

PROTOKOLL ZUM

2. WORKSHOPTERMIN

am 01. November 2017 von 11.30 – 14.30 Uhr (Sachverständigenworkshop, Teil A)

am 01. November 2017 von 15.30 – 18.10 Uhr (Juryworkshop, Teil B)

im IBA DOCK, Am Zollhafen 12, 20539 Hamburg

am 02. November 2017 von 18.00 – 20.30 Uhr (Bürger*innen-Workshop, Teil C)

in der Aula der Ganztageschule Fährstraße, Fährstraße 90, 21107 Hamburg

Städtebaulich-freiraumplanerisches Workshopverfahren mit 3 Teilnehmern

SPREEHAFENVIERTEL — NEUE URBANE NACHBARSCHAFTEN

in Hamburg, Wilhelmsburg

beauftragt durch die

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12

20539 Hamburg

im Einvernehmen mit der

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Neuenfelder Straße 19

21109 Hamburg

und dem

Bezirksamt Hamburg-Mitte

Klosterwall 8

20095 Hamburg

VORBEMERKUNG

Im Rahmen des städtebaulichen-freiraumplanerischen Workshopverfahrens „SPREEHAFENVIERTEL – NEUE URBANE NACHBARSCHAFTEN“ werden zwei Workshoptermine und eine öffentliche Abschlusspräsentation durchgeführt. Die Termine dienen dazu, die Ideenansätze und Lösungsbeiträge der Teilnehmenden in einem frühen Stadium zu diskutieren, um ggf. nicht weiterführende Lösungsansätze frühzeitig zu verwerfen.

A SACHVERSTÄNDIGENWORKSHOP

1 ANWESENDE SACHVERSTÄNDIGE

Sachverständige

Isabella Ihle	IBA Hamburg GmbH, Projektmanagerin Spreehafenviertel
Kai Michael Dietrich	IBA Hamburg GmbH, Projektmanager Elbinselquartier
Phillip Jahnke	IBA Hamburg GmbH, Projektmanager Erschließung
Claudia Mohr	IBA Hamburg GmbH, Projektmanagerin Freiraumplanung
Daniela Brunn-Schmidt	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Projektgruppe Sprung über die Elbe
Gabriele Foerster	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Projektgruppe Sprung über die Elbe
Stefan Mundt	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Umweltbelange in der Bauleitplanung
Bendix Bürgener	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Referat Flächenentwicklung und Agentur für Baugemeinschaften
Judith Böttcher	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Referat Flächenentwicklung und Agentur für Baugemeinschaften
Hans-Georg Tornow	Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, Bodenschutz/Altlasten
Dr. Mechthild Recke	Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz
Detlef Moldmann	Behörde für Umwelt und Energie, Energie und Wärmