLE TYPOLOGIEN

FLEXIBLE ERDGESCHOSSE

MIXED ZONES
GEWÄCHSHÄUSER
MULTIFUNKTIONALER LÄRMSCHUTZ
REVERSIBLE PARKHÄUSER

ZENTRALITÄT
MEHR ZENTREN
BAHNHOF STATT HALTESTELLE ALS ANKER
KEINE KONKURRIERENDEN ZENTREN
ZWISCHEN QUARTIEREN

KULTURLANDSCHAFT
**LANDSCHAFTSRAUM
ALS IMPULS
PRODUKTION**

STÄRKUNG DER LANDWIRTSCHAFT
WASSER ALS STRUKTURBILDENDES ELEMENT
GANZHEITLICHE BEARBEITUNG DER ACHSE
HOFSTELLEN
LANDSCHAFTSKORRIDOR
CENTRAL PARK
GEESTKANTE

FREIRÄUME
**FREIRAUMSTRUKTUREN
ALS IDENTITÄTSTRÄGER**
STRASSE
STARKES FREIRAUMGERÜST MIT
ROBUSTEM REGELKATALOG
FREIRAUM ALS ALLENDE

MAGNETE CAN IT INVITE PEOPLE?
VERLOCKUNG
IDENTITÄT SCHAFFEN
KRAFT DER ALLTÄGLICHKEIT
HOCHSCHULE UND MEDIZINSEKTOR ALS IMPULSE
BILLEDEICH ALS ANZIEHER
WASSER ALS IDENTITÄTSTRÄGER
LAYERS OF IDENTITY

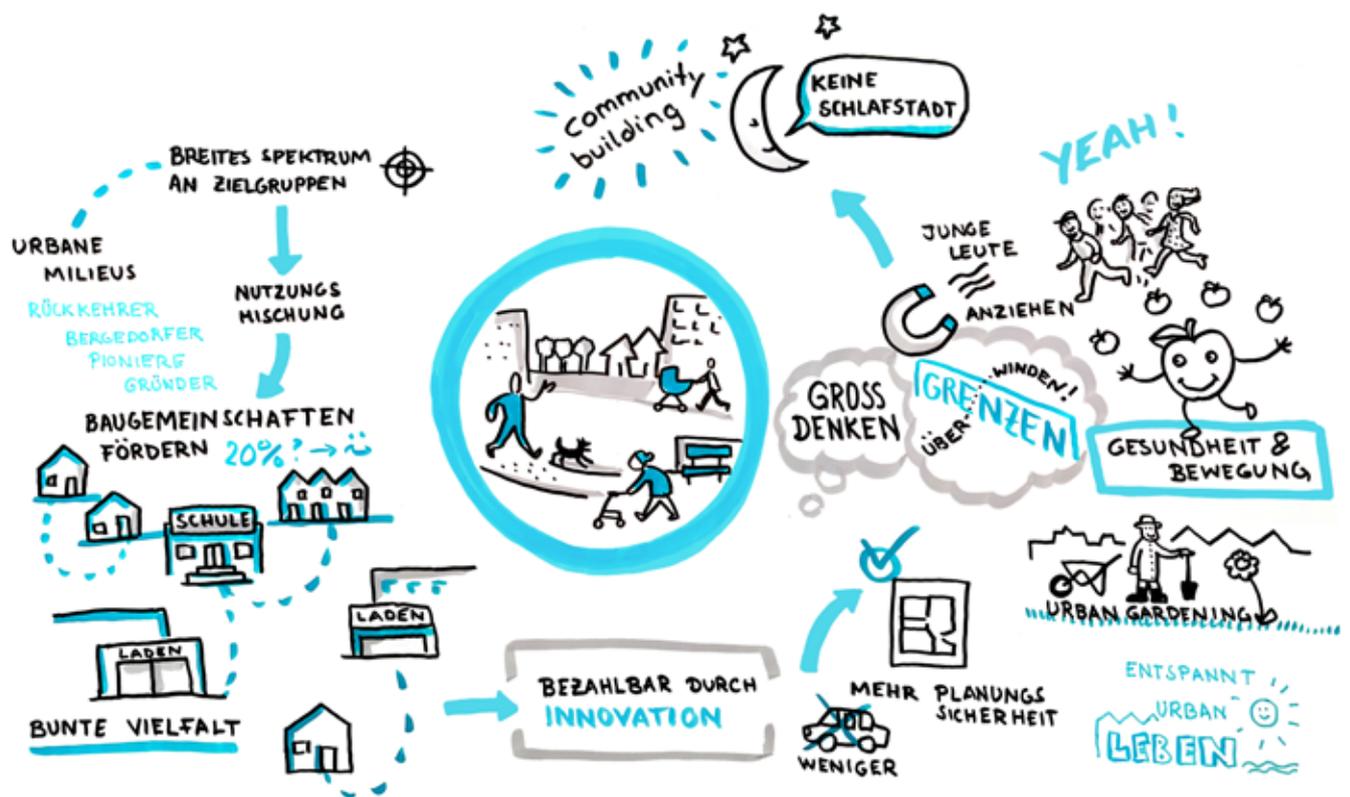




WOHNEN UND NACHBARSCHAFT

VISION

SLOWCITY



Graphic Recording

Wohnen und Nachbarschaft

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

- Wie schaffen wir ein breitgefächertes Wohnungsangebot, das den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsschichten und -gruppen Rechnung trägt?
- Wie gelingt die Mischung vielfältiger Typologien vom Geschosswohnungsbau bis hin zum Einfamilien-/Reihenhaus?
- Wie lässt sich eine kostengünstige Bauweise mit hohem baulichen Standard und guter architektonischer und städtebaulicher Qualität in Einklang bringen? Welche Vorgaben ergeben sich für die städtebauliche Planung?
- Was macht einen inklusiven Stadtteil aus, welche Bausteine und Angebote müssen geschaffen werden, die über Barrierefreiheit hinausgehen? Welche Akteure sind dazu einzubinden?

Eingeladene Expertinnen und Experten

- Katharina Bayer, einszueins architektur, Wien
- Alexander Kneer, Hosoya Schaefer Architects, Zürich
- Prof. Dr. Thomas Krüger, HafenCity Universität Hamburg
- Marko Lohmann, Gemeinnützige Baugenossenschaft Bergedorf-Bille EG, Hamburg
- Karin Loosen und Rudolf Rüschoff, LRW Architekten, Hamburg
- Norbert Nähr, Superurban, Hamburg
- Prof. Sophie Wolfrum, JANSON + WOLFRUM, München

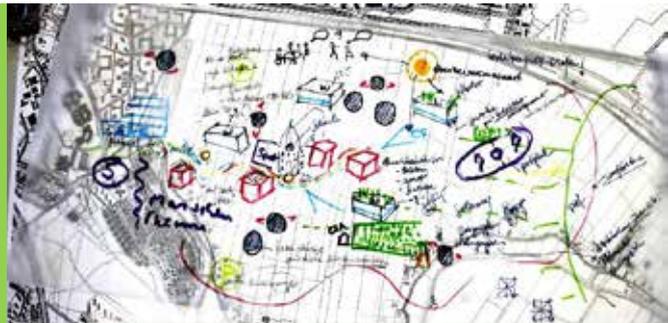
Wohnen und Nachbarschaft in Oberbillwerder

Nach Oberbillwerder könnten Menschen ziehen...

- die in Neu-Allermöhe und Bergedorf leben oder dort Freunde oder Verwandte haben,
- die außerhalb der Stadt leben und citynäher wohnen und arbeiten möchten,
- die ihr urbanen Milieus verlassen wollen, um kostengünstiger oder naturnäher zu leben,
- die in einem Haus und Quartier mit Gleichgesinnten gemeinschaftlich leben möchten,
- die Wohnen und Arbeiten räumlich verbinden wollen.

DAS WIRD NUR GELINGEN, WENN DURCH INTEGRIERTE PLANUNG UND KOMMUNIKATION DIE VORAUSSETZUNGEN FÜR LEBENDIGE NACHBARSCHAFTEN GESCHAFFEN WERDEN:

- Umliegende Stadtteile in den Planungsprozess integrieren
- Welche Einrichtungen aus dem Umfeld können besser genutzt u. gestärkt werden?
- Welche neuen Angebote kann der Stadtteil für sein Umfeld bereit stellen?



Das Quartier mit dem Umfeld verweben:



Aktiv „Pioniere“ ansiedeln:

- Mindestens 20 % der Flächen an Baugemeinschaften vergeben (Wohnen u. Arbeiten)
- Als Treiber für aktive Nachbarschaft und Infrastruktur
- Verteilt über das ganze Gebiet als Anknüpfungspunkte zur Umgebung

Kleinteilige Mischung von Wohnen und Arbeiten schaffen, u.a. durch

- Quartiershäuser: erhöhter Anteil an Nicht-Wohnnutzungen (Gewerbe, soz. Infrastruktur etc.)
- Gewerbeflächenmanagement (insbes. in EGs)
- Gewerbehäuser für (störendes) Alltagsgewerbe, Ateliers, gefördert, Start Ups, flexibel
- Schule als Stadtteil-Treffpunkt im Zentrum
- Vergabe kostengünstiger Grundstücke f. Qualitäten
- innovative Verfahren, Träger- u. Finanzierungsmodelle

Kostengünstiges Bauen durch Innovation

- Kompaktere Wohnungen, **dafür** mehr Gemeinschaft mit nutzbaren Angeboten.
- Geringere Ausbaustandards, **dafür** mehr individuelle Gestaltungsmöglichkeiten.
- Kein eigener veräußerbarer Grundbesitz, **dafür** bezahlbare Erbpacht.
- Weniger Autos, **dafür** geringere Erschließungskosten und mehr Aufenthaltsqualität.
- Regelmäßige Evaluierung des Planungsprozesses, **dafür** mehr Kostensicherheit.

Vorbild: Baugruppe Nordbahnhof, Wien



Bild: Hertha Hurnaus

Wohnen und Nachbarschaft in Oberbillwerder

Ein lebendiger, gemischter Stadtteil mit hoher baulicher Qualität entsteht durch aktives Community-Building – kontinuierliche, integrierte Kommunikation und Planung:

- Für die Entwicklung des neuen Stadtteils reicht die herkömmliche Information und Beteiligung der Bevölkerung nicht aus.
- Die Zielgruppen und der Qualitätsanspruch können nur über einen umfassenden Kooperations- und Kommunikationsprozess erreicht werden.
- Wesentlicher Teil des Prozesses ist der Aufbau einer Standort-Community (Anwohner, Planer, künftige Bewohner, Bauträger, Fachinteressierte, Verwaltung, Einrichtungen etc.).
- Ziel des Community Building muss sein, die Identifikation mit dem Projekt, die Mitverantwortung und den kontinuierlichen Austausch untereinander zu fördern.



**Kommunikationsprozess:
Best-Practice-Beispiel: Seestadt Wien (Aspern)**

- Entwicklung einer umfassenden Vision,
- CityLab (regelmäßiges Forum zu stadtteilspezifischen Themen),
- Fach-Beirat.
- aktive Bespielung des Areals.

Kooperativer Planungsprozess

Um die angestrebte feinkörnige Mischung u.a. von Wohnen und Arbeiten zu verwirklichen, sollten in der Umsetzungsphase vielfältige kooperative Planungsansätze verfolgt werden.

- Best-Practice eignet sich hier das Quartier am Lohsepark der Bergedorf-Bille e.G.
- Prüfen: Können erfolgreiche Ansätze des Community Organizing (Beispiele in Berlin und Köln) beim Aufbau der Community einbezogen werden.

Best-Practice: Seestadt, Wien Aspern



LEITIDEEN OBERBILLWERDER

Regionale Landwirtschaft
und gesunde Ernährung

Hochschule für gesunde Ernährung

Urban Farming & Gardening

Zeit für Gemeinschaft

Marschen-Therme

Gesundheit & Bewegung

Entspannte Mobilität

Kulturlandschaft

Fotos: Wikipedia Commons





Graphic Recording

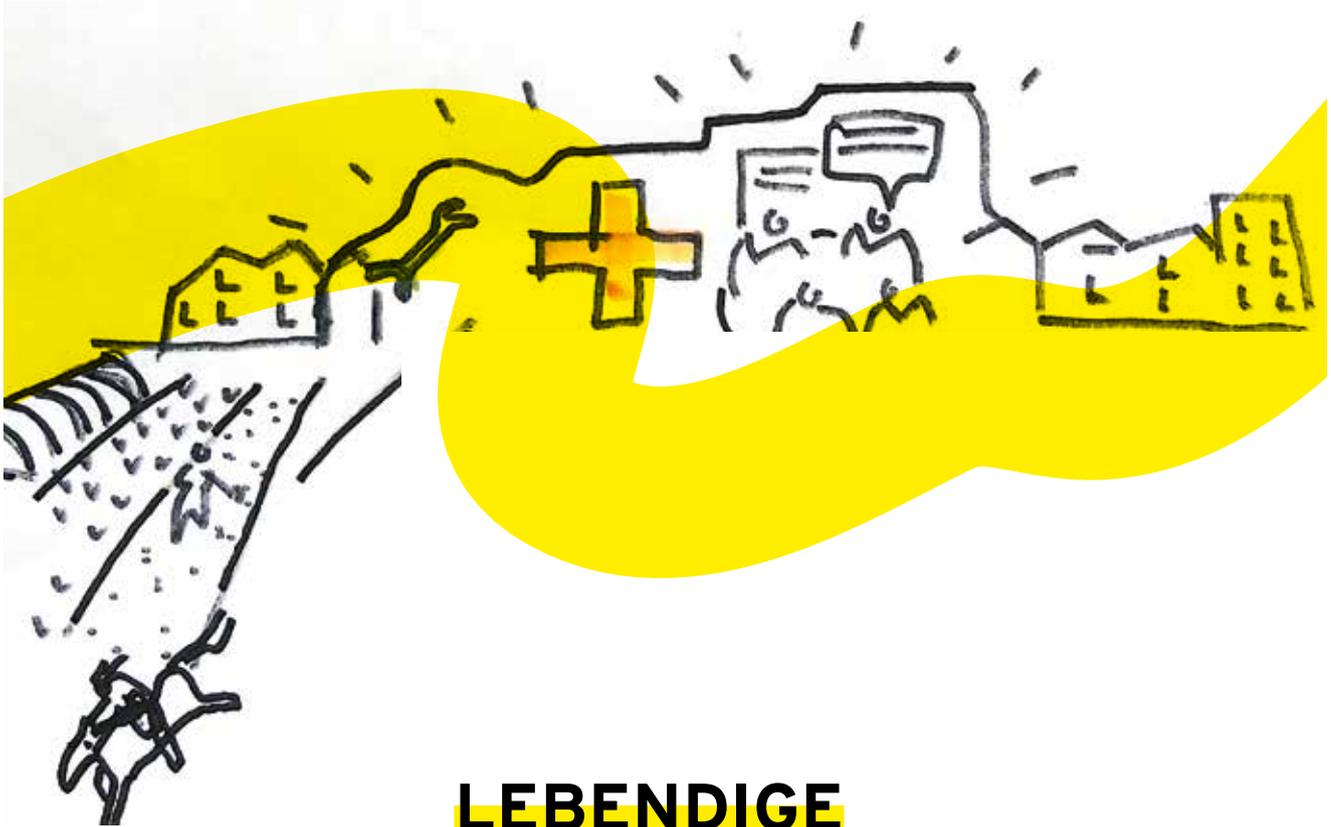
Lebendige Vielfalt

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

- Welcher immobilienwirtschaftlicher oder anderer Strategien bedarf es, um in der „Peripherie“ (Oberbillwerder) eine stärkere Mischung der Nutzungen umzusetzen?
- Welcher Typ von Gewerbe lässt sich wohnverträglich in Oberbillwerder ansiedeln, (z. B. in den Erdgeschosszonen) und erzeugt wenig Verkehr?
- In den Themen Sport, Freizeit, Gesundheit, Gartenbau und Ernährung werden Ansatzpunkte für Alleinstellungsmerkmale für Oberbillwerder gesehen. Wie können diese Themen bereits in der städtebaulichen Planung berücksichtigt werden?
- Welche kulturellen Angebote und Bildungsangebote (neben den ohnehin nötigen Schulen) sind für die Entwicklung eines städtischen Quartiers an diesem Standort denkbar und wichtig?
- Wie kann Oberbillwerder mit den angrenzenden Quartieren vernetzt werden und auch einen Beitrag für deren Verbesserung leisten?
- Welche Modellprojekte wären für die Entwicklung hilfreich?

Eingeladene Expertinnen und Experten

- Martin Brinkmann und Andrea Soyka, steg-hamburg mbH Immobilienkonzepte,
- Gottfried Eich, Maritimes Zentrum Wilhelmsburg, Stadtteilschule Wilhelmsburg, Hamburg
- Friedhelm Flug, HA Stadtentwicklungsgesellschaft, Frankfurt
- Ines Dobosic, COBE, Berlin
- Prof. em. Dr. Dieter Läßle, HafenCity Universität Hamburg
- Prof. Klaus Overmeyer, urban catalysts, Berlin
- Egbert Rühl, Kreativgesellschaft, Hamburg
- Boris Schade-Bünsow, Bauwelt, Berlin



LEBENDIGE VIELFALT

14 EMPFEHLUNGEN FÜR OBERBILLWERDER

ERGEBNISPROTOKOLL
IDEENWERKSTATT OBERBILLWERDER
EXPERTENWORKSHOP: LEBENDIGE VIELFALT
Datum: 2 - 3 März 2017
Ort: Gewerbehof an den Glasbläserhöfen,
Weidenbaumweg 91 a, 21035 Hamburg

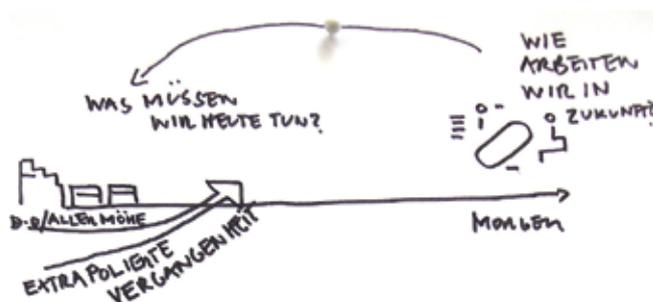
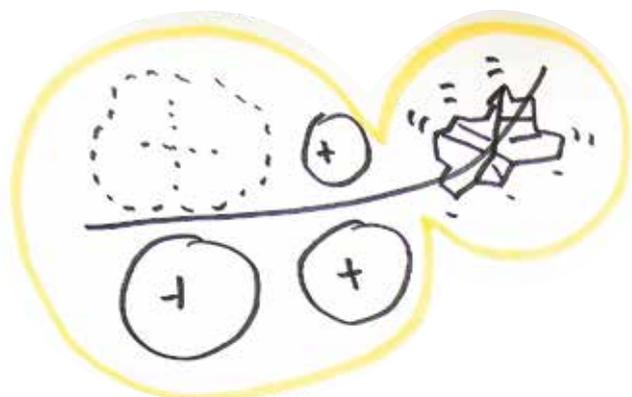
Dokumentation: Urban Catalyst studio
Prof. Klaus Overmeyer; Lukas Halemba
Erstellungsdatum: 06.03.2017

HERANGEHENSWEISE

Oberbillwerder ist keine „Mondlandung“. Die bestehenden Stadtteile Bergedorfs mit ihren verschiedenen Qualitäten, Begabungen und auch Problemlagen, die kulturlandschaftlich geprägte Umgebung aber auch die Nähe zu Hamburg bieten besondere Anknüpfungspunkte neue Ideen für ein urbanes Stadtquartier Oberbillwerder.

Ausgehend von diesem übergeordneten Betrachtungsmaßstab diskutierte die Gruppe unterschiedliche strategische Ansätze und sektorübergreifende Handlungsempfehlungen für Oberbillwerder, die stets auf der Wechselbeziehung mit den umliegenden Quartieren/Stadtteilen aufbauten.

Ziel sollte sein, nicht nur einen neuen autarken Stadtteil im Grünen zu bauen, sondern darüber hinaus die dringenden Bedarfe und Probleme der sozial benachteiligten Quartiere Allermöhe Ost und West, Bergedorf West zu adressieren.



NEU IST ARBEIT

Arbeit hat eine zentrale Bedeutung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben von Menschen. Führt man sich die Planungsgeschichte der benachbarten Quartiere vor Augen, dann wird ein Problem signifikant: »Arbeit hat in den letzten 50 Jahren Wohnungsbau keine Rolle gespielt«. Die Hoffnungen, traditionelles Gewerbe würde sich auf den umliegenden freierwerbenden Flächen ansiedeln, war ein Trugschluss; Impulse für neue Arbeitsplätze bleiben bis heute aus. Zudem funktionieren die Einzelhandelsstrukturen in vielen zentralen Bereichen der umliegenden Quartiere nicht ausreichend.

Das Plädoyer der Gruppe ist, Arbeit wieder stärker in den Fokus zu rücken und als ersten strategischen Ansatz für lebendige Vielfalt am neuen Standort zu erkennen. Dabei gilt es, auch die bestehenden Quartiere wieder zukunftsfähig zu gestalten.

Es bieten sich Chancen, besondere Quartiersangebote zu schaffen, für neue Anwohner als auch die vorhandene Bevölkerung. Hierfür braucht es neuartige Formen der baulichen, programmatischen und funktionalen Nutzungsmischung, die „cross-over“-Strategien folgt: es geht nicht nur um Wohnraum und Grundversorgung, sondern insbesondere um neue Beschäftigungsmöglichkeiten, Qualifizierungs-, Bildungs- und Kulturangebote.

Zudem ist eine kritische Auseinandersetzung mit neuen Arbeitsformen und deren Anforderungen an Stadträume gefordert. Digitalisierung wird zu Umwälzungen auf dem Arbeitsmarkt führen und auch unsere Vorstellung von Stadtleben verändern. Wie genau, wissen wir nicht. Aber wir müssen gut auf Veränderungen reagieren können. Arbeit bekommt trotz der Globalisierungstendenzen einen zunehmend lokalen Stellenwert. Die Renaissance der materiellen Produktion in der Stadt und lokale Ökonomien bieten Chancen, um Stadträume und Nachbarschaften durch Arbeit neu zu gestalten.

Was uns umtreibt ist, wie sich die Arbeitslandschaft in den nächsten 30 Jahren entwickelt und wie räumlich organisiert. Ausgehend von der Zukunft geht es in erster Linie um die Frage, was heute bei der Entwicklung eines Neubaugebiets vorbereitet und mitgedacht werden sollte, um eine Pluralität von Arbeitswelten zu ermöglichen und eine vielfältige ökonomische Basis aufzubauen.

Im Folgenden werden die strategischen Ansätze und Empfehlungen für die Standortentwicklung thesenartig zusammengefasst.

WAS WIR FÜR OBERBILLWERDER NICHT WOLLEN

- eine weitere Schlafstadt
- homogene Nachbarschaften
- monotone Siedlung und Einheitsbrei

WAS WIR FÜR OBERBILLWERDER WOLLEN

- hohen Grad an Diversität von Arbeitswelten und unterschiedlicher Milieus
- Integration von Arbeit in der städtischen Struktur
- Sport und Gesundheit

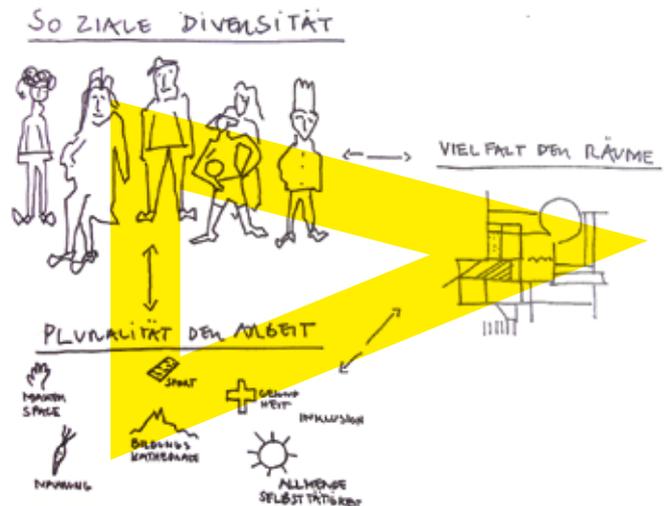
1 DIE ZUKUNFT DER ARBEIT IST PLURAL

Eine zunehmende Pluralisierung der Lebensstile und sich ausdifferenzierende Stadtgesellschaft bringen neue Arbeitsformen hervor. Doch neue Arbeit kommt nicht von alleine nach Oberbillwerder. Die Pluralität der Arbeitswelten speist sich zunächst aus den vorhandenen lokalen Bedürfnissen und Herausforderungen vor Ort. Zudem müssen Anreize für neue Akteure mit neuen Arbeitsformen geschaffen werden. Die Grundlage dieser neuen Arbeitswelten ist ein lebenslanges Lernen und ein vielfältiges Bildungsangebot. Nicht nur Erwerbsarbeit sondern auch gemeinwohlorientierte Tätigkeiten und „Quartiersarbeit“ spielen zunehmend eine Rolle.

2 PLURALITÄT BASIERT AUF EINEM DREIKLANG

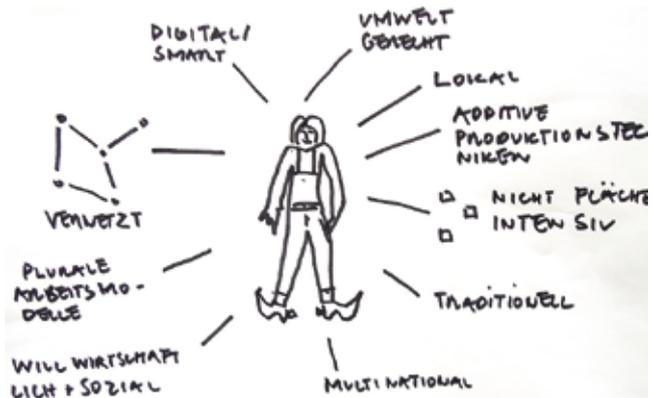
Fakt ist: Wir wissen es noch nicht, welche Mischung erreicht werden kann. Doch wesentlich für die Förderung dieser Vielfalt sind drei wesentliche Faktoren:

- soziale Diversität mit ausdifferenzierten Nachbarschaftsmilieus
- ein breites Spektrum an Angeboten von bezahlter und freiwilliger Arbeit, von klassischen und neuen Arbeitsformen
- und eine stadträumlich wie auch architektonische Vielfalt, die neue Milieus und verschiedene Vorstellungen von Arbeit ermöglichen.



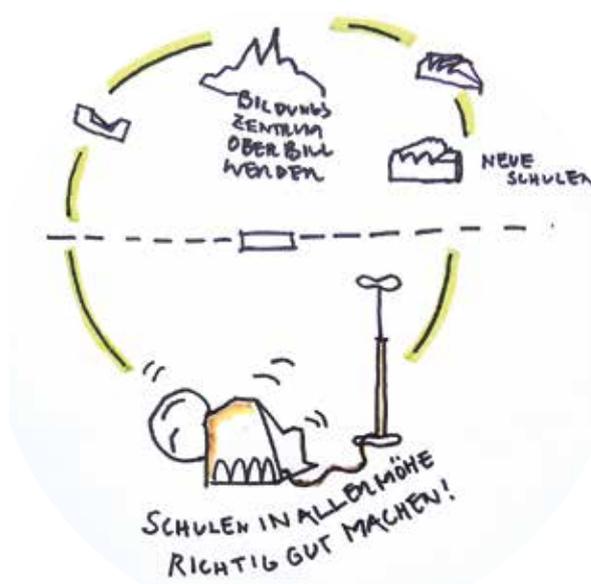
3 NEUE ARBEIT - NEUE AKTEURE

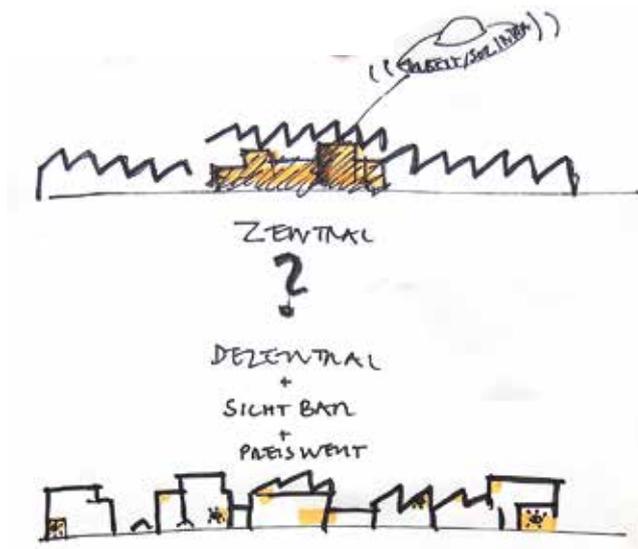
Neben den lokalen Ressourcen braucht Oberbillwerder auch Impulse von Außen für eine stärkere soziale Durchmischung. Die entscheidende Frage: Wie gelingt es neue Akteure der „next economy“, die in der Regel innerstädtische Quartiere nachfragen, in die Peripherie zu locken? Wir wissen, dass die neuen Akteure ihr Stadtquartier als Wirkungsfeld haben. Sie arbeiten lokal vernetzt, nicht flächenintensiv, eher in kleinteiligen Räumen und digitalisiert. Um auch eine Plattform für dieses Milieu und neue Arbeitsmodelle bieten zu können, braucht es anteilig mehr dezentrale Gewerberäume. Die Ausstattung mit hoher digitaler Infrastruktur und Modellprojekte, wie ein eigenes Rechenzentrum (Cloud) in Kooperation mit lokalen Anbietern (z.B. wilhelm.tel) können Schlüsselanreize für neue Akteure sein.



4 REGIONALE BILDUNGSLANDSCHAFT

Die Errichtung neuer Schulen ist nicht die erste Aufgabe. Oberbillwerder tritt in ein Verbundsystem mit vorhandenen und neu entstehenden Bildungseinrichtungen. Um vorhandene Schulen in Allermöhe Ost und West nicht durch Neubau von Schulen am Standort schwächen zu wollen, folgender Vorschlag: Anfangs wird verstärkt in die vorhandenen Schulen in der Nachbarschaft investiert und das Lernangebot qualifiziert. Oberbillwerder übernimmt Schnittstellenfunktion zu angrenzenden Schulen durch ein ergänzendes Bildungskompetenzzentrum, das stadtteilübergreifend das Gesamtangebot ergänzt. Diese „Bildungskathedrale“ für Oberbillwerder schafft berufsqualifizierende Angebote, generationsübergreifendes Lernen und ist quartiersprägendes Community Center.





5 OFFEN - ROBUST - ANPASSUNGSFÄHIG

Was die Zukunft bringt, wissen wir nicht. Oberbillwerder braucht resiliente und nutzungsoffene Architekturen und städtebauliche Strukturen, um auf Veränderungen reagieren zu können. Es gilt, für eine Vielfalt an Arbeitsformen und gewerblichen Strukturen die passende städtebauliche Dichte und Breite an verschiedenen Typologien bereitzustellen. „Unfertig Bauen“ ist ein Leitsatz, der eine radikale Multicodierung des Städtebaus und direkte Teilhabe der Nutzer im Umgang mit der Architektur ermöglichen soll (Modellprojekte: Grundbau- und Siedler, IBA Hamburg/Wilhelmsburg; Berliner Mischung).

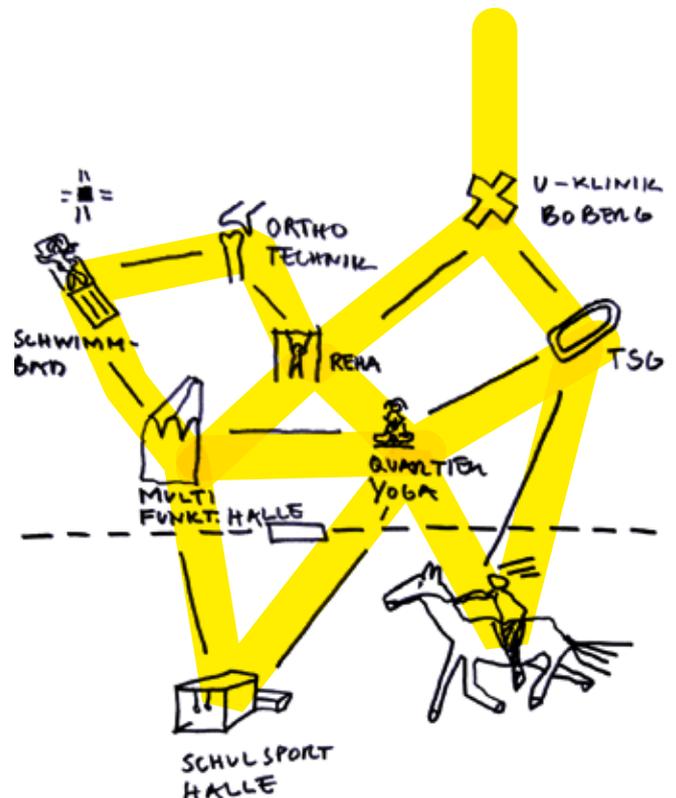
6 ERDGESCHOSSNUTZUNG - KLEINTEILIG UND PREISWERT

Gerade für die Förderung von migrantischen oder lokalen sowie selbstorganisierten Ökonomien, Handwerk, Kleinstbetrieben braucht es preisgünstige und kleinteilige Räume. Einzelhandel in den Erdgeschosszonen bildet allein keine „kritische Masse“ für lebendige Vielfalt; das haben die benachbarten Stadtquartiere Allermöhe West und Allermöhe Ost und deren neugeplante Zentren bereits gezeigt. Die Erdgeschosszonen müssen offen für gemeinschaftliche sowie gewerbliche Nutzungen zu Verfügung stehen, die im Stadtteil sichtbar werden können. Dazu bedarf es neuer organisatorischer und ökonomischer Konzepte und einer spezifischen Förderungsstruktur (mit lokal verankerten „Kümmerern“).

7 GESUNDHEIT - SPORT - ERNÄHRUNG

Diese drei Themen spielen für Bergedorf eine besondere Rolle. Wesentliche Ankernutzungen für Oberbillwerder können multifunktionale und polyzentrische Gesundheitseinrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung sein, die regenerative und präventive gesundheitliche Angebote verknüpfen und in Kooperation mit Sportinstitutionen und Kliniken (Boberger Unfallklinik) sowie Fakultäten der HAW - Life Sciences - betrieben werden. Sport, Gesundheit und Ernährung sind im Querschnitt auch als neue Beschäftigungsquellen für die lokale Bevölkerung zu denken.

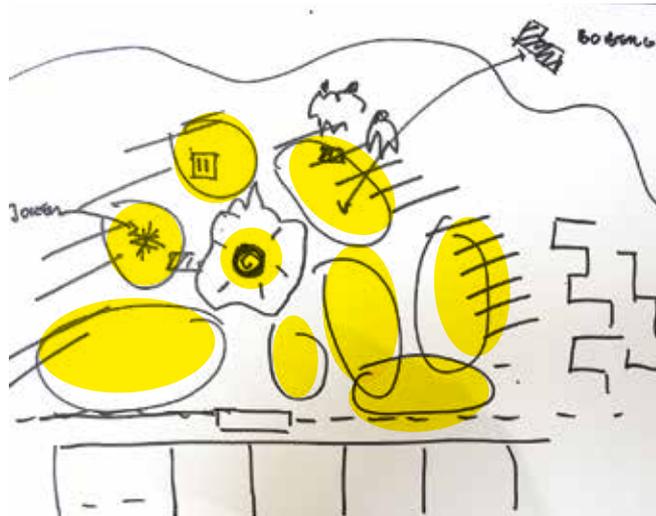
Ein wesentlicher Erfolg der Bergedorfer Sportvereine liegt in der Ausrichtung als Quartiersvereine. Dieser Ansatz sollte auch in Verbindung mit Oberbillwerder weiterverfolgt werden. Es besteht der dringende Bedarf für ein neues Schwimmbad, das auch durch die neuen Gesundheitseinrichtungen abgedeckt werden könnte. Fazit: Räume für Gesundheit, Sport und Ernährung in Oberbillwerder sind großenteils Gebäudezentren, die verschiedene Angebote, Aktivitäten und Nutzungen erlauben, bestenfalls Bildung und Schulen integrieren.



8 DIVERSITÄT BRAUCHT NACHBARSCHAFTEN

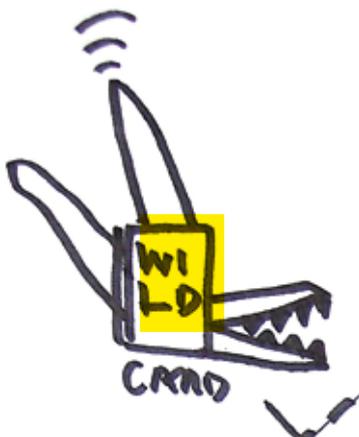
Räumliche Diversität entsteht durch dezentrale Zonen/ Kerne mit unterschiedlichen Talenten. Hierfür sollen Akteure gewonnen werden, die verschiedene thematische Cluster durch multifunktionale Nutzungen umsetzen können. Beispielsweise können Genossenschaften in Verbindung mit dem Unfallkrankenhaus Boberg ein quartiersbezogenes Reha-Zentrum betreiben, Mehrgenerationenwohnprojekt sein und Ausbildungsstätte für Schulabgänger.

Wie Diversität in der Baufeldentwicklung steuern? Ein wesentlicher Schlüssel ist die Vergabepraxis von Baufeldern. Mittels Konzeptausschreibung und der Formulierung von Wertequalitäten in städtebaulichen Verträgen kann eine vielfältige Nutzungsmischung vorbereitet werden. Das Instrument eines Kümmerers ist sinnvoll, um Akteure mit Commitment für „das große Ganze“ miteinander zu vernetzen und beispielhafte Projektideen bis zur Umsetzung zu verhelfen.



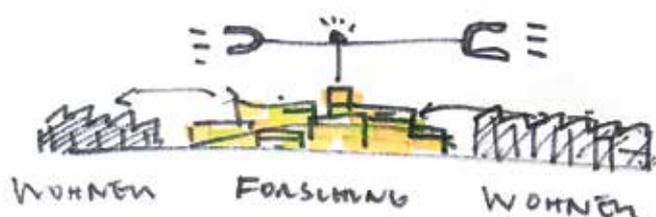
9 LANDSCHAFT MACHT STADT

Wie wird die angrenzende Kulturlandschaft Billwerders zu einer produktiven Landschaft für das Quartier? Potenziale bieten sich bereits in der Pferdehofwirtschaft und möglichen Verknüpfungen mit Freizeitangeboten. Ernährung, Selbstanbau und produzierende Landwirtschaft sind Themen, die nicht nur für bestimmte Baugruppen attraktiv sein können. Modelle der solidarischen Gartenwirtschaft können in Zukunft die neuen Allmendeflächen für das neue Stadtquartier werden. Zudem bieten die Kulturlandschaftsflächen einen Anreiz für lokal orientierte Unternehmer, die schon immer städtische Landwirte werden wollten.



10 OBERBILLWERDER ZIEHT JOKER

Im Zuge der Neuentwicklung braucht es ein Signal und neue Identität am Standort, die auch gesamtstädtische Aufmerksamkeit erlangen kann. Es bietet sich an, mit der ansässigen Bergedorfer Universität HAW zu kooperieren und mögliche dezentrale Forschungsstellen für Oberbillwerder zu gewinnen, z.B. das Zentrum für additive Produktionstechnik (in Planung) oder Life Sciences (Ernährungswissenschaften). Diese Anker müssen im Quartier sichtbar werden und Schulen im Umfeld von den denen Forschungslaboren durch Bildungskurse profitieren können (Modellprojekt: MINTarium Mümmelmannsberg).



11 OBERBILLWERDER IST EIN INTEGRATIONSPROJEKT

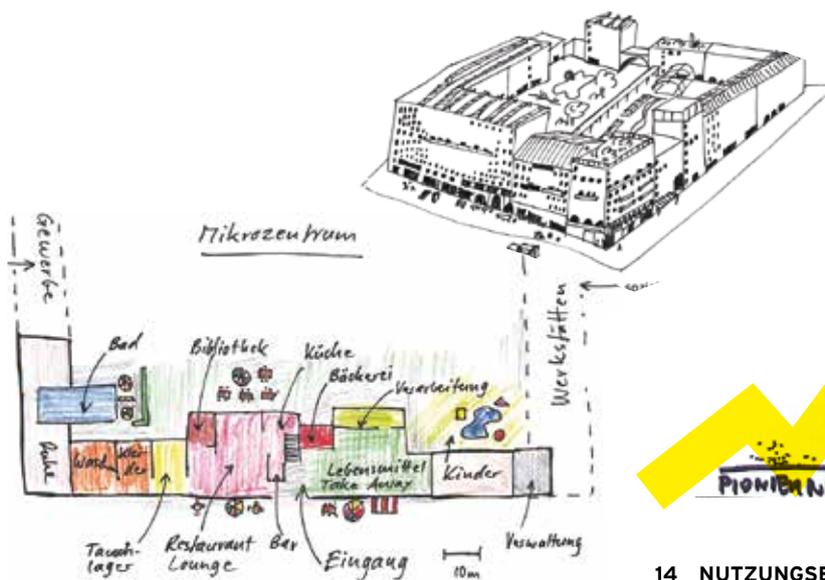
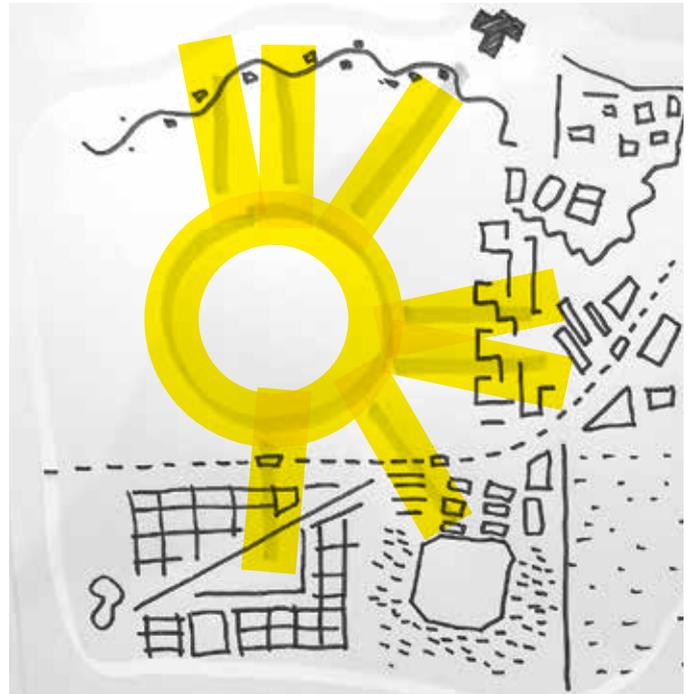
Die benachbarten Stadtquartiere Allermöhe Ost und Allermöhe West sowie Bergedorf West sind zum Teil Ankunftsstädte von Migranten seit den 80er Jahren. Als ein Negativbeispiel haben sich hier die sozialen Probleme, u.a. die hohe Arbeitslosigkeit und Defizit an Arbeitsplätzen, verfestigt. Kann das neue Oberbillwerder diese angestauten Probleme von gestern lösen? Eine wesentliche Aufgabe sollte es sein, durch ein Bildungszentrum oder die Förderung lokaler Beschäftigung durch lokales Gewerbe neue ökonomische Perspektiven sowie Zugänge zum Arbeitsmarkt zu schaffen.

12 BERGEDORFER BALANCE

Die Diversität steckt bereits schon in den Nachbarschaften. Für das künftige Oberbillwerder gilt im ersten Sinne das Organisationsprinzip: Programm und funktionale Nutzungsmischung wird im Zusammenspiel mit den angrenzenden Stadtquartieren und der gesamtstädtischen Entwicklung Bergedorfs gestaltet. Die Bergedorfer Balance ist als Navigationssystem für Fragen der Standortentwicklung zu verstehen: neue soziale Infrastruktur, Bildungseinrichtungen, Einzelhandel, Sport- und Freizeitangebote sollen das bestehende Angebot der Nachbarschaften ergänzen und keine Konkurrenz erzeugen. Die Bergedorfer Balance möchte das Gesamtsystem stärken und Synergien befördern. Die aktuellen Herausforderungen der Bergedorfer Stadtquartiere sind gleichzeitig der Quellcode für Oberbillwerder. Oberbillwerder wird stets in der Summe der Teile gesehen.

13 NACHBARSCHAFTEN SCHAFFEN VIELFALT

Vitale Nachbarschaften benötigen eine gewisse Dichte verschiedener Nutzungen und Menschen. Dichte bildet die Grundlage, um verschiedene Bedürfnisse zu organisieren und Räume gemeinschaftlich durch Interaktion zu nutzen. In Oberbillwerder können Modellprojekte größerer Organisationseinheiten von z.B. Baugemeinschaften erprobt werden, die eine kritische Masse am peripheren Standort bewirken können (Modellprojekt: Neustart Schweiz, 2000-Watt-Gesellschaft).



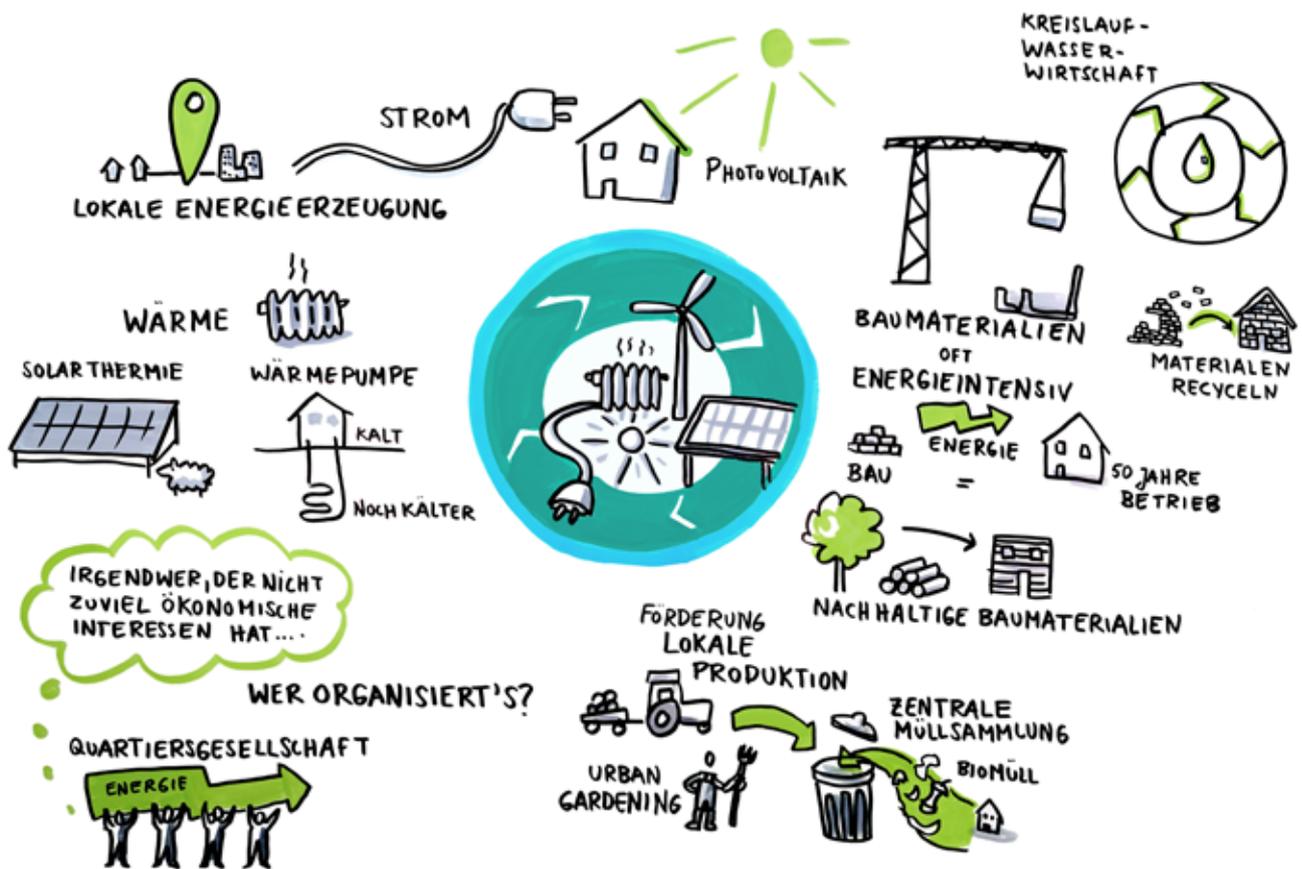
Bildquelle: Neustart Schweiz



14 NUTZUNGSEVOLUTION

Eine lebendige Vielfalt muss auch auf der Zeitachse betrachtet werden. Es gilt, den Standort im Vorfeld der Bautätigkeiten durch Pioniernutzungen emotional aufzuladen. Im Austausch mit den Bürgern sind bereits viele Vorschläge gemacht worden: Multifunktionshalle, Bühne, Imbisslandschaft, temporäre Installationen für Freizeitsport, saisonale Festivals, etc. Die beginnenden Pioniernutzungen sollten bestenfalls in ein kohärenten Planungsprozess übergehen, parallel zu der fortschreitenden Baufeldentwicklung wertvolle Impulse für ein vielfältiges Nutzungsprogramm liefern.





Graphic Recording

Nachhaltigkeit

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

- Was sind die Bausteine und Strategien, um zu einer nachhaltigen Energie- und Wärmeversorgung und Abfall- und Abwasserentsorgung für den neuen Stadtteil zu kommen?
- Welche zukunftsfähigen Konzepte werden bundesweit und international diskutiert, die für Oberbillwerder interessant sein könnten?

Eingeladene Expertinnen und Experten

- Prof. Thomas Auer, SolarCity, Stuttgart
- Sebastian Averdung und Sophie Brauer, Averdung Ingenieure, Hamburg
- Jan Gerbitz, ZEBAU, Hamburg
- Dr. Manuel Gottschick, OCF Consulting, Hamburg
- Prof. Dr. Gerhard Hausladen, ingenieurbüro hausladen gmbh, Kirchheim
- Thomas Kraubitz, Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen, Stuttgart
- Dr. Matthias Sandrock und Simona Weisleder, HIC, Hamburg
- Joel Schrage, Hamburg Energie

IDEENWERKSTATT: DOKUMENTATION DER GRUPPE NACHHALTIGKEIT

Ausgangslage und Zielstellung

Das Projektgebiet Oberbillwerder steht im besonderen Fokus von Politik und Öffentlichkeit: Noch vor wenigen Jahren waren größere Neubausiedlungen „auf der grünen Wiese“ in Hamburg stadtentwicklungspolitisch ausgeschlossen. Die damit verbundenen Eingriffe in Landschaft und Natur führen dazu, dass an das Projekt besondere umweltpolitische Anforderungen gestellt werden und dem Klimaschutz im Rahmen einer *sozial-ökologischen Stadtentwicklung* ein besonderes Gewicht beizumessen ist.

Oberbillwerder soll als Modellquartier für einen klima- und ressourcenschonenden Stadtteil dienen. Es sollen die kostengünstigsten Optionen für eine klimagerechte Entwicklung des Baugebiets identifiziert werden mit dem Ziel, das Baugebiet in Richtung einer bilanziell klimaneutralen Siedlung entwickeln zu können. In einer Vorstudie für ein Energiekonzept fokussieren sich Averdung Ingenieure, Hamburg Institut und die ZEBAU auf die Wärmeversorgung. Zusätzlich werden auch Aspekte der Stromversorgung, der energetischen Bauqualität inkl. der verwendeten Baumaterialien sowie der Mobilität betrachtet, die ebenfalls energetisch relevant sind.

Wärme-Energiebedarf

Der zu erwartende Wärme-Energiebedarf im Projektgebiet hängt stark von Maß und Dichte, sowie Nutzungsstrukturen der späteren Bebauung ab. Da noch kein städtebaulicher Entwurf verfügbar ist, wird der Wärmebedarf für Raumheizung und Warmwasser abgeschätzt. Der jährliche Gesamtbedarf liegt dabei für verschiedene Szenarien für eine Bebauung mit 3.000 – 10.000 Wohneinheiten zwischen ca. 15 und 44 GWh. Die zu erwartende energetische Bauqualität der Gebäude führt dazu, dass der Warmwasserbedarf einen hohen Anteil von 30-40% am Gesamt-Wärmebedarf hat.

Nutzbare Energiequellen

Die Zielsetzung einer klimaneutralen Siedlung schließt den Einsatz fossiler Brennstoffe wie Heizöl oder Erdgas zur Wärmeversorgung aus. Mögliche Energiequellen sind:

- Biomasse (Holz, Biogas, Biomethan u.a.)
- Solarthermie
- Geothermie
- Umweltwärme (Wärmepumpen für Wasser, Boden, Luft)
- Abwärme
- Erneuerbarer Strom

Zentrale oder dezentrale Versorgung

Die meisten der Energiequellen können grundsätzlich sowohl gebäudeorientiert als auch über ein gemeinsames Wärmenetz genutzt werden. Aufgrund von Skaleneffekten und technologischen Vorteilen können über ein Wärmenetz vermutlich kostengünstigere Versorgungslösungen umgesetzt werden. So können großflächige solarthermische Anlagen in Verbindung mit Wärmenetzen wesentlich kostengünstiger Wärme bereitstellen als dezentrale Einzellösungen auf Ebene der Gebäude. Das Wärmenetz sollte aus Effizienzgründen mit niedrigen Netztemperaturen betrieben werden (LowEx-Netz).

Andere Wärmequellen wie gewerbliche Abwärme oder Tiefe Geothermie können nur durch zentrale Versorgungssysteme nutzbar gemacht werden.

Flächenbedarfe

Eine große Herausforderung liegt im Flächenbedarf der Wärmeerzeugung, die in der Nähe zu den Verbrauchern installiert werden muss. Anders als Strom kann Wärme nicht über weite Strecken transportiert werden, da die Energieverluste und die spezifischen Kosten deutlich höher liegen. Insbesondere in den urbanen Siedlungsgebieten ist die Nutzungskonkurrenz bezüglich der Flächen groß.

Auch wenn der Brennstoff **Biomasse** grundsätzlich über weitere Distanzen transportiert werden kann, ist der spezifische Flächenbedarf zum Anbau sehr groß. Um das Projektgebiet über Bioenergie (Holz, Biogas) mit Wärme zu versorgen, wäre eine Fläche erforderlich, die das 4 bis 12-fache der bebauten Fläche beträgt. Zudem ist Biomasse ein knappes Gut, das aufgrund der Nutzungskonkurrenzen sowie zum Erhalt der Biodiversität in seiner langfristigen Verfügbarkeit engen Grenzen unterliegt.

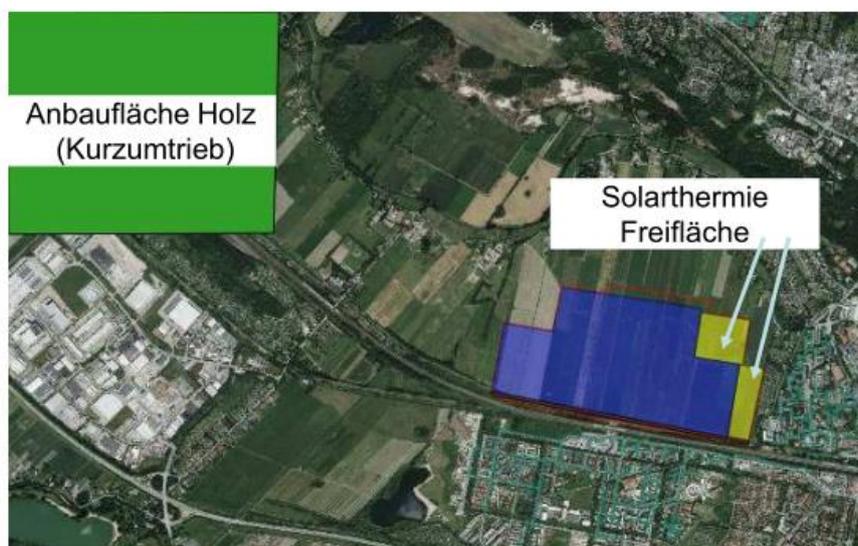
Flächenbedarf 100% Biomethan



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

- Kostenrahmen: 12-16 ct/kWh
- Verhältnis Flächenbedarf zu bebautem Gebiet: 11,5
- Weitere Vor- und Nachteile:
 - Nutzbar zur KWK-Stromerzeugung

Flächenbedarf 50% Solarthermie, Freifläche und 50% Holz



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

- Kostenrahmen: 7-10 ct/kWh
- Verhältnis Flächenbedarf zu bebautem Gebiet: 2,5
- Weitere Vor- und Nachteile:
 - Wärmeangebot im Sommer
 - Erdbeckenspeicher aufgrund hohen Grundwasserstand fraglich

Varianten ohne Flächenbedarf



Quelle: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

- Tiefe Geothermie
- Wärmepumpen mit alternativen Wärmequellen
 - Frischwasser
 - Abwasser
 - Abwärme
 - Umweltwärme
- Unsichere Potenziale
- Abhängigkeit von Dritten

Die **Solarthermie** ist gegenüber der Biomasse um den Faktor 30-40 effizienter in der Flächennutzung. Freiflächen-Solarthermie ist dabei deutlich kostengünstiger gegenüber Dachflächenanlagen. Jedoch konzentriert sich die Solarstrahlung auf das Sommerhalbjahr mit relativ geringem Wärmebedarf. Wenn Solarthermie einen Anteil am Wärmebedarf decken soll, der über etwa 20% hinausgeht, muss die Wärme über Monate gespeichert werden. Für die angenommene Bebauungsdichte wären rund 5-8 Hektar Solarthermie nötig. Dabei wäre es sinnvoll, bei diesen Flächen über mögliche Formen der Doppelnutzung (z.B. Landwirtschaft, urban gardening, Naturschutz) nachzudenken.

Flächenmehrfachnutzung: Solare Nachbarschafts-Gewächshäuser

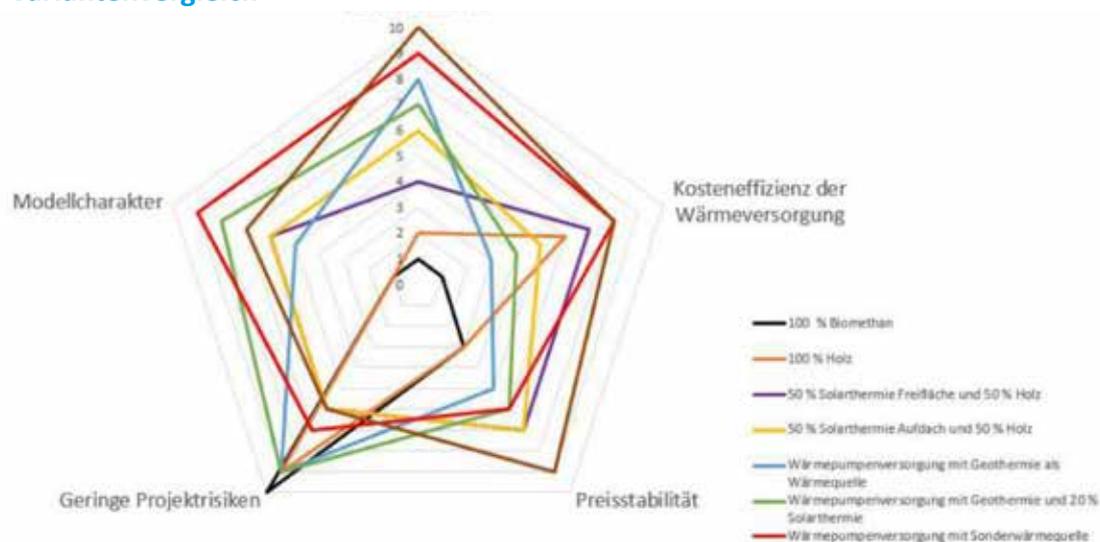


Nahezu keinen Flächenbedarf benötigt eine Wärmeversorgung über **Tiefe Geothermie**. Grundsätzlich sind die geologischen Voraussetzungen für eine geothermische Wärme-gewinnung im Projektgebiet gut. Jedoch sind die dafür notwendigen Investitionen nicht unerheblich und das Risiko einer nicht ergiebigen Bohrung kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Zudem wäre die Tiefen-Geothermie im Projekt nur als Grundlastwärme einsetzbar.

Abwärme aus Industrie und Gewerbe kann grundsätzlich ebenfalls eine kostengünstige Alternative darstellen, die zudem keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Nach erster Analyse stehen jedoch im Umfeld des Projektgebiets keine Potenziale zur Verfügung.

Näher zu betrachten ist die Nutzung von **Wärmepumpen** für die Versorgung. Als Energiequelle für die Wärmepumpen kommen z.B. der Boden, Grundwasser oder Oberflächenwasser und auch die Umgebungsluft in Betracht. Vor dem Hintergrund des Strukturwandels im Energiesektor mit dem deutlichen Anstieg des Dargebots an erneuerbarem Strom aus Windkraft und Photovoltaik können Wärmepumpen künftig ein effizientes Element zur Sektorenkopplung zwischen Strom- und Wärmesektor mit niedrigen Wärmegestehungskosten darstellen. Ob der angestrebte 100% Anteil des Stroms aus EE im Zeithorizont der Gebietsentwicklung in Oberbillwerder schon als Grundvoraussetzung angenommen werden kann, wurde sehr kontrovers diskutiert.

Variantenvergleich



Dabei könnte die **Kopplung mit bereits bestehenden Infrastrukturen**, wie etwa den benachbarten Bestands-Wärmenetzen interessant sein: diese könnten ggfls. mit jahreszeitlichen Überschüssen aus EE aus Oberbillwerder versorgt werden und damit eine saisonale Speicherung von Wärme bilanziell ersetzen. Sozusagen auch auf energetischer Seite eine Vernetzung mit den Nachbarn!

Für Gebäude, die wegen der geringen Bau- und Wärmedichte nicht an ein Wärmenetz angeschlossen werden können, sollte eine dezentrale Energieversorgung über Photovoltaik, Solarthermie und der Nutzung von Umweltwärme (aus Wasser, Boden, Luft) über Wärmepumpen mit dem Ziel einer positiven Energiebilanz angestrebt werden.

Das Ziel sollte **eine bilanziell klimaneutrale Siedlung** sein. Dies ist natürlich nur erzielbar, wenn nicht „nur“ das Brauchwarmwasser solarthermisch erzeugt wird, sondern ebenfalls die Raumwärme und der Strombedarf der Nutzer aus EE stammen. Eine Belegung der Dachflächen, sowie mögliche Schallschutzmaßnahmen mit PV wurden durch die Expert/innen empfohlen, was aber bei einer gewissen baulichen Dichte die über Einfamilienhäuser hinausgeht trotzdem noch nicht ausreicht um bilanziell klimaneutral zu sein.

Weitere Aspekte der Ressourceneffizienz und der Kreislaufwirtschaft wie Grauwassernutzung (auch im Rahmen des Regenwassermanagements), Schwarzwassernutzung (in Weiterentwicklung des Pilotprojektes in Hamburg-Jenfeld) oder der zentralen Abfallsammlung und –sortierung sollten weiter diskutiert und integriert werden.

Ein wichtiger Aspekt ist bei der Organisation der zukünftigen Wärme- und Stromproduktion vor Ort wird die Frage der Beteiligung der Nutzer/innen sein – hier wäre über die Möglichkeit der Initiierung eines „**Quartierswerk**“ nachzudenken, welches durchaus auch andere Aspekte wie ein Mobilitätsmanagement mit übernehmen könnte.

Das neue Quartier soll auch bei den Baumaterialien durch Nachhaltigkeit überzeugen, da in Anbetracht der steigenden energetischen Standards der Energieverbrauch der Erstellung der Gebäude („Graue Energie“) den Energiebedarf eines 50jährigen Gebäudebetriebes übersteigt. Denkbar wäre die Umsetzung eines für Hamburg innovativen **Holzbaquartiers**, zumindest aber die konsequente Anwendung nachhaltiger und nachwachsender Baustoffe.

Nachhaltige Baukonstruktion, z.B. Holzbau



Empfehlungen für das weitere Verfahren:

Flächenplanung, Raumnutzung und Energieversorgung müssen zusammen gedacht werden! Die Erstellung eines Energiegutachtens aufbauend auf der Vorstudie ist nötig, um detailliertere Vorgaben für das Masterplan-Verfahren zu entwickeln. Energie- und Nachhaltigkeits-Expert/innen müssen im diskursiven Prozess weiter eingebunden bleiben, wenn das Ziel eine klimaneutrale Siedlung ist.





MOBILITÄT



Die Arbeitsgruppe Mobilität



Graphic Recording

Mobilität

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

- Welche Bausteine für ein multimodales Mobilitätskonzept (wie z. B.: ÖPNV, Car-Sharing, StadtRad-Stationen, E-Mobilität, privater und öffentlicher Stellplatzschlüssel, Anforderungen an den öffentlichen Raum etc.) und welche neuen Ansätze gibt es, die in Oberbillwerder realisierbar sind?
- Welcher Strategien bedarf es, um Akzeptanz für die auf Reduzierung des individuellen Kfz-Verkehrs abzielenden Konzepte bei den unterschiedlichen Alters- und Bevölkerungsschichten zu erreichen?

Eingeladene Expertinnen und Experten

- Matthias Franz, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg
- Dr. Philine Gaffron, Technische Universität Hamburg-Harburg
- Christoph Lindemann, Bezirksamt Bergedorf, Hamburg
- Konrad Rothfuchs, ARGUS, Hamburg
- Christian Popp, Lärmkontor, Hamburg
- Prof. Dr. Hartmut Topp, topp.plan, Kaiserslautern
- Karsten Wessel, Tegel Projekt GmbH, Berlin

Dokumentation der Themengruppe Mobilität



1. Teil: Diskussion in der Gruppe

Im ersten Teil des Workshops diskutierten die Expert*innen vor dem Hintergrund des Zielhorizonts für die Realisierung von Oberbillwerder über ihre Vorstellungen von Mobilität in 20 Jahren. Es wurde festgestellt, dass nicht alle Diskutant*innen dieselben Bilder der zukünftigen Entwicklung haben. Konsens bestand darin, dass flexible Strukturen erforderlich seien, um einen Rahmen für die künftige Entwicklung zu setzen, aber Möglichkeiten offen zu halten und dafür auch entsprechende Flächen zu reservieren.

Dem Fußgängerverkehr wurde auch für die Zukunft eine wichtige Rolle zugeschrieben und die Notwendigkeit betont, dass die Schaffung fußläufiger Distanzen im Fokus stehen müsse. Zu der Frage, ob der private Pkw in Zukunft noch bestimmend sei, gab es keine einstimmige Meinung. Es wurde aber diskutiert, ob Sharing-Modelle überhaupt massentauglich seien. Einig waren sich die Expert*innen jedoch darin, dass die Zwangsmobilität aufgrund unterschiedlicher Trends (Arbeit 4.0, Teilzeit, Home Office) eher abnehmen werde.

Einen großen Stellenwert in der Diskussion hatte das Thema Autonomes Fahren. Es gab keine einheitliche Meinung darüber, ob dessen Ausbreitung als Ersatz für private Pkw oder eher sharing-basiert und mit kleineren Transportfahrzeugen ablaufen wird. Gleichwohl gingen die Expert*innen von neuen Mobilitätsformen aus, etwa Zwischenformen zwischen Kfz und ÖPNV wie beispielsweise den „People Mover“. Auch für den Warentransport wurde großes Potential für autonome Lösungen gesehen, wenn auch im Konflikt mit dem menschlichen Kommunikationsbedürfnis.

Der zweite Fokus der Diskussion lag auf der konkreten Umsetzung in Oberbillwerder. Es wurde der Unterschied zwischen urbanen und weniger urbanen Räumen diskutiert und die Frage, wie sehr sich Mobilitätstrends im konkreten Quartier auswirken würden. Neben möglichen Einschränkungen durch die Bodenverhältnisse (Bau von Tiefgaragen, Erschütterung) wurde als wesentliche Rahmenbedingung die Bahntrasse und das südlich angrenzende Quartier Neuallermöhe-West gesehen, das möglichst wenig belastet werden sollte. Es wurden zusätzliche Anbindungen diskutiert und die Schwierigkeit von Quartiersgaragen am Übergang zum Naturraum.

Zur konkreten Umsetzung im geplanten Quartier wurden folgende Punkte diskutiert: 1) Trennung der äußeren von der inneren Erschließung (ersteres zuerst, um die Akzeptanz und Verlässlichkeit zu erhöhen); 2) Konflikt mit Lärm der Bahntrasse; mögliche Lösung: Einhausung; 3) stufenweise Entwicklung des Gebietes; 4) Anbindung an die B5 problematisch (Tunnel nicht machbar); 5) Tragfähigkeit des Mittleren Landwegs als prioritäre Erschließungstrasse; 6) Angebot eines Quartiers „ohne eigenes Auto“; 7) Verzahnung mit Neuallermöhe-West; 8) Bauweise und Größe des Quartiers: dicht und kompakt rund um die S-Bahnstation; Größe zwischen 5.000 und 10.000 Wohneinheiten. 8) Stellplatzschlüssel: Vorschläge bis zu 0,2 und vor allem vorbehalten für Carsharing.

Zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs wurden 2,5 Anbindungen gesehen: in jedem Fall zwei Trassen nördlich des Bahndamms Richtung Westen (Mittlerer Landweg) und Richtung Osten (Oberer Landweg), ggf. noch eine weitere Anbindung zur B5 über den Ladenbeker Furtweg (siehe Abb. 1).

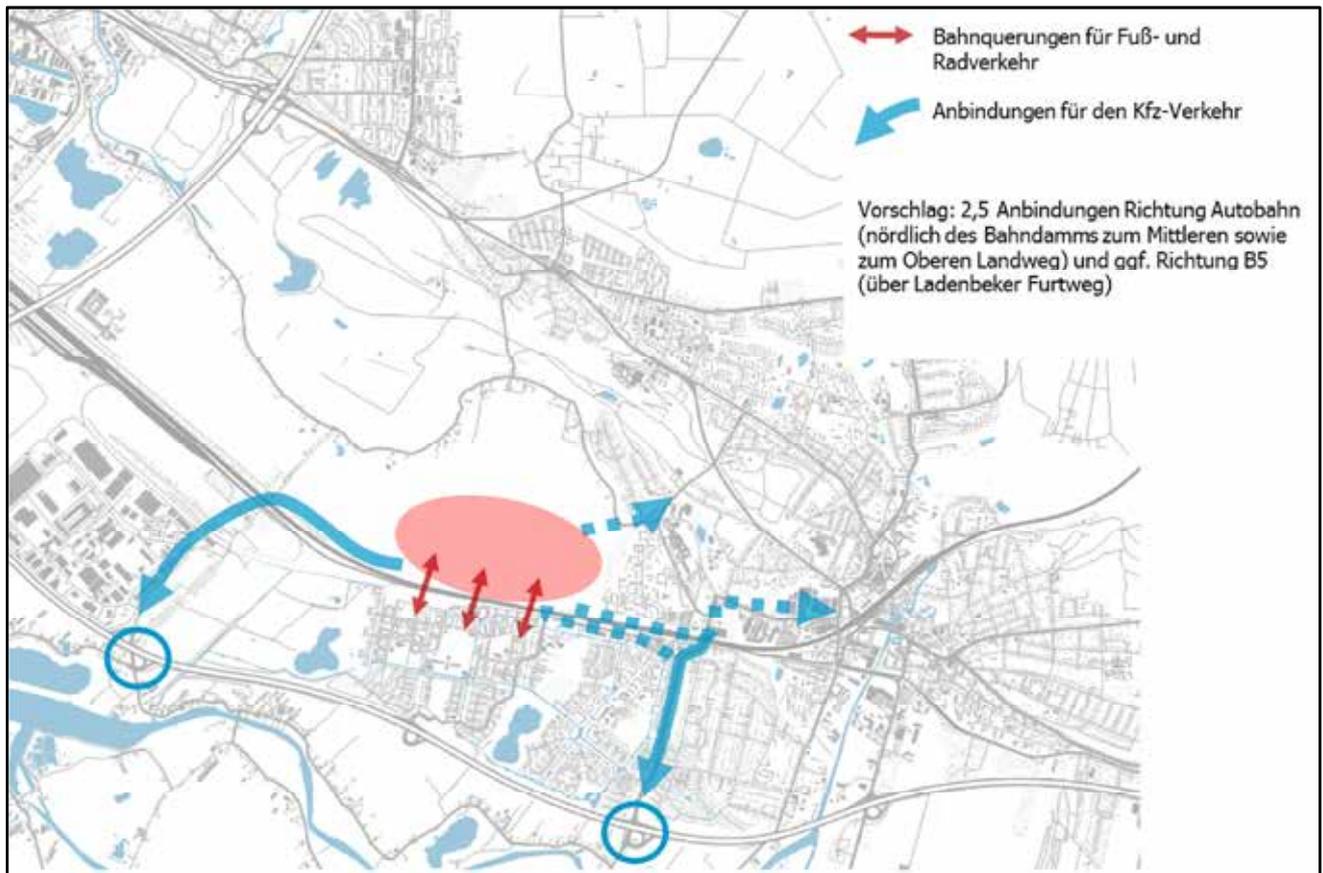


Abbildung 1: mögliche Anbindungen des neuen Quartiers

(Quelle: ARGUS, Kartengrundlage: openstreetmap)

Es wurde festgestellt, dass die umliegenden Hauptverkehrsstraßen schon heute hoch belastet sind. Entsprechend wurden als „Bausteine für eine Mobilitätsgarantie“ Maßnahmen diskutiert, mit denen eine möglichst geringe Kfz-Mobilität im Quartier erreicht werden könnte (siehe Abb. 2). Dazu gehörten

- kaum Stellplätze im Straßenraum, dafür Parkieranlagen, idealerweise im Bereich des Bahndamms
- gute erreichbarer ÖPNV
- Mobilitätskonzept zur Einsparung von Fläche und Kosten
- alternative Mobilitätsdienste (HVV-Tickets, Beratung, App, Leihfahrzeuge), finanziert über einen Mobilitätsfond, in den Investoren einen Teil der gesparten Stellplatzkosten einzahlen (es bestand Einigkeit, dass hierfür viel Geld benötigt wird und dies rechtzeitig signalisiert werden müsse)
- Sharing-Systeme (Fahrrad, Auto)
- offensive Kommunikation für weniger Autos
- attraktive Parkmöglichkeiten für Fahrräder incl. Ladeinfrastruktur für E-Bikes

Es bestand Einigkeit, dass für die Umsetzung dieser Punkte ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor bzw. den Investoren nötig sei.

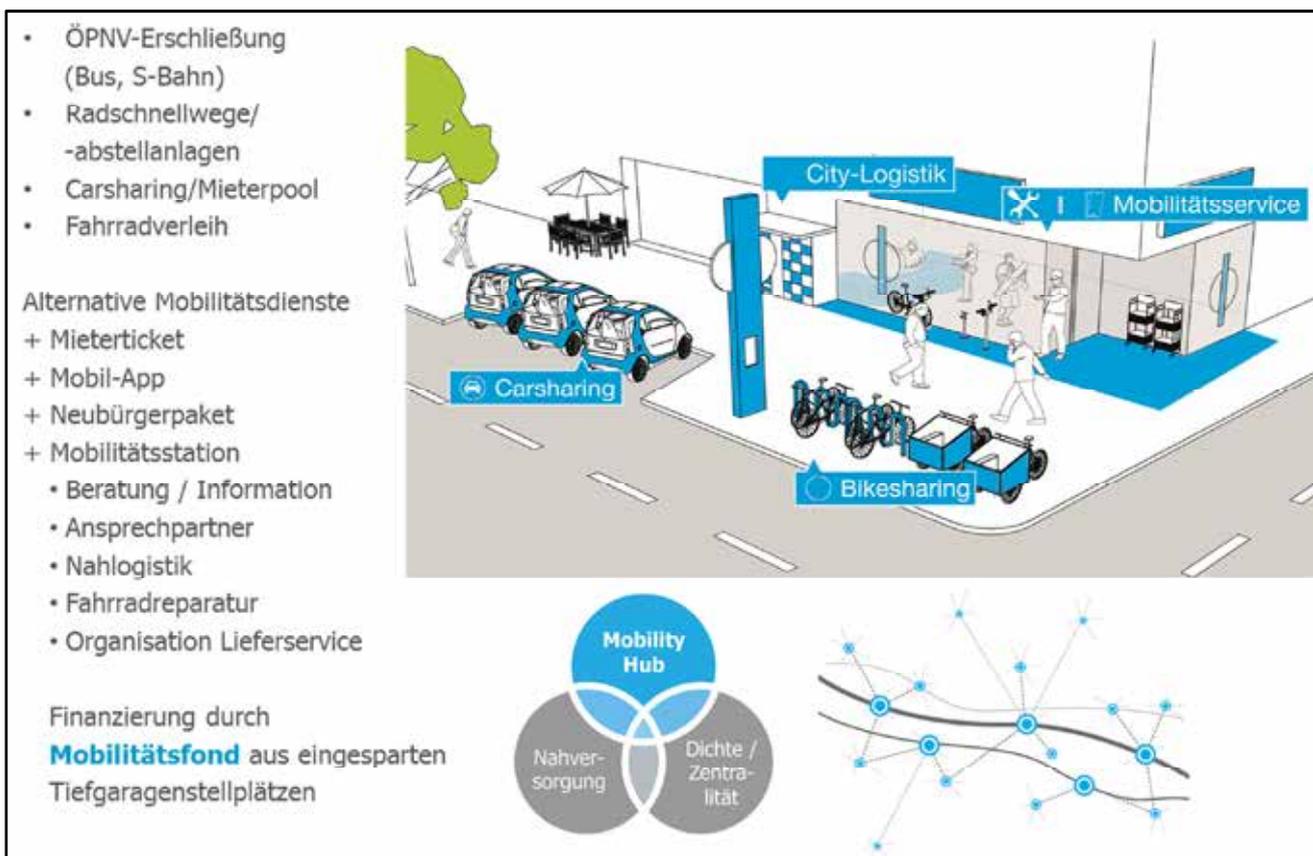


Abbildung 2: Bausteine für „Mobilitätsgarantie“ (Quelle: ARGUS)

Darüber hinaus wurde der Gebietszuschnitt und die Lage des Quartiers sowie die innere Erschließung diskutiert, wobei letztere in einem späteren Planungsschritt gesehen wurde. Außerdem wurden zusätzliche Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr insbesondere Richtung Boberger Düne und Neuallermöher See für erforderlich gehalten, wobei hierfür vor allem die Notwendigkeit eines zusätzlichen Bahndurchstichs (nur für Fuß- und Radverkehr) im östlichen Bereich gesehen wurde (vgl. Abb. 3).

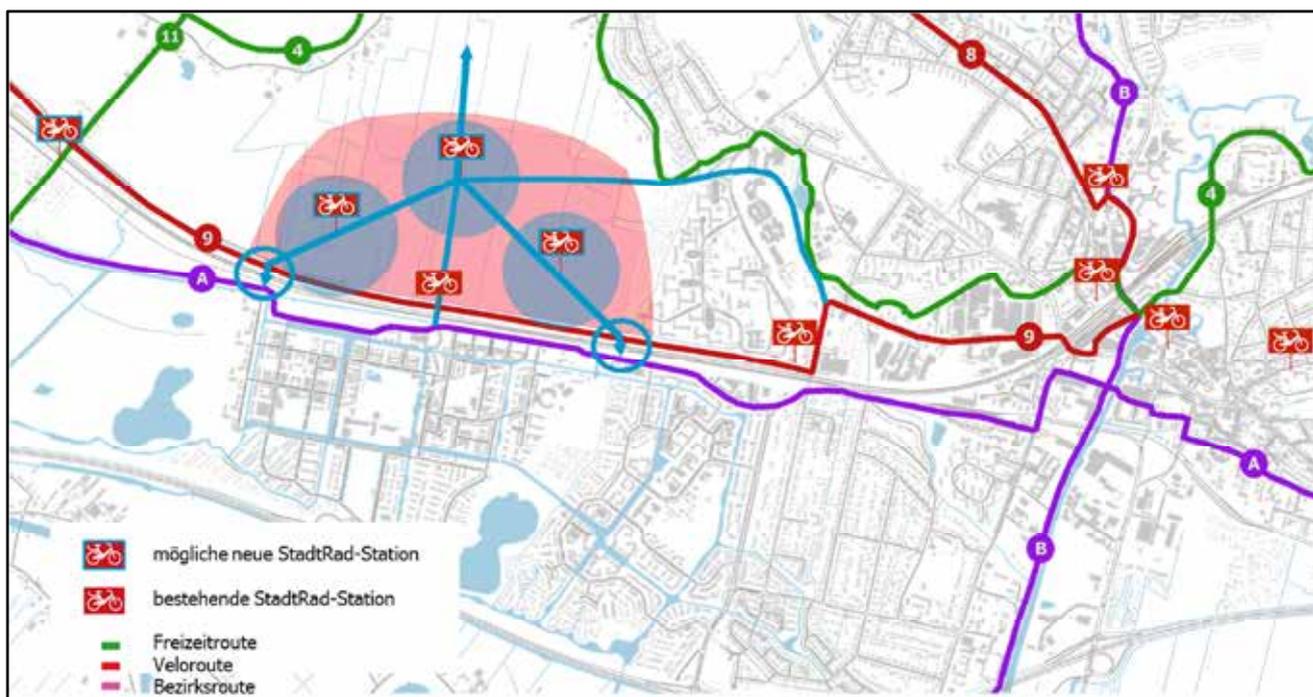


Abbildung 3: mögliche Anbindungen des Quartiers an das Radroutennetz (Quelle: ARGUS, Kartengrundlage: openstreetmap)

2. Teil: Diskussion mit Behördenvertreter*innen

An die Diskussion innerhalb der Gruppe schloss sich eine Diskussion mit Vertreter*innen verschiedener Behörden (BWVI, BSW, Bezirksamt) an, in dem einzelne Aspekte vertieft wurden. Dazu gehörten die Frage der Mindestgröße einer ersten Phase im Falle eines stufenweisen Baus des neuen Quartiers, die benötigte Dichte und Lage des Quartiers (entlang der Bahn als Alternative zu trapezförmiger Darstellung im Flächennutzungsplan), eine mögliche Kapazitätserweiterung der S-Bahn unter Beachtung eines möglichen Engpasses im Bereich Hauptbahnhof sowie die Möglichkeiten für einen Radschnellweg im Süden des Quartiers, bei dem insbesondere die Knotenpunkte beachtet werden müssten. Generell wurde die Notwendigkeit für eine Quartiersentwicklung mit innovativen Elementen für den Radverkehr bestätigt.

Kontrovers wurde die Frage der Anbindungen diskutiert. Es wurde in Frage gestellt, nördlich des Bahndamms zum Oberen Landweg eine neue Trasse zu errichten, wenn südlich des Bahndamms der Rahel-Varnhagen-Weg zur Verfügung stehe. Gleichzeitig wurde der Wunsch nach möglichst vielen Anbindungen geäußert, um eine möglicherweise kritische Situation wie in Neuallermöhe-West mit nur zwei Anbindungen zu vermeiden. Ein MIV-Anteil von 0,2, den die Expert*innen für realistisch hielten, wurde infrage gestellt, da er heute selbst in zentral gelegenen Quartieren nicht erreicht würde. Als gravierendes Problem wurde die Situation in den Kurt-A.-Körper-Chaussee geschildert, die durch eine bessere Anbindung an die B5 (entweder mit Durchstich vom Oberen Landweg oder mit neuem Knotenpunkt am Ladenbeker Furtweg) gelöst werden müssen.

3. Teil: Auswertung der Bürgergespräche

Bei der Auswertung der Bürgergespräche vom Abend des 2.3. wurde festgestellt, dass die Konzipierung Oberbillwerders als Gebiet mit wenig Autoverkehr von vielen Bürger*innen geteilt wurden, insbesondere von jüngeren. Diese zeigten eine große Akzeptanz für neue Mobilitätsdienstleistungen, während die Älteren noch stärker auf das Auto fixiert waren. Insgesamt gab es einen hohen Deckungsgrad zwischen den Überlegungen der Bürger*innen und der Expert*innen, etwa bezüglich der möglichen Anbindungen, der Vermeidung zusätzlicher Belastungen für die angrenzenden Gebiete, der Konzentrierung von Parkplätzen auf (rückbaubare) Parkpaletten sowie die Notwendigkeit zusätzlicher Bahndurchstiche für den Fuß- und Radverkehr. Auch die Rampe vom Ladenbeker Furtweg an die B5 wurde für eine gute Lösung gehalten, auch aus Radfahrersicht.

Weitere von den Bürger*innen geäußerte Aspekte waren: 1) eine Sperre der vorhandenen Bahnquerung für den motorisierten Verkehr (mit Ausnahme Busse, Feuerwehr); 2) der problematische Anschluss an die Veloroute 8 und die Wichtigkeit der bestehenden Veloroute 9; 3) die Nahversorgung des Quartiers durch die umliegende landwirtschaftliche Fläche; 4) die Qualifizierung des Quartiers, um die Zahl der Wege aus dem Quartier heraus zu minimieren; 5) die problematische Situation im Bereich Gleisdreieck und Korridor der Naturschutzgebiete im Westen; 6) die Einrichtung einer Ringlinie für den Busverkehr.

4. Teil: Austausch mit anderen Expertengruppen der Ideenwerkstatt

Mit einem Vertreter der Gruppe **Nachhaltigkeit** wurde über die Möglichkeit für Photovoltaik im Straßenraum oder auf der angedachten Einhausung der Bahnstrecke, die Nutzung von Flächen an der Autobahn für Solarthermie, Elektromobilität und den Stellplatzschlüssel diskutiert, der von der Gruppe Nachhaltigkeit bei 1,0 angesetzt worden war.

Beim Gespräch mit einem Vertreter der Gruppe **Städtebau** stand vor allem die Frage der Dichte des geplanten Quartiers im Vordergrund. Die Gruppe Städtebau favorisierte dabei eine Begrenzung auf 30 Hektar mit einer GFZ von 3,0 für rd. 5.-7.000 Einwohner (mit 3-4geschossigen Gebäuden realisierbar). Bewohner*innen sollten sich beim Aufenthalt und Fortbewegen im öffentlichen Raum wohl fühlen und dieser müsste entsprechend dimensioniert werden (über die Anforderungen von Feuerwehr u.a. hinaus). Der öffentliche Raum sollte als eigene Identität begriffen werden.

Mit der Gruppe **Lebendige Vielfalt** wurde über die „Next Economy“ diskutiert, mit der Annahme einer Pluralität der Arbeit und der Räume, die eine flexible und durchmischte Struktur benötigt und bedingt. Die Gruppe sah die Nutzung der Erdgeschosse (z.B. Kindergärten, Arbeit, Verwaltung, „Gebietsbetreuungsbüro“ nach dem Vorbild Wiens) und mehr Flächen für soziale Interaktionen als zentralen Punkt an. Für die Verbindung des Quartiers wurden vor allem Wege zu den Sportplätzen und generell in die umliegenden Stadtteile für wichtig erachtet.

Thesen/Forderungen zur Entwicklung von Oberbillwerder

Abschließend stellten die Expert*innen fünf Thesen sowie Forderungen bzw. Maßzahlen zur Entwicklung von Oberbillwerder auf (siehe Abb. 4 und Abb. 5).

- Mobilität garantieren durch Mix innovativer Verkehrslösungen (Elektromobilität, autonomes Fahren) als Voraussetzung für funktionierendes Quartier
- Vernetzung mit umliegenden Quartieren und Landschaftsräumen umsetzen
- äußere Erschließung ohne wesentliche Eingriffe in das umliegende Straßennetz sicherstellen
- Standortvorteil der S-Bahn konsequent nutzen
- aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad fördern

Abbildung 4: Thesen zur Mobilität für Oberbillwerder

- 2-3 Anbindungen (siehe Abb. 1)
- reduzierter Stellplatzschlüssel: 0,2 – 0,4 (incl. Carsharing)
- weitgehender Verzicht auf Stellplätze im öffentlichen Raum → Konzentration auf (rückbaubare) Quartiersgaragen, angeordnet am Gebietsrand (v.a. zum Bahndamm)
- Sicherung von Flächen für Quartierslogistik und Mobilitätsdienste
- Vernetzung zum Stadtteil Neuallermöhe-West durch zusätzliche Bahndurchstiche für Fuß- und Radverkehr
- Bau von Fahrradabstellanlagen mit Qualität über Hamburger Bauordnung hinaus
- Umsetzung einer vernünftigen Müllentsorgungsstrategie

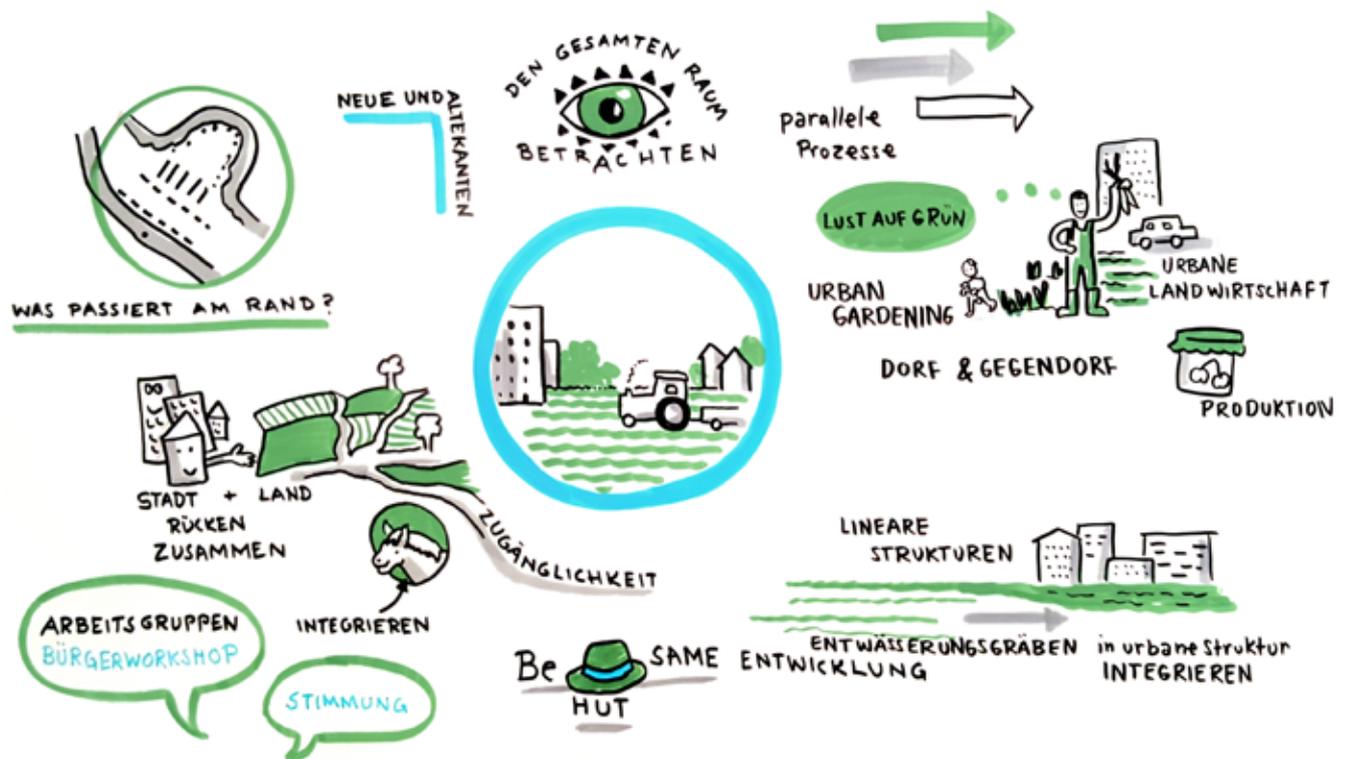
Abbildung 5: Verkehrliche Festlegungen / Maßzahlen für Oberbillwerder

A close-up photograph of a map with a red line drawn across it. A small white sign on a wooden stick is placed on the map, with the word 'RADWEG' written on it in black marker. The sign is resting on a white rectangular block. A blue ribbon is also visible on the map. In the foreground, a black paperclip is attached to a white sheet of paper.

RADWEG



Die Arbeitsgruppe Kulturlandschaft und Freiraum



Graphic Recording

Kulturlandschaft

Diese zentralen Themen und Fragestellungen wurden den Expertinnen und Experten an die Hand gegeben:

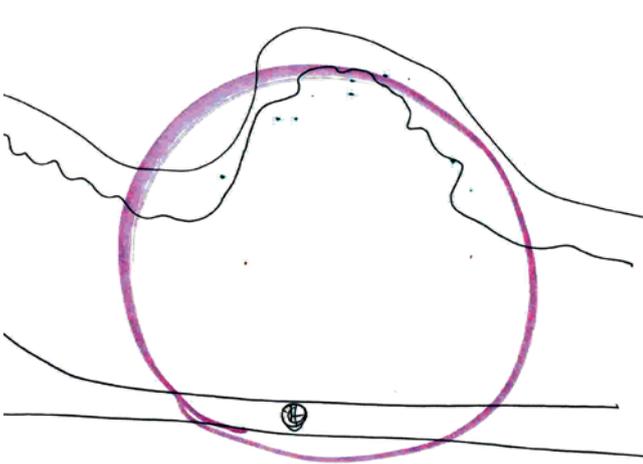
- Kann die historische Marschhufenstruktur der Kulturlandschaft Ausgangspunkt für die städtebauliche Planung sein, mit Blick auf das Ziel einer ortsbezogenen Identität?
- Welche Synergien lassen sich zwischen der künftigen Art der Landbewirtschaftung (auf weniger Fläche) und dem neuen Stadtteil herstellen?
- Wie sollte die Entwässerung an diesem Standort konzipiert werden, damit in der Marsch gebaut werden kann (Gräben, Fleete, flächenhafte Aufhöhung, Warften, Straßendämme)?
- Wie kann das vorhandene Naturraumpotenzial bei der Planung des neuen Stadtteils berücksichtigt werden?

Eingeladene Expertinnen und Experten

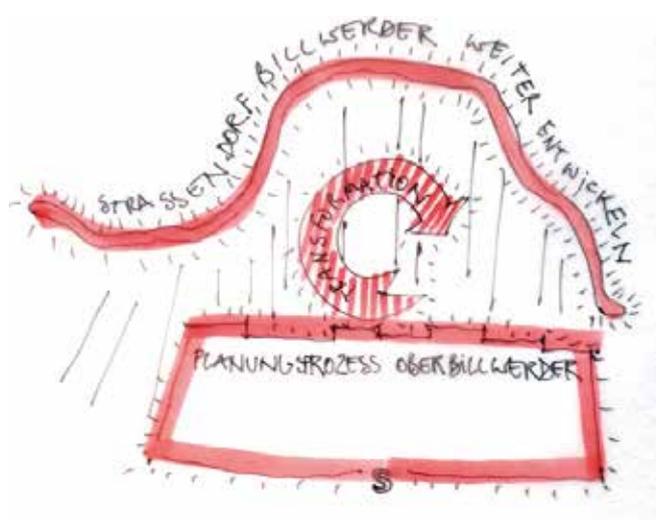
- Johannes Böttger, urbane gestalt landschaftsarchitekten, Köln
- Prof. Dr. Wolfgang Dickhaut, HafenCity Universität Hamburg
- Prof. Undine Giseke, bgmr, Berlin
- Hans-Georg Jacobsen, Agrargutachter, Ekenis
- Lutz Krob, BWS GmbH, Hamburg
- Dr. Christa Müller, Münchner Forschungsgesellschaft „anstiftung“
- Sabine Schwirzer, EGL Entwicklung und Gestaltung von Landschaft GmbH, Hamburg

IDEENWERKSTATT: DOKUMENTATION DER GRUPPE KULTURLANDSCHAFT

**Oberbillwerder:
Stadt und Land als ein Raum gedacht**



Parallele Prozesse anschieben



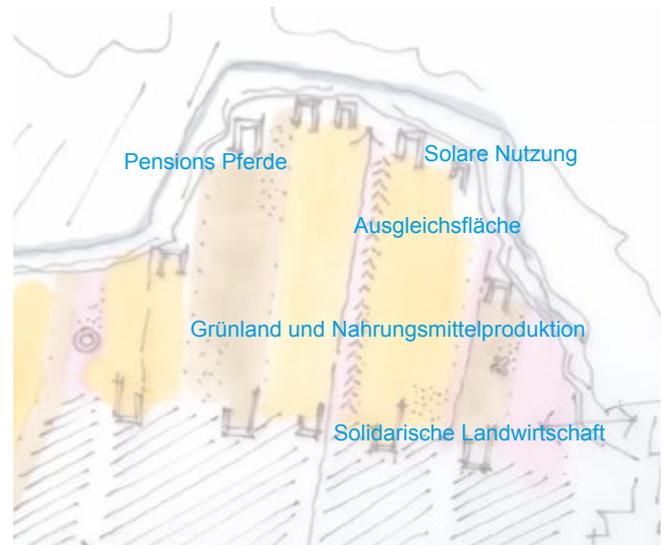
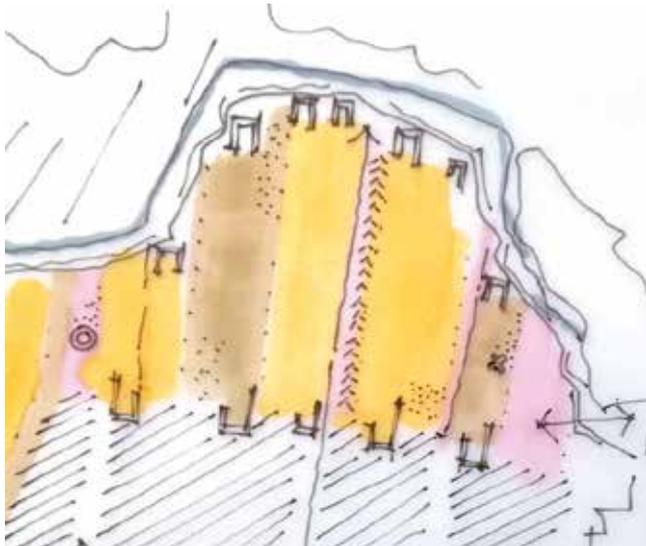
**Oberbillwerder und die Transformation einer Landschaft:
Stadt und Land rücken näher zusammen**



Quelle: Eigenes Foto

Oberbillwerder: behutsame Transformation von Dorf und Landwirtschaft

Das hofnahe Ackerland in Oberbillwerder bleibt, die Flächen werden jedoch kleiner. Die Landwirtschaft soll Schritt für Schritt ihre Produktionsweise ändern und wird ökologischer. Sie orientiert sich an der Nahrungsmittelproduktion. In der Koexistenz mit dem neuen Stadtteil entstehen neue Geschäftsfelder (Energie, Wasserwirtschaft). Neben Möglichkeiten der Selbsternte und gemeinschaftlichen Gärtners als Orten der Milieu übergreifender Kooperation. Ihre Ökonomie wird regionaler. Eine Landesnutzungsgesellschaft unterstützt diesen Transformationsprozess. Auch im Dorf soll Transformation stattfinden.

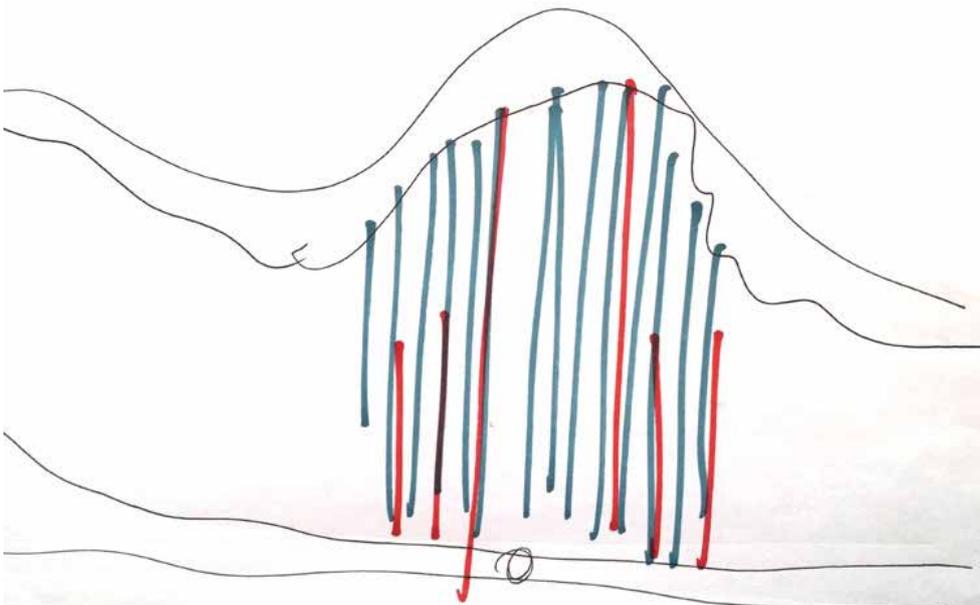


Quelle: Eigenes Foto

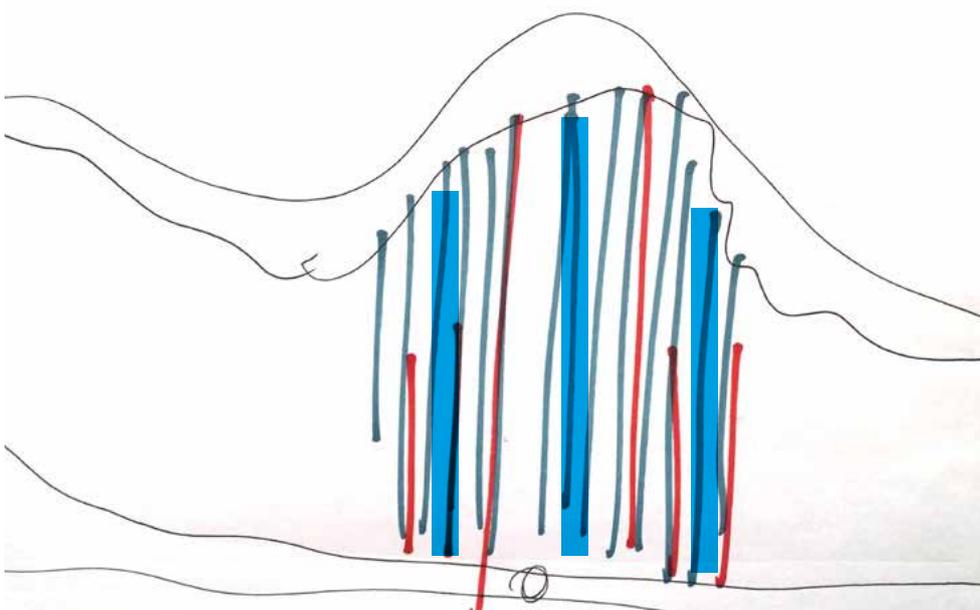
Die niedrige Landschaft wird zugänglich

In Oberbillwerder ist die Marschhufenlandschaft weit und niedrig. Das Straßendorf, das Ackerland mit seinen langen Parzellen, die Bille und die Boberger Düne bilden ein einzigartiges Landschaftsensemble. Die Oberbillwerder Ackerfläche ist ein wichtiges Element in diesem Ensemble. Gegenwärtig ist sie nicht zugänglich. Das ändert sich mit der Bebauung. Neue Wege durch die Landschaft entstehen, geschickt geführt entlang der Gräben, um die Konflikte mit der Landwirtschaft gering zu halten. Die Grabenstruktur wird zum Erlebnisraum für Weite und Verbindung (Schlittschuhlaufen, Radfahren).

Historische Parzellen als verbindende Struktur



Entwässerungssystem Gräben als Kontinuum



Gräben als Kontinuum: Ein wasserwirtschaftliches System für landwirtschaftliche und urbane Anlieger – Vielfalt im Innern

Polder bleibt Polder, auch wenn er bebaut wird. Daher braucht es ein integriertes Entwässerungssystem für beide Teile. Die Bewässerung der Landwirtschaft wird optimiert, behält aber seine traditionelle Grabenstruktur. Im neuen Stadtteil wird ausreichender Speicherplatz für Wasser geschaffen: entlang der Gräben, in den Grünflächen und Straßen, auf den Dächern. Die dichte bebauten Bereiche werden so zum Schwamm. Verdunstung wird zu einer wesentlichen, auch klima- und kostenrelevanten Größe. Mehrfachnutzung von privaten und öffentlichen Flächen ist erforderlich. Die aufgehöhte Fläche ist auf ein Minimum zu reduzieren.

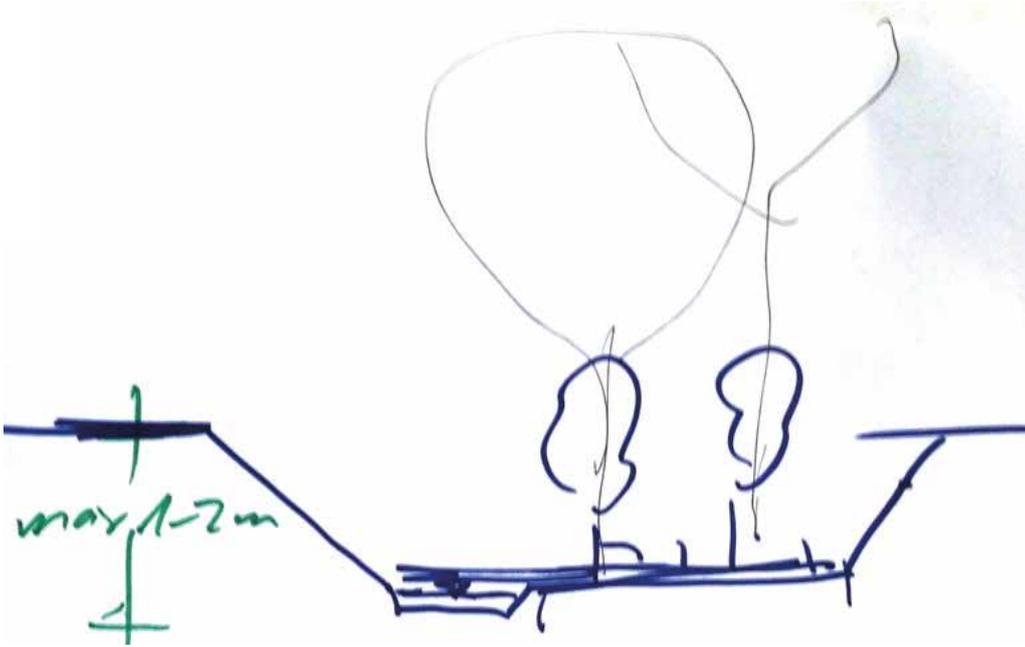


Quelle: Eigenes Foto

Kleiböden als Grundlage - Abfluss und Verdunstung erforderlich



Gräben als Lösung - Seitlich Überflutungsbereich als Stauraum



Projekt für Kopenhagen als Beispiel



© Atelier Dreiseitl



© Atelier Dreiseitl



© Atelier Dreiseitl

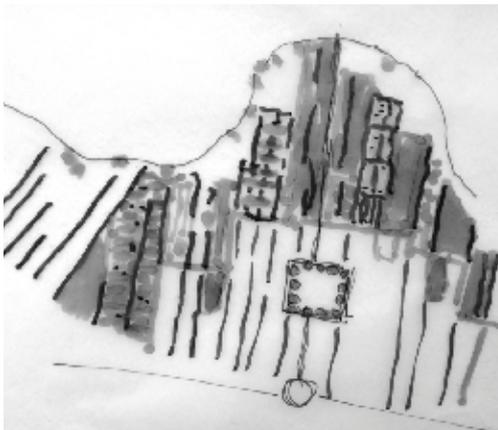
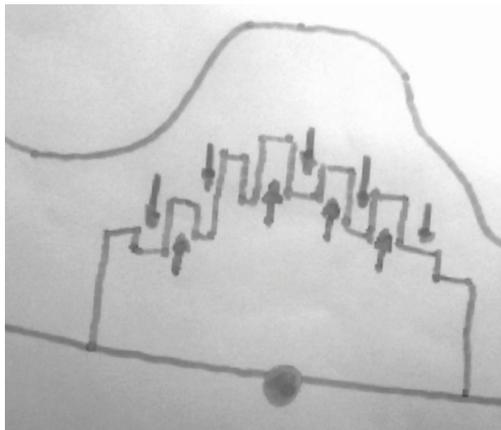
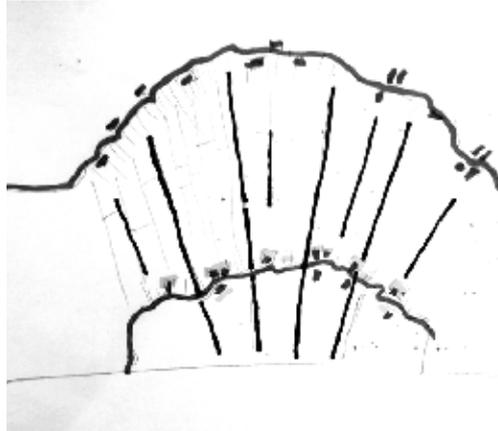


© Atelier Dreiseitl

Neuer Stadtteil Oberbillwerder, am Rand ein Dorf ?

Dort, wo Stadt und Landschaft aufeinandertreffen, entsteht eine produktive Überlappung. Hier entstehen vielfältige Freiräume, in den gespielt, produziert und weiter verarbeitet wird. Es ist eine Art neuer Allmende: offenen Flächen für alle wie Wiesen, Spiel- und Sportflächen und vielfältigen gemeinschaftlichen und Selbsterntegärten.

Der produktive Saum umfasst auch neue Bautypologien: von Ein- oder Mehrfamilienhäuser mit Gewächshäusern und Gewerberäumen im Erdgeschoss bis hin zu neuen Stadtfarmen, in denen gewohnt, produziert und gelernt werden kann.

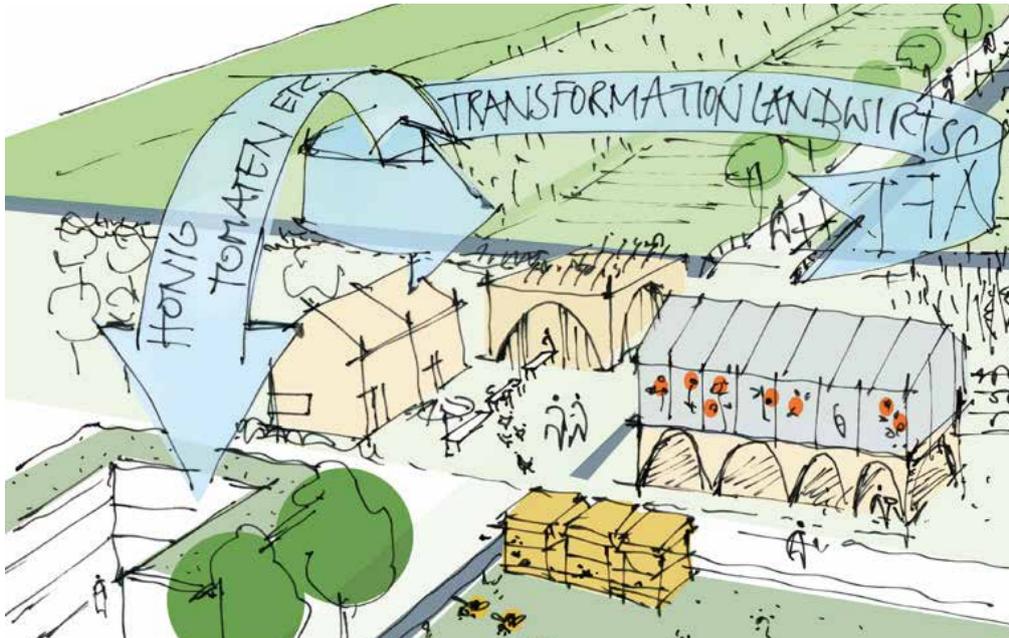


Arbeitsgruppe + Fachöffentlichkeit



Bürgerworkshop





Darstellung: Johannes Böttger, urbanegestalt

Projekte aus München und Frankreich, Colombe als Beispiele



Krautgärten, München



© Lacaton Vasalle Architects



© ReGen Village



© AAA Architects

EMPFEHLUNGEN - THESE FÜR OBERBILLWERDER

Die behutsame Transformation von Dorf und Landwirtschaft...

Die Landwirtschaft in Oberbillwerder soll Schritt für Schritt ihre Produktionsweise ändern, ökologischer, diversifizierter und ökonomisch regionaler werden. Durch Orientierung an der Nahrungsmittelproduktion entsteht eine aktive Koexistenz mit dem neuen Stadtteil und neue Geschäftsfelder (lokale Nahrungsmittel, Energie, Wasserwirtschaft...)

Das Dorf Billwerder muss planerisch auf die Veränderung vorbereitet werden. Eine Landnutzungsgesellschaft zur Unterstützung der Transformationsprozesse ist einzurichten, diese kann später auch für den neuen Stadtteil nützlich sein.

Die niedrige Landschaft der Marschhufen in Oberbillwerder mit ihren langen Schlägen und das einzigartige Landschaftsensemble mit Bille und Boberger Düne muss wertgeschätzt und gesamt betrachtet werden. Die derzeit nicht zugängliche Ackerfläche ist im Zuge der Neuplanung zugänglich zu machen. Dabei ist eine Balance mit der Landwirtschaft zu finden.

Neue Wege und bestehende Gräben sind als zusammenhängende Infrastrukturen mit landschaftlichen Qualitäten zu entwickeln. Die Gräben bilden ein lineares Kontinuum in Raum und wandeln im Verlauf ihre Atmosphäre von rural zu urban.

und eine aktive Oberfläche des neue Stadtteils Oberbillwerder...

Die Kontaktfläche des neuen Stadtteils zur Landschaft ist nutzungsgemischt und hoch aktiv zu planen. Vielfältige Freiräume, ergänzt um Bauten mit Bezug zur Landschaft, können für Erholung, Sport, Nahrungsmittelproduktion und Weiterverarbeitung genutzt werden: Eine Art zeitgenössische Allmende, auch Ort der Milieu übergreifenden Kooperation. In dieser Zone sind Ein- und Mehrfamilienhäuser mit Gewächshäusern und Gewerberäumen, Selbsternteflächen, Gemeinschaftsgärten und Stadtfarmen vorstellbar.

produzieren gemeinsam ein lebenswertes Stück Stadt

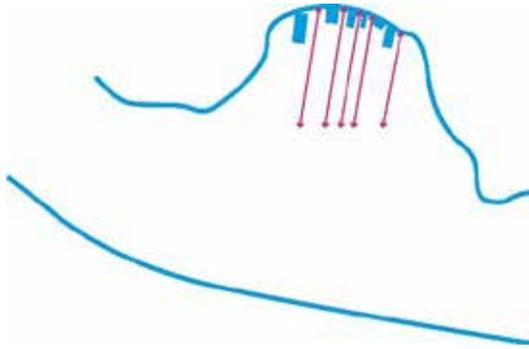


Abb. 1

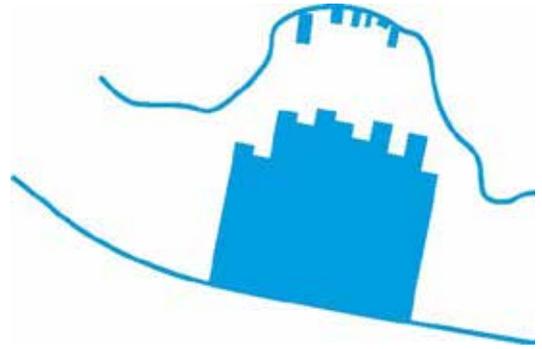


Abb. 2

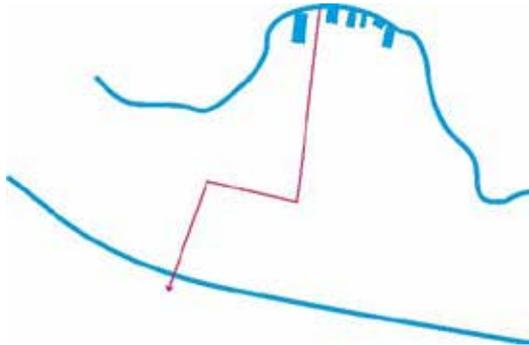


Abb. 3

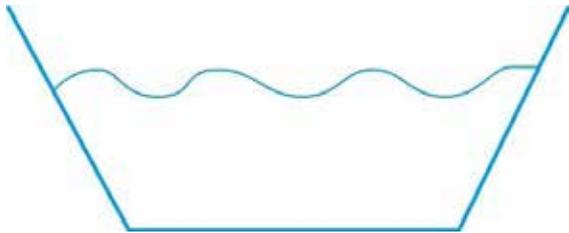


Abb. 4a

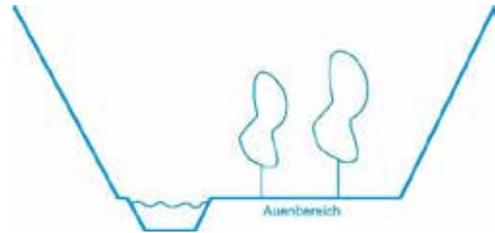


Abb.4b

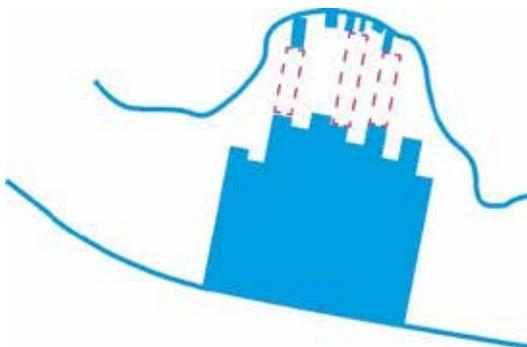


Abb. 5

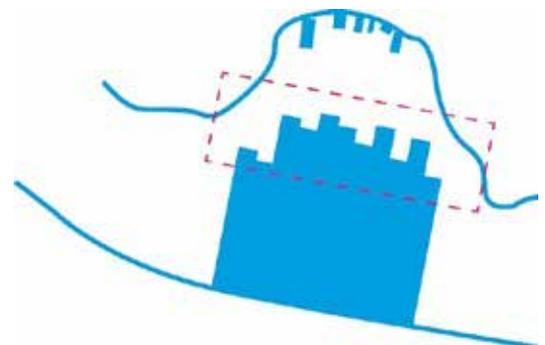


Abb. 6

Eigene Darstellungen

Dokumentation Bürgerworkshop

Wichtiger Bestandteil der Ideenwerkstatt war der Austausch zwischen Expertinnen und Experten sowie Bürgerinnen und Bürgern. Welche Vorstellungen und Leitideen gibt es seitens der Öffentlichkeit für den neuen Stadtteil? Anhand von verschiedenen Materialien konnten diese entweder auf einem Luftbild oder in einer Protokollvorlage festgehalten und mit den Fachleuten diskutiert werden.

Nicht alle der 21 Arbeitsgruppen haben beide Möglichkeiten genutzt. Einige haben nur Modelle gebaut, andere nur Protokoll geschrieben. Wieder andere haben zusätzliche Zeichnungen oder Stichpunkte zur Dokumentation auf ihren Tischen hinterlassen. So geben die folgenden Seiten auf unterschiedliche Art und Weise einen Ein- und Überblick über die vielfältigen Ideen.

Die Bildbeschreibungen wurden von der Redaktion geschrieben. Die Protokolle und Notizen wurden im Original übernommen und lediglich bzgl. Rechtschreibung und Punctuation bearbeitet.





Tisch 01

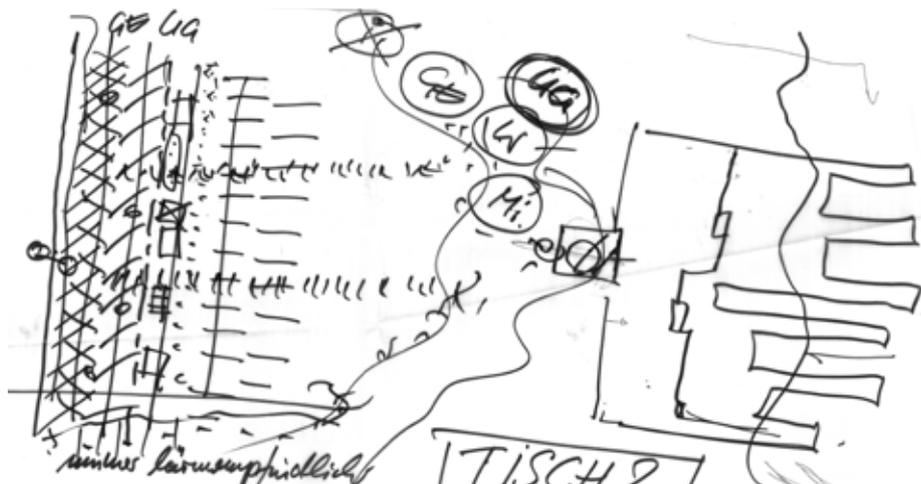
An der Bahn ist Gewerbe vorgesehen, im Norden schließt Wohnbebauung an, welche im Übergang zur Landwirtschaft in Natur- und Freiraum übergeht. Das Wohngebiet ist mit kleinteiligem Gewerbe und kleinräumlichen Freianlagen gemischt. Neben Urban

Farming sind auch ein sozialer Mix, neue Arbeitsstätten und generationsübergreifende Angebote vorgesehen. An der Bahn werden hohe Gebäude vorgeschlagen, in Richtung Norden dann in der Höhe abnehmende Reihenhäuser.



ZUSÄTZLICHE NOTIZEN

- Junge Leute haben kein eigenes Auto mehr
- Mischung!
- Kommunikation
- Klein St. Petersburg
- Verschiedene Wohnungsgrößen
- Co-working
- Junge Leute
- Universität
- HafenCity zu teuer
- Urbaner Lebensstil
- Familie in der Nähe
- Tagespflege/Zentrum
- Beratung
- Fahrrad



ZUSÄTZLICHE NOTIZEN

- Anbindung an Autobahnanschlussstelle Allermöhe (Mittlerer Landweg), nicht über Wohnviertel und Neuallermöhe-West
- Entwässerung mit überfluteten Straßen problematisch
- Bildung, Sportinfrastruktur (Hallen, Sportplätze), zumindest Feld-Platz
- S-Bahnhof, Taktverdichtung, Ausbau
- Alle Ideen auf Verkehrsbelastung für Nachbarchchaftsstädteile überprüfen
- Autoarmer Stadtteil, kostenfreie S-Bahnfahrt, gute Anbindung nach Bergedorf-Zentrum
- Zwischen Neuallermöhe-West und Oberbillwerder nur Rad- und Fußwege, Autostraße nur für Busse und Rettungsfahrzeuge
- Jugendzentrum, Kulturzentrum, Kulturkneipe
- Bessere Durchmischung der Bevölkerung, Einfamilienhäuser
- Keine überregionale Nutzung, weniger Verkehrsbelastung für die Umgebung, weniger Gewerbe



Tisch 03

Das großflächige Wohngebiet wird von einer Grünachse geteilt, in beiden Teilen finden sich zentral eine Parkfläche und öffentliche Einrichtungen. Der Anschluss im Nordosten

an die bestehenden Schulen mit weiteren öffentlichen Einrichtungen wird betont. An der Bahn ist Geschosswohnungsbau vorgesehen, nach Norden hin Reihen- und Einfamilienhäuser.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Hohe, kleinteilige, abwechslungsreiche Dichte
- Abwechslungsreiche Räume

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Vielfältige Wohnformen ermöglichen, qualitativ hochwertige Stadträume schaffen, um lebendige Nachbarschaften zu fördern
- Wohngemeinschaften fördern bzw. Grundstücksflächen für entsprechende Interessengemeinschaften zur Verfügung stellen
- Baugemeinschaften

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Läden und Gewerbe im EG
- Schwimmbad mit Sauna, da Schwimmmöglichkeiten für Kinder und alle auch im Stadtteil Neullermöhe fehlen

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Begrünte Dächer, Energiefassaden
- Solarthermie, KW 40 ohne Schaumstofffassaden

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Möglichst autofreier Stadtteil, damit das Verkehrsaufkommen zu keiner Belastung führt

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Grüne Bewegungsachse, in der viel stattfindet wie z. B. Urban Gardening
- Eine Wasserfläche im Stadtteil zur Beruhigung und als Treffpunkt



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Städtisches Wohnen mit Anbindung nach Osten und Süden
- Dichte Bebauung
- Offene Gärten
- Baugemeinschaften, generationsübergreifend
- Eigentumswohnungen, 3.000 €/m²

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Dorf Billwerder erhalten
- Freiräume ermöglichen
- Bahndamm durchlässig
- Beziehungen stärken zwischen Bergedorf-West und Neuallermöhe

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Kommunikationsinfrastruktur
→ Surftec- Grundversorgung
- Großes, attraktives Freizeitbad
- Ärzte, medizinisches Zentrum
- Kindergarten - Schule - Sportverein
→ Einrichtungen ganztägig nutzen
- Nachtleben, auch für die umliegenden Stadtteile

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Erdwärme
- Keine Solarfelder
- Ansprechende Architektur, aber abwechslungsreich
- Örtliche Materialien
- Dezentrale Energiegewinnung

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Autofreies Wohnen
- Infrastruktur zu Fuß erreichen → Nahversorgung
- ÖPNV als Alternative

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Fortsetzung des Fleetsystems Neuallermöhe
- Erhalt Grünachse Reit - Allermöhewiesen - Boberger Niederungen
- Urban Farming

Tisch 05

GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Fingersystem
- Arbeiten und Wohnen
- Mischung Wohnen, Freizeit, Arbeit
- Neue Arbeitsmodelle im Wohnungsbau
- Dringend Ärzte ansiedeln

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Generationsübergreifendes Wohnen
- Bezahlbarer Wohnraum
- Kooperation der Bauträger
- Modell Neuallermöhe
- Kommunikation und Kultur
- KOKUS - schon in der Planungsphase

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- 1. Idee: interreligiöser Raum statt konfessioneller Aufspaltung
- 2. Idee: Einladung der Kirchengemeinden der Nachbarschaft und anderer religiöser Spieler

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Sonnenenergie
- Wärmespeicher für Winter im Grundwasser
- Häuser aus Holz

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Trennung Fußgänger und Auto auf zwei Ebenen: Modell Kopenhagen
- Quartiersgaragen (Modell Berlin Tegel)

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Verzahnung Landschaft und Bebauung
- Integration der Landwirtschaft für Eigenbedarf, Produktion



Tisch 06



Von der S-Bahn-Station Allermöhe bildet sich die Bebauung halbkreisförmig aus. Zur Bahn findet sich Geschossbau mit Gewerbe und öffentlichen Einrichtungen, vom zentralen Platz bilden sich verschiedene Woh-

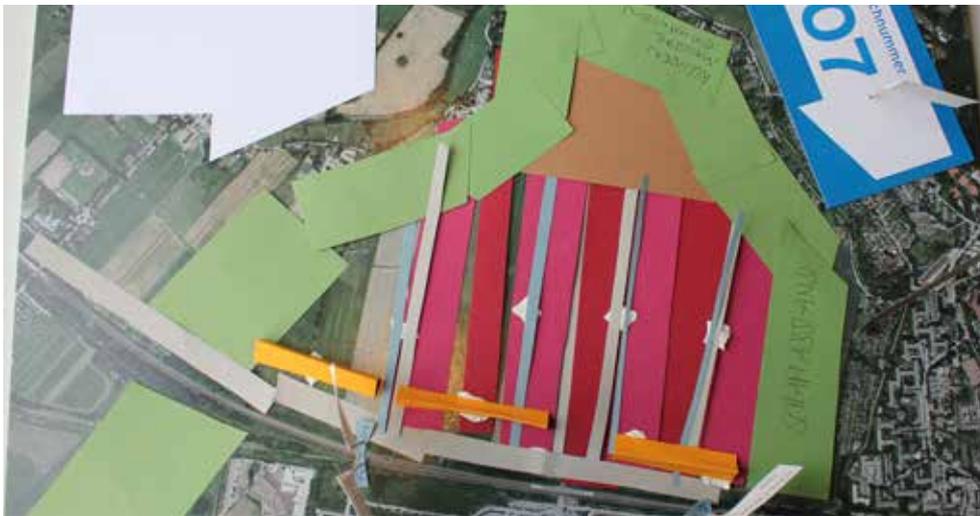
nungsformen, auch Wohnungen mit über 200 m² unter dem Motto „bunt und wild“ sowie gemischte Wohn- und Arbeitsprojekte aus. Im Übergang zur Landschaft werden Gemeinschaftsflächen vorgeschlagen.



Tisch 07

Parallel zur S-Bahn wird eine weitere Verkehrsachse vorgeschlagen. Zur Bebauung im Osten und Norden soll ein Schamabstand gehalten werden. Die Nutzungen im Gebiet sind bandförmig in nordsüdlicher Richtung angelegt. Die Wohngebiete werden von öffentli-

chen Nutzungen und Wasser- mit Verkehrsläufen durchzogen und im Norden von Landwirtschaft und im Süden von Gewerbe begrenzt. Das Gebiet ist für den Fuß- und Radverkehr mit Neullermöhe verbunden.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Nicht alle Fehler der Umgebung erneut machen
- Hofhäuser bzw. Struktur adaptieren

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Asylbewerber in die Gemeinschaft integrieren - passiert derzeit schon
- Verknüpfung der umliegenden Stadtteile untereinander <-> Wegebeziehungen - nicht nur ein Nadelöhr (Bahn)

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Synergieeffekte mit den umliegenden Stadtteilen nutzen

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Anlagen mit Akustikfunktionen kombinieren
- Darf aber kein Wall werden, der die Verknüpfung der umliegenden Stadtteile behindert

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen → Verkehr (siehe Modell)

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Schamabstand zum Billwerder Billdeich
- Was passiert mit den Potenzialflächen am Billwerder Billdeich?
- Hofkultur nicht vertreiben - Kindern dieses Gut weiterhin nahebringen/vermitteln
- Gärten für Familien schaffen - keine Kleingartensiedlung schaffen sondern Anbau <-> Rückschluss Durchmischung - Treffpunkt



Tisch 08



Zur Bahn hin wird eine höhere Wohnbauung für generationsübergreifendes Wohnen und eine Mehrzweckhalle für Begegnungen vorgeschlagen. Südwestlich entlang der Bahn ist eine Verkehrsachse als Autobahnzubringer vorgesehen. Zentral im Gebiet

ist eine Grünachse ausgebildet. Es sind Wohngebiete mit unterschiedlichen Typologien und Gemeinschaftsflächen ausgebildet. Im Westen ist eine „nachhaltige Energieversorgungsanlage“ angedacht.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Verdichtung um die S-Bahn
- Feste Randstrukturen? → Fußläufige Durchgänge in die Landschaft
- Auslaufende Strukturen (Schutzbereich für dörflichen Anschluss)
- Nicht nur Ghettoisierung sondern auch Angst vor HafenCity-Atmosphäre
- Fleetplatz erweitern in Oberbillwerder, aber mit mehr Aufenthaltsqualität
- Energieversorgung von Süden

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Mehrgenerationswohnen → auch hohe Gebäude (größergleich 8 Geschosse)
- Gemeinsame Freiflächen (z. B. Spielstraßen für Gemeinschaftsbildung)

3. Lebendige Vielfalt – Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Reicht in Neuallermöhe nicht aus und läuft durch Kaufkraft auch nicht (Bars, Restaurants, Cafés)
- Bodenständige Kultur funktioniert (Musik machen, Tanzen etc.)
- Auch kleinere Einrichtungen wie Bürgerhaus und KulturA werden in Neuallermöhe angenommen
- Öffentliche Bühne (hinsetzen und Programm mit Cappuccino genießen)
→ Programm durch öffentliche Gruppe
- Schwimmbad sinnvoll (Lehrschwimmbad aber auch Freizeitaktivität)
→ viele potentielle „Kunden“ wohnen/gehen zur Schule in der Nähe
- Aktivitätssachen (Multi-Freizeitcenter (Schwimmbad und Bowling etc.)) an der Bahnlinie orientieren → auch Beachclub

4. Nachhaltigkeit – Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Wasser zur Energiegewinnung nutzbar machen? → Fleetwasser nutzen
→ Wassersparendes Bauen
- Energiekonzept, was alles Mögliche vereint
- Solarthermieflächen andeuten? Wo?

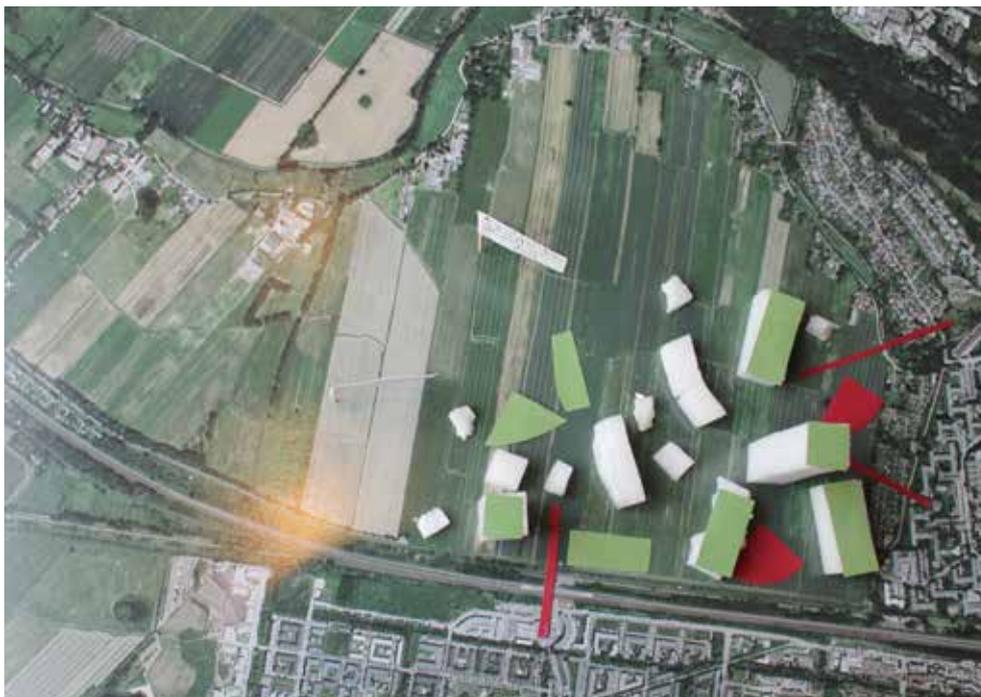
5. Mobilität – multimodale Verkehrslösungen

- Verkehr Richtung Allermöhe (Industriegebiet) ableiten
- Konzepte wie Drive Now interessiert an Oberbillwerder?
- Straßenbahn, die im Kreis durch Oberbillwerder fährt
- Autonomes Fahren (mit festgelegter Route)
- Bahndamm darf nicht zur Barriere werden
- S-Bahn ausbauen, weil Verkehrskonzept in die Richtung laufen soll

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Dörflichen Charakter Richtung Norden erhalten (durch auslaufende Siedlungsstruktur)
- Ausbau (Museumshof z. B. Pferdehof)
- Felder erhalten als Erlebnisfläche (z. B. Mohnblumen-/Sonnenblumenfelder)
- Mit dem Fahrrad durch die Kulturlandschaft in die Boberger Dünen
- Vertikale Struktur der Felder übernehmen
→ große vertikale Grünfläche
- Feldstruktur in Grünfläche integrieren
→ zurück zur Landwirtschaft

Tisch 09



Der Landschaftskorridor im Westen soll in das Plangebiet hinein verbreitert, im Norden ein landwirtschaftliches Museumsdorf angelegt werden. Die Bebauung ist in freien Formen im südöstlichen Bereich mit Dachbegrünung vorgesehen. Die Gebäudestruktur wird durch

öffentliche Nutzungen ergänzt. Der neue Stadtteil wird mit den Bestandsgebieten im Süden und Osten verbunden.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Leitidee Kulturraum
- Öffentlichen Raum so gestalten, dass Menschen in ihrem Viertel bleiben wollen
- Kein reines Wohngebiet
- Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet
- Nicht mehr als 30% Sozialwohnungen
- Formenvielfalt bei den Gebäuden (alternative Baumaterialien)
- Stadtteil für alle (Kinder, Senioren, Behinderte usw.)
- Struktur wie in Eimsbüttel

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Inkl. Gewerbe
- Eimsbüttel nachbauen
- Motto „In dem Stadtteil muss etwas dazwischen“, z. B. universitäre Einrichtungen, Bibliothek, Markthallen, Museum
- Wohnungen mit flexiblen Grundrissen, abänderbar für älter werdende Menschen
- Wohnungen in verschiedenen Größen
- Hochhaus, z. B. Malmö S. Calatrava

3. Lebendige Vielfalt – Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Atelierflächen für Künstler
- Kleingewerbe
- Vgl. Hackesche Höfe, Berlin
- Reithalle und anknüpfen an Reitwege
- Sportanlagen

4. Nachhaltigkeit – Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Passivhäuser
- Photovoltaik und Wärmepumpen
- Kein Nahwärmenetz
- Autarker Stadtteil (Wasser, Strom, Abwasser)

5. Mobilität – multimodale Verkehrslösungen

- Keine Verkehrsanbindung nach Westen
- Autoarme Siedlung
- Bahnhöfe aufwerten

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Öffentlicher Nutzgarten
- Sternförmige Bauweise Richtung Kulturlandschaft
- Dachbegrünung ein Muss (Anerkennung als Ausgleich)
- Kulturlandschaft als Leitidee und Identitätsanker
- Streuobstflächen, die real funktionieren
- Bio-Gemüse und Gemeinschaftsgärten
- Baugebiet nach Osten verschieben bis an Kleingärten, dafür Landschaftskorridor breiter

Tisch 10



Der neue Stadtteil nimmt die Richtung der Bahn mit parallel verlaufenden Geschossbauten für Events und Gewerbe auf. Im Zentrum orientiert sich die Bebauung zu einem Platz mit See hin, der zum sozialen Austausch genutzt und durch öffentliche Einrichtungen sowie Gewerbe ergänzt wird. Nach Norden wird

sowohl Geschosswohnungsbau als auch kleinteilige Bebauung mit Reihenhäusern, Doppelhäusern und Einfamilienhäusern vorgeschlagen.



5. Mobilität - multifunktional

Private

- 3 Schritte
- Ladestationen
- Verkehrsinfrastruktur
- Weg zur Haltestelle
- Produktion aus der Haltestelle
- Naturbasierte Mobilität
- durch das Gewerbegebiet

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasser



Tisch 11

Ein Wasserlauf und ein Grünstreifen trennen den neuen Stadtteil im Norden von der landwirtschaftlich genutzten Fläche ab. Nahe der S-Bahn-Haltestelle wird ein zentraler Marktplatz vorgeschlagen, der von einer Schule und gewerblichen Nutzungen ergänzt wird. Das

Gebiet wird südöstlich an die A25 angebunden, im Nordosten an die B5. Im Übergang zum geplanten Grünstreifen sind kleinteiligere Wohnbebauung und im Norden größere Gebäude für öffentliche Versorgungsnutzungen vorgesehen.





GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

Auflistung vom Bahnhof beginnend zum Feldrand hin:

- Bahnhof
- Zentralisierter Marktplatz für Großeinkäufe, Schulen, Sporteinrichtungen
- Umgeben von Bürokomplexen, U-Form zur Schallabdichtung/Anlieferverkehr Einkaufsmöglichkeit
- Maximal 7 Geschosse (oben Loft / hochpreisige Wohnungen vermischen mit sozialem Wohnungsbau)
- Mehrfamilienhäuser 4 Etagen mit Urban Gardening
- Reihenhäuser
- Einfamilienhäuser
- Um einen Übertritt in den landwirtschaftlichen Futterbau zu vermeiden (Kontamination der Flächen): Entwässerungsgraben und Grünstreifen (Parkähnliche Anlage mit Spielplätzen/Sportplätzen)
- Feldrand

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Komplette durch die Gesellschaft und durch zentrale Begegnungsstätten auf dem täglichen Weg zur/von der Arbeit

3. Lebendige Vielfalt – Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Bürokomplexe

4. Nachhaltigkeit – Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Nahwärme über Abfallrecycling → neueste Technologie ausschöpfen
- Vertikalwirtschaft

5. Mobilität – multimodale Verkehrslösungen

- Verkehrswirtschaft NICHT über Billwerder Billdeich
- Neue Anbindung Ladenbeker Furtweg / B5 + Nettelburger Landweg / A25

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

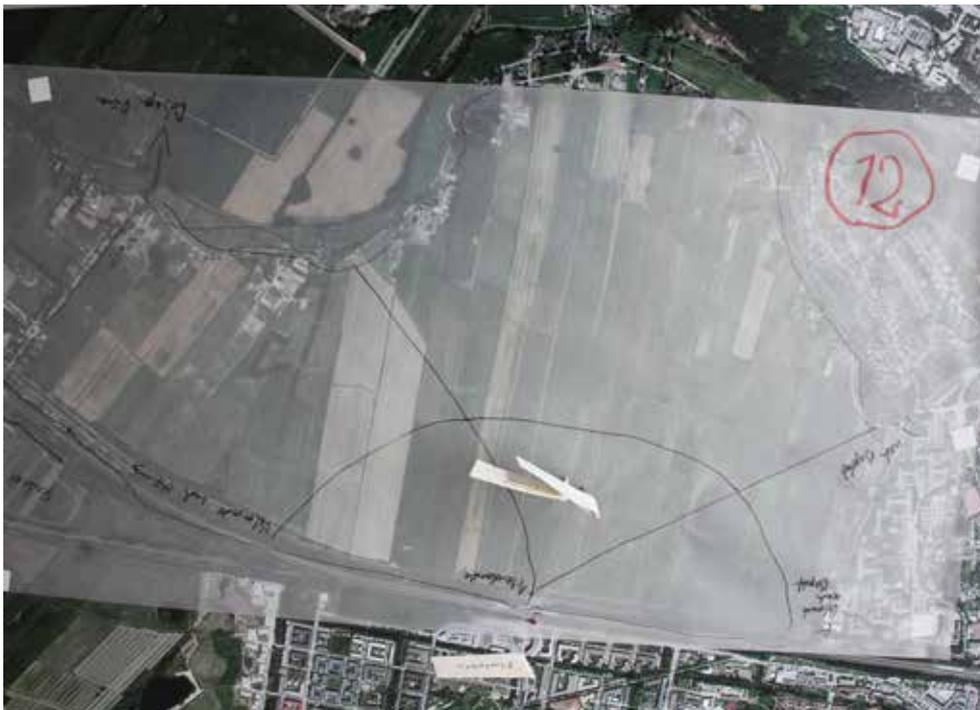
- Regionale Bioprodukte in kleinen Flächen in den Wohngebäuden
- Entwässerung über Gräben um Wohngebiet herum
- Landwirtschaftlichen Zusammenhang nicht zerteilen (Anbindung Bergedorf-West, Neualermöhe)

Tisch 12



Für den neuen Stadtteil wird eine Veloroute entlang der S-Bahn-Linie sowohl in Richtung Bergedorfs als auch zur Hamburger Innenstadt vorgeschlagen. Die Anbindung für den motorisierten Individualverkehr soll über

Bergedorf-West und mit einem Anschluss an den Billwerder Billdeich erfolgen. Die Bebauung orientiert sich im Halbkreis von der S-Bahn-Haltestelle aus, ein Zentrum mit Schwimmhalle ist vorgesehen.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- 2 Mauern - wie schaffen wir Vernetzung?
- Kommunikation zwischen Dorf und Quartier (Dorf später als Gartenanlage für das Quartier?)
- Hofläden, Pferdeställe in alter Siedlung einbeziehen - Angebote für die Neubürger machen
- Netzstruktur für die Planung (nicht so filigran aber durchlässig)
- Offener Siedlungsrand (Urban Gardening, Urban Farming)
- Fließender Prozess mit den feststehenden Landwirten
- Kleingärten verlegen (Inseln im öffentlichen Raum)

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Hamburger Drittelmix (Eigentum, gefördert, frei)
- Gute Durchmischung (Wohnen und Gewerbe)
- Arbeiten und Wohnungen (gute Infrastruktur Kita/Schulen)
- Alternative Wohnformen (WGs für unterschiedliche Alter)
- Seniorenwohnen (!) → Stadtteilbetreuung → Lotsen im Quartier
- Mischung für Lebenszyklus anbieten
- Schulnutzung auch durch andere Institutionen (z. B. VHS, Musik, Theater, ...) Nutzung von Sporthallen auch mit anderen Gruppen

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Urbanes Quartier
- Einzelhandel, Kunst- und Kulturstätten, Gewerbeansiedlung
- Vernetzung mit umliegenden Schulen (oder auch nicht (demografische Entwicklung))
- Bildungszentrum (Schule und mehr!) generationenübergreifendes Lernen
- Neue Technologien ansiedeln - Zusammenarbeit mit Uni
- Dienstleistungsunternehmen
- Gute Durchmischung von Wohnen und Gewerbe im Quartier
- Alte Kirche(n) einbeziehen für neue Nutzung

- Offene und flexible Räume schaffen
- Städtebauliche Verträge wohnen und arbeiten

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Klimaschutzkonzept berücksichtigen (Erzeugung von Energie und Wärme muss Vorbildfunktion haben)
- Betreiber zu alternativen Strukturen berufen
- Baumaterialien müssen nachhaltig sein
- Himmelsrichtungen für Sonneneinstrahlungen nutzen
- Energiegenossenschaften bilden (Erzeuger und Verbraucher), Energieverbundsysteme (keine Monopolstellung)
- Ganzheitlicher Ansatz von Frisch- und Abwasser (Wärmequellen nutzen) = Brauchwassernetz (Dachbegrünung)
- Regenwasserrückhaltebecken und Solarthermie
- Sinnvolle Vernetzung mit dem vorhandenen Bestand in den anderen Quartieren

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Autoarm/autofrei → wie sieht Mobilität in 20 - 30 Jahren aus? Kleintransport, autonomes Fahren, Digitalisierung
- Trassenberücksichtigung für Fußgänger und Radfahrer Richtung S-Bahn-Stationen
- S-Bahn-Stationen müssen ausgebaut werden, um die Menschen in höherer Taktung zu transportieren (neuere S-Bahn-Waggons)

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Freiraumplanung innerhalb des Quartiers (freie Fläche)
- Schwimmbad, Sportstätten, Grünflächen zur Erholung
- Attraktive Grünfläche, kleiner, gepflegter → Für wen? Für was?
- Gemüseanbau, Begrünung
- Rückblick auf unattraktive Flächen
- Gute Beispiele HafenCity und St. Georg → kleine Parks und Flächen zum Spielen

Tisch 13



Der neue Stadtteil orientiert sich um eine kreuzförmige Erschließung mit einer kreisförmigen hohen Bebauung im Zentrum. Neben einer belebten EG-Zone sind hier auch öffentliche Nutzungen auf den Dächern vorgesehen. Insgesamt ordnet sich die Bebauung

halbkreisförmig, ausgehend von der S-Bahn-Haltestelle an. Der Abstand zum Marschenhufendorf soll so groß wie möglich vorgesehen werden. Entlang der S-Bahntrasse wird die Veloroute 9 von Bergedorf bis ins Hamburger Zentrum weitergeführt.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- WOHN/STADT BURG
- Wallring als Weg (Photovoltaik)
- Nord-Süd-Achse von S-Bahn Allermöhe zur Nikolaikirche Billwerder Billdeich
- Ost-West-Achse Mittlerer Landweg/ Bergedorf-West
- Offenes Entwässerungssystem, kleine offene Entwässerungsrinnen (nasser/trockener Weg)
- 1. Stadtmauer-Wall-Bereich niedrige Bebauung, Reihenhausteile
- 2. Nach innen steigt die Dichte und Geschosigkeit, Doppelmaisonette (Townhouses)
- 3. Geschosswohnungsbau IV bis VI
- 4. Im Zentrum gibt es ein urbanes Zentrum VI bis VIII Geschosse
- auf den Dächern im Zentrum gibt es öffentliche und halböffentliche Nutzungen → Kinderbücherei - Stadtbibliothek - Volkshochschule, Plaza*

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Hier sollen hamburgweit Gäste und Nutzer aufgerufen werden, damit über das Quartier 20.000 Besuchsgründe geschaffen werden.
- Der Burggraben ist im Winter ein EISRING zum Schlittschuhlaufen und Eishockey spielen / im Sommer ist der Graben ein Badegewässer. Evtl. ein Naturwasserbecken, welches an einer erhöhten Stelle aufgefüllt wird und dann zu bestimmten Zeiten geöffnet werden kann, um Bewegung/Durchspülen des Grabens zu gewährleisten.
- „Reitwege“ durch das neue Quartier
- PONYBAR

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Mobilitätskonzepte
- Veloroute in die Innenstadt
- Fahrradwege an den Hauptachsen
- Shuttle innerhalb des Quartiers zu den S-Bahnhöfen durch selbstfahrende CO2-neutrale Busse
- Parkplätze am Rand des Quartiers, werden - wenn nicht mehr benötigt - in Kleingärten umgewandelt

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Abstand zur nördlich angrenzenden Dorfstruktur
- Grünachse vom S-Bahnhof Allermöhe zur St. Nicolaikirche - ähnlich „La Rambla“ in Barcelona
- Querachse, alte Schulstraße, Grünachse
- Burggraben um das Viertel, der zum Wassersport genutzt werden kann und von einem Grünstreifen / von Kleingärten flankiert ist, durch kleine Plätze flankiert
- Erhalt der vorhandenen Streuobstwiesen

Tisch 14



Als markanter Eingangspunkt für den neuen Stadtteil wird ein Bauwerk über der S-Bahntrasse vorgeschlagen, die S-Bahnhaltestelle soll attraktiver gestaltet werden. Zentral im Gebiet ist ein großer See vorgesehen, welcher durch kleinteiligere Bebauung mit zum

Teil öffentlichen EG-Nutzungen umgeben ist. Im Osten ist die Haupteinfahrt an den Mittleren Landweg angeschlossen, ein zentrales Parkhaus für alle Bewohnerinnen und Bewohner ist hier dem Stadtteil vorgeschaltet.



Der neue Stadtteil soll sich von der S-Bahnhaltestelle Allermöhe aus in Richtung Bergedorf-West orientieren. Die verkehr-

liche Haupterschließung soll nordöstlich zur B5 erfolgen. Der westliche Teil des Planungsraums wird von Bebauung freigehalten.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Orientierung Richtung Bergedorf-West

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Mischung, Mischung ...
- Studenten, Altenheim, Einzel-RH, verschiedene soziale Schichten
- Verschiedene Wohnungsgrößen je Bauabschnitt
- Öffentlich gefördert, frei finanziert
- Genossenschaften

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Kleingewerbe, Büro, Wochenmarkt
- Sport - vernetzen der Angebote, übergreifend Allermöhe, Bergedorf-West

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Wärmeversorgung über Heizkraftwerk
- Einsatz von regenerativen Energien möglich

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Anbindung S-Bahn - Verstärkung, Frequenz und Länge 3 Straßenanbindungen:
 - Ladenbeker Furtweg an die B5 - Richtung Norden
 - Unter der Bahntrasse an Rachel-Varnhagen-Weg → Nettelburger Landweg - Richtung Süden
 - Anbindung oberhalb/nördlich der Bahntrasse an den Mittleren Landweg durch das Gewerbegebiet zur A25
- keine weiteren Durchbrüche nach Neuallermöhe West → Felix-Jud-Ring

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Möglichst breiter Landschaftskorridor
- Anbindung an das Landschaftsschutzgebiet Allermöhe

Tisch 17

Entlang der S-Bahntrasse wird der Radweg erhalten, an der Haltestelle ist Geschossbau vorgesehen, ein Car-Sharing-Parkplatz wird eingerichtet. Im Südosten wird ein Freizeitzentrum mit Sportplätzen und Schwimmbad vorgeschlagen; im Norden ein Gemüsemarkt

in Kooperation mit den Erzeugern und Bauern. Die unterschiedliche Bebauung bietet Platz für verschiedene Kultureinrichtungen sowie Wohn- und Gewerbeformen und wird durch weitere öffentliche Infrastruktureinrichtungen (bspw. Kita) ergänzt.



ZUSÄTZLICHE NOTIZEN

Auflistung vom Bahnhof beginnend zum Feldrand hin:

- Entschleunigung
 - Verkehrskonzept
 - Autofrei / Carsharing
- Gemeinschaftsgärten - Mietgärtnereien
- Alt und Jung zusammen → Kompetenzen teilen
- Infrastruktur
- Ökosiedlung



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Kompromiss zwischen wenig Landschaftsverbrauch und qualitativem Wohnen
- Maximal 4 Geschosse
- Eigentum muss möglich sein

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Angebot für Ältere

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Fach-Ärztzentrum
- Sportmöglichkeiten
- Neuer Badensee
- Café

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Keine Flächen-Photovoltaik

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- keine direkte Anbindung an Straße Billdeich
- Ausrichtung:
- Bojewiese Nettelnburg an B5
- Mittlerer Landweg Richtung Autobahn

Tisch 19



NACHGERICHTER BRIEF EINES GRUPPENTEILNEHMERS

Ideen zum Verkehrskonzept:

Es herrschte Uneinigkeit darüber, ob der Stadtteil als autofreier Stadtteil konzipiert werden sollte. Die Mehrheit hielt dies für unrealistisch und teilweise sogar für nicht wünschenswert, da zumindest in der Fläche der Individualverkehr auch in Zukunft effektiver als öffentlicher Verkehr abgewickelt werden kann und kinderreiche Familien auf ein Auto als Transportmittel angewiesen seien. Die Frage des dafür eingesetzten Energieträgers sei von dieser Frage getrennt zu behandeln.

Verkehrliche Erschließung:

Als Ergebnis aus dem Verkehrskonzept wird eine Erschließung mit Straßen, die für den Individualverkehr geeignet sind, für erforderlich gehalten. Jede denkbare Lösung ist mit erheblichen Nachteilen verbunden. Eine Erschließung mit lediglich einer Straße würde bedeuten, dass der gesamte

Verkehr über diese eine Straße fließen müsste, was als zu große Zumutung für die betroffenen Anwohner angesehen wird. Daher wird eine Erschließung über mindestens 2, besser 3 Straßen bevorzugt. Eine westliche Erschließung entlang dem Bahndamm, dann über eine neue Straße durch das Naturschutzgebiet oder über den Mittleren Landweg, dann durch das Industriegebiet zur BAB wird aus rechtlichen und politischen Gründen als nicht durchführbar angesehen. Die bevorzugte Lösung wäre eine Anbindung Oberbillwerders an das östliche Ende des Billwerder Billdeichs kurz vor dem Ladenbeker Furtweg. Von der müsste der Verkehr über den Ladenbeker Furtweg zu einer neu zu bauenden Anschlussstelle an die B5 geführt werden. Als zweiter Anschluss kommt eine Straße parallel zum S-Bahn-Damm Richtung Osten zum Friedrich-Frank-Bogen in Betracht oder alternativ durch einen Tunnel hinüber nach

Neu-Allermöhe zum Rahel-Varnhagen-Weg. Dieser Anschluss müsste so gestaltet werden, dass von Oberbillwerder kommend nur eine Einfädelung nach Osten in Richtung Nettelnburger Landweg möglich ist. Und umgekehrt man nur von Osten kommend nach Oberbillwerder abbiegen kann. Diese zweite Alternative wird bevorzugt, da der Rahel-Varnhagen-Weg mehr Verkehr aufnehmen kann als der Friedrich-Frank-Bogen und er bei Bedarf weiter ausgebaut werden kann. Es wären zudem weniger Anwohner betroffen und eine notwendige weitere fußläufige Anbindung an Neu-Allermöhe geschaffen. Als weitere Anbindung Oberbillwerders kommt ggf. eine kleine Straße zum Billwerder Billdeich in Betracht, die die nordwestliche Ecke Oberbillwerders verbinden könnte. Keinesfalls sollte Autoverkehr unter der S-Bahn an der bestehenden Haltestelle Neu-Allermöhe zugelassen werden.

Energetische Erschließung:

Die energetische Erschließung sollte eine Energiegewinnung/Energiespeicherung aus Erdwärme berücksichtigen ggf. in Kombination mit anderen Versorgungsmöglichkeiten. Hier werden eher kleine Blockkraftheizwerke gesehen, die im Eigentum der jeweils angeschlossenen Hauseigentümer stehen, als große Blockkraftheizwerke. Diese werden wegen der benötigten Infrastrukturkosten und Betreiberhonorare als wenig wünschenswert bezeichnet. Energiegewinnung aus Erdwärme könnte wegen dem nicht vorhandenen CO₂-Ausstoß einen Verzicht auf zu hohe Anforderungen an die Gebäudeisolierung erlauben, wodurch auch die Baukosten gesenkt werden könnten. Ein Energieabpumpen aus den Fleeten im Winter könnte dazu führen, dass die Fleete im Winter gefroren sind und als Schlittschuhbahnen genutzt werden könnten. Dies könnte zu einem weiteren Highlight von Oberbillwerder werden.

Wohnen und Arbeiten:

Eine Durchmischung von Gewerbe und Wohnen sollte realisiert werden, dazu sollten, wenn nötig, auch die gesetzlichen Voraussetzungen angepasst werden. So sollte es z. B. möglich sein, dass sich eine Möbeltischlerei ansiedeln kann und ihre Designermöbel zum Kauf anbieten kann. Entlang der skizzierten Hauptallee sollten Geschäfte konzentriert werden. Es sollte ein Einzelhandelskonzept mit einer möglichst großen Breite unterschiedlicher Branchen entwickelt werden. Entlang der Hauptallee kann man sich eine 6-geschossige Bauweise vorstellen, wobei die Bebauung kleinteilig und von unterschiedlichen Architekten realisiert werden sollte. Diese Kleinteiligkeit sollte für den ganzen Stadtteil gelten. An den Nebenstraßen zur Hauptallee sollten sich ein 4-geschossiger Geschosswohnungsbau und gestapelte Stadthäuser mit ebenfalls 4 Stockwerken für je 2 Familien anschließen. Architektonischer Vorgaben für die Stadthäuser bedarf es nicht, der Fantasie soll freier Lauf gegeben werden, lediglich die Breite, max. Höhe und max. Tiefe, sowie geschlossene Bauweise sollten vorgegeben werden. Zum Rande des Stadtteils hin sollten Einfamilienhäuser die Siedlungsstruktur von Billwerder aufnehmen. Oberbillwerder sollte im Anschluss von Bergedorf-West beginnen und am Bahnhof Neu-Allermöhe enden. Westlich des S-Bahnhofes Neu-Allermöhe sollten Ausgleichsflächen für Oberbillwerder festgelegt werden, auch um das dortige Landschaftsbild zu sichern.

Tisch 22

Eine T-förmige Erschließung, ausgehend von der S-Bahnhaltestelle Allermöhe und an Bergedorf-West sowie den Billwerder Billdeich anschließend, teilt den neuen Stadtteil in drei Bereiche, die unterschiedlich intensiv

bebaut werden. In den südlichen Teilen wird Geschosswohnungsbau vorgeschlagen, im Osten aber mit deutlich höherer Dichte. Der nördliche Teil ist lediglich ganz im Osten mit geringer, kleinteiliger Bebauung versehen.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Weitläufigkeit im öffentlichen Raum
- Fleetsystem aufnehmen, „mit dem Wasser spielen“
- Fehler aus Allermöhe vermeiden
- Defizite ausgleichen

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Vielfalt fördern
- Keine Monotonie
- Keine Schlafstadt
- Unterschiedliche Strukturen (Gebäudetypen, Finanzierungsmodelle, jeder soll eine passende Wohnung finden können)

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Arbeitsstätten, Ausbildungsplätze, Handwerkshöfe o. ä.
- Sport, (Schwimmbad?) Spielplätze
- Kooperationen mit ortsansässigen Betrieben → Ausbildung etc.

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- „intelligente“ Entsorgung von Müll (UFS)
- Sammelcontainer

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- So wenig Autos wie möglich
- Durchlässig für andere Verkehrsorten
- Verkehrliche Erschließung nicht über Billwerder Billdeich
- Trasse für den automatisierten ÖPNV zum Bahnhof Bergedorf

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Die besondere Kulturlandschaft „Boberger Niederung“ aufnehmen
- Wasserflächen im Viertel



Tisch 23

Für den neuen Stadtteil werden konzeptionelle Ansätze formuliert. Der Stadtteil soll als Standort für Universitäten genutzt werden. Die Nutzungs- und Bewohnerstruktur soll heterogen ausgeprägt sein und neben der Schaffung von sozialer Infrastruktur sollen auch

Anziehungspunkte für junge Leute geschaffen werden. Die Vernetzung mit anderen Stadtteilen steht im Vordergrund. Ein detailliertes Fahrrad- und Abfallentsorgungskonzept soll implementiert werden.





GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Kleinteiligkeit
- Räume, in denen man sich gerne aufhält
- Room-Sharing
- Aufgreifen der Fleetstruktur von Allermöhe

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Durchmischte Nachbarschaft, jung, alt, unterschiedliche Kulturen und soziale Hintergründe
- Nachbarschaftsprojekte

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Uni Dreieck
- Arbeitsräume für alle

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Umfangreiches Abfallentsorgungskonzept
- Flächiges Konzept mit unterirdischen Abfallbehältern
- Ausreichende Plätze für Sammelentsorgung (Depotcontainer)
- Papierkörbe ausreichend frühzeitig planen
- Frühzeitige Planung von öffentlichem und privatem Grund bei der Abfallentsorgung

5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- E-Mobilität
- Fahrradwege in die City
- S-Bahn als Verbindung der Stadtteile nutzen
- Anbindung Autobahn

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Kulturelles Highlight als Anziehungspunkt
- Urbane Landwirtschaft

Tisch 24

Entlang der Bahnlinie wird ein Gewerbebereich vorgesehen, nach Norden mit Wohnnutzung verzahnt. Im Bereich der S-Bahn-Haltestelle wird an das Gewerbe anschließend ein Landmark-Gebäude vorgeschlagen; hier

schließen auch öffentliche Nutzungen an. Das Gebiet ist von Grünachsen in Nord-Süd-Ausrichtung durchzogen. Die Gebäudestruktur kann sich an den Strukturen der Nachbarquartiere orientieren, die auch funktional einzubetten sind.



GRUPPENPROTOKOLL

1. Städtebauliche Dichte und öffentlicher Raum

- Vielfalt in der Bebauung
- Dichtere Bebauung mit Stadtcharakter zur Bahn hin bis zur familienfreundlichen Bebauung mit Gärten zum Rand
- Blickachsen ins Umland

2. Wohnen und Nachbarschaft

- Integration der umliegenden Stadtteile
- Einen Austausch mit Neuallermöhe-West schaffen

3. Lebendige Vielfalt - Arbeitsstätten, Soziales, Bildung, Kultur

- Vermischung mit umliegenden Stadtteilen

4. Nachhaltigkeit - Energie- und Wärmeversorgung, Baumaterialien

- Autonome Energieversorgung im Stadtteil
- Beteiligung und Verantwortung der Bewohner
- Nachhaltige Energieversorgung muss sichtbar sein, sie sollte „normal“ sein

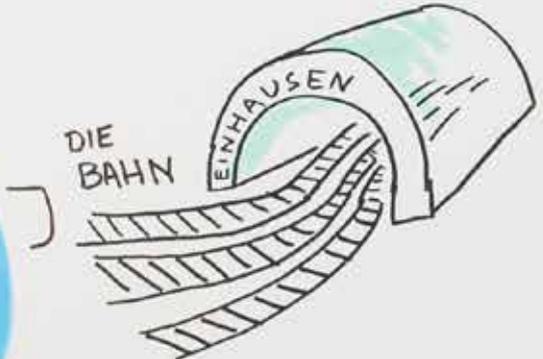
5. Mobilität - multimodale Verkehrslösungen

- Für Autos sollte der Stadtteil unattraktiv sein
- Gute Fahrradbindung auch nach Boberg

6. Kulturlandschaft, Naturschutz, Landwirtschaft, Wasserwirtschaft

- Gemeinschaftsgärten, Erlebnisbauernhof, auch für die Bewohner aus Neuallermöhe gut zu erreichen
- Umgebung Mischung aus Landwirtschaft und Naturschutz

ALTERNATIVE
MOBILE
DIENSTE



Verzeichnis Materialbibliothek

Auswahl der Untersuchungen, Stellungnahmen und Expertisen, die vor Ort einsehbar waren

- 1 Studie über landschaftsplanerisch relevante hydrogeologische Verhältnisse in Vier- und Marschlanden und ihrer Umgebung, Dr. A. Paluska und Prof. Dr. E. Grimmel, 1985
- 2 Landschaftsplanerisches Gutachten zur Entwicklung von Gewerbeflächen in Hamburg-Billwerder, Dipl.-Ing. Hans-Rainer Bielfeldt, 1991
- 3 Erfassung und Bewertung des Arten- und Biotopinventars in Hamburg-Billwerder im Rahmen der nach dem Flächennutzungsplan sowie Senatsbeschlüssen vorgesehenen Nutzungsänderung, Dipl.-Biol. Nils Meyer, 1991
- 4 Denkschrift zur Bedrohung des Billwerder Landschaftsraumes durch Großbauvorhaben, Dorfgemeinschaft Billwerder an der Bille e.V., 1992
- 5 Städtebaulich/Landschaftsplanerisches Konzept für Billwerder-Ost - Mittlerer Landweg, Baumgart|Pahl-Weber|Partner, Ohrt|von Seggern|Partner, Planungsgruppe Landschaftsarchitektur, 1995
- 6 Hamburg-Billwerder - Gutachten zur städtebaulichen und landschaftsräumlichen Entwicklung für den Bereich Billwerder-Ost/ Mittlerer Landweg in Hamburg, AGS Arbeitsgruppe für Stadtplanung Jahn|Pfeifer|Suhr, Landschaftsplanung Becker|Giseke|Mohren|Richard, 1995
- 7 Städtebauliches und Landschaftsplanerisches Konzept - Freie und Hansestadt Hamburg Billwerder-Ost/ Mittlerer Landweg, Machleidt+Partner Büro für Städtebau, Valentien+Valentien Landschaftsarchitekten und Planer, 1995
- 8 Ökonomisches Standortprofil Billwerder-Ost, Planquadrat Dortmund Büro für Raumplanung, Städtebau + Architektur, 1996
- 9 Hamburg: Oberbillwerder - Strukturplanung im Auftrag der Stadtentwicklungsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Steidle+Partner, Becker|Giseke|Mohren|Richard, Büro Prof. Dr. H. Stolpe, GRI, 1997
- 10 Freie und Hansestadt Hamburg - Strukturplanung Oberbillwerder, Steidle+Partner, Becker|Giseke|Mohren|Richard, 1997
- 11 Stadtbild hamburg billwerder billdeich - Anleitung zur Gestaltung bei Renovierung, Umbau und Neubau, Stahr Plan, 1998
- 12 Stadtbilduntersuchung Vier- und Marschlande, Stahr-Plan, 2000
- 13 Konzept für den Kulturlandschaftsraum Billwerder, FHH, Amt für Landschaftsplanung, Recht und Verwaltung 2001
- 14 Kulturlandschaftsraum Billwerder - Konzept eines Flächen- und Maßnahmenmanagements_Kurzfassung der Senatsdrucksache vom 12.04.01, FHH, STEB Fachamt für Landschaftsplanung, 2001
- 15 Kulturlandschaftsraum Billwerder - Projekt und Maßnahmenmanagement_Abschlußbericht der 1.,2. und 3. Arbeitsphase, Dipl.-Ing. Dirk Matzen, Landschaftsarchitekt BDLA und Kathrin Weber, Büroservice, 2005
- 16 Integriertes Entwicklungskonzept Neuallermöhe - Strategischer Teil un ZMPK, André Braun und Alexandra Quast, Johann Daniel Lawaetz-Stiftung - Stadtteilbüro Neuallermöhe, 2015
- 17 Hamburg - Räumliches Leitbild, Entwurf, Machleidt+Partner Büro für Städtebau, FPB Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, GfK Prisma Institut GmbH & Co. KG, 2007
- 18 Kreative Milleus und offene Räume in Hamburg, Studio UC | Klaus Overmeyer, 2010
- 19 Neuallermöhe-Ost und -West - Sozialraumbeschreibungen, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Sozialraummanagement Jugendhilfe- und Sozialplanung, 2011
- 20 Problem- und Potenzialanalyse von Neuallermöhe als Vorbereitung zur Aufnahme des Gebiets in das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE), steg Hamburg mbH , 2012
- 21 Sozialraumbericht Bergedorf-West als Dialogvorlage mit Blick auf Bevölkerung und Soziale Infrastruktur, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Sozialraummanagement Jugendhilfe- und Sozialplanung, 2013
- 22 Bergedorf setzt Klimazeichen - Integriertes Klimaschutzkonzept Bergedorf OCF Consulting, Averdung Ingenieure, motum, 2016
- 23 Sozialintegratives Konzept für das neue Wohngebiet auf dem Gelände des Gleisdreiecks Billwerder unter Berücksichtigung vorhandener sozialer Infrastrukturen in der Nachbarschaft, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Sozialraummanagement , 2017
- 24 IBA-Projektgebiet Oberbillwerder Verkehrsuntersuchung, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung , 2017
- 25 Schalltechnische Untersuchung, Verschattungsstudie und Erschütterungsgutachten zum Planungsgebiet Oberbillwerder in Hamburg-Bergedorf, LÄRMKONTOR GmbH, Wölfel Engineering GmbH + Co KG, 2017
- 26 Vorstudie Energiekonzept IBA-Projektgebiet Oberbillwerder , Averdung Ingenieurgesellschaft mbH, HIC Hamburg Institut Consulting GmbH , ZEBAU GmbH, 2017
- 27 IBA-Projektgebiet Oberbillwerder - Entwässerungskonzept als Unterlage für den städtebaulichen Wettbewerb, BWS GmbH, 2017
- 28 Potentialabschätzung für Naturschutz und Landschaftsplanung zum Planungsraum Billwerder, EGL GmbH, 2017



Impressum

Herausgeberin

IBA Hamburg GmbH
Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 226 227 - 0
Fax +49 (0) 40 226 227 - 315
info@iba-hamburg.de
www.iba-hamburg.de



Geschäftsführerin: Karen Pein
Projektkoordinatorin: Gerti Theis
Projektmanager: Ken Stahncke
oberbillwerder@iba-hamburg.de

Im Einvernehmen mit:

Freie Hansestadt Hamburg
- Bezirksamt Bergedorf
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

V.i.S.d.P.: Anke Hansing

Datum: 25.07.2017

Redaktion

IBA Hamburg
Anke Hansing, Daniela Hoffmann, Ken Stahncke, Gerti Theis



Gestaltung

büro lucherhandt

Abbildungsnachweis

Johannes Arlt: Titelseite, S. 5, 14-16, 25, 26, 30, 38, 45, 46, 53, 54, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 75, 76, 78, 80, 81, 83, 84, 86, 88, 91, 92, 95, 97, 99, 101, Rückseite
Bente Stachowske: S. 9
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung: S. 7, 41, 42
ANNA LENA SCHILLER & TEAM: S. 17, 27, 31, 39, 47, 55
Arkitema Architects und karres+brands: S. 18
Josep Cayuelas i Mateu: S. 19, 21
Martina Baum: S. 20
Marie Schulze: S. 22
Kees Christianse: S. 23
Hertha Hurnaus: S. 28
Wikipedia Commons: S. 29
Hamburg Institut / Visualisierung: bloomimages: S. 42
ZEBAU GmbH: S. 44
IBA Hamburg GmbH: S. 44
ARGUS: S. 49, 50
Atelier Dreiseitl: S. 60
Johannes Böttger, urbanegestalt: S. 63
ReGen Village: S. 69
AAA Architects: S. 69
Lacaton Vassal Architectes: S. 69
Alle weiteren Abbildungen: Eigene Darstellung

Weitere Mitwirkenden der Ideenwerkstatt Oberbillwerder:

Michaela Gebhard, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW); Cornelia Janßen, BSW; Matthias Kock, BSW; Susanne Metz, BSW; Marit Pedersen, BSW; Dieter Polkowski, BSW; Michael Rink, BSW; Dr. Dorothee Stapelfeldt, Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen; Carolin Schulz, BSW; Claudia Takla Zehrfeld, BSW; Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor; Matthias Franz, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI); Heiko Pawelczyk, BWVI; Carolin Rosenau, BWVI; Beatrix Schmidt, BWVI; Dr. Alexandra Schubert, BWVI; Gabriele Thiering, BWVI; Dr. Tina Wagner, BWVI; Andrea Störmer, Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB); Birgit Klengel, Behörde für Arbeit, Soziales, Familie, Integration; Volker Dinse, Behörde für Umwelt und Energie (BUE); Erna Heinze, BUE; Klaus Hoppe, BUE; Detlef Moldmann, BUE; Dr. Mechthild Recke, BUE; Dörte Schachtschneider-Baum, BUE; Werner Steinke, BUE; Till Bode, Bezirksamt Bergedorf; Joachim Brusckke, Bezirksamt Bergedorf; Uwe Czaplenski, Bezirksamt Bergedorf; Arne Dornquast, Bezirksamtleiter Bergedorf; Birte Grabow, Bezirksamt Bergedorf; Birgit Haustein, Bezirksamt Bergedorf; Eva Herr, Bezirksamt Bergedorf; Juliane Hildebrandt, Bezirksamt Bergedorf; Andreas Hüter, Bezirksamt Bergedorf; Christoph Lindemann, Bezirksamt Bergedorf; Johannes Mielchen, Bezirksamt Bergedorf; Andrea Stahl, Bezirksamt Bergedorf; Axel Schneede, Bezirksamt Bergedorf; Kathrin Sprick, Bezirksamt Bergedorf; Sabine Steffen, Bezirksamt Bergedorf; Stefan Stitz, Bezirksamt Bergedorf; Uwe Wehling, Bezirksamt Bergedorf; Klaus Wittmann, Bezirksamt Bergedorf; Frank Gaster, Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung; Christoph Färber, Handelskammer; Inga Maziull, Handwerkskammer; Markus Nagel, Handelskammer; Carola Bühler, Landwirtschaftskammer; Maarten Malczak, Hamburger Sportbund; Ilka Mischker, Hamburger Sportbund; Anke Hansing, IBA Hamburg; Daniela Hoffman, IBA Hamburg; Jan-Hendrik Mohr, IBA Hamburg; Karen Pein, Geschäftsführerin IBA Hamburg; Ken Stahncke, IBA Hamburg; Dominik Scheel, IBA Hamburg; Gerti Theis, IBA Hamburg; Daniel Luchterhandt, büro luchterhandt; Tanja Jauernig, büro luchterhandt; Jana Mielke, büro luchterhandt; Marek Nowak, büro luchterhandt; Ina Seibert, büro luchterhandt; Klaus Windgassen, Bezirklicher Sportstättenbau; Gerhold Hinrichs-Henkensiefken, Sportamt Hamburg; Ulrike Petersen, Stadtbau Hamburg; Ole Flemming, Bund Deutscher Architekten (BDA); Julian Hillenkamp, BDA; Moritz Schneider, BDA; Berthold Eckebrecht, Bund Deutscher Landschaftsarchitekten; Ingrid Spengler, Hamburgische Architektenkammer

IBA Hamburg GmbH
Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg
Telefon +49 (0) 40 226 227 - 0
Fax +49 (0) 40 226 227 - 315
info@iba-hamburg.de
www.iba-hamburg.de
www.oberbillwerder-hamburg.de



IBA_HAMBURG

Stadt neu bauen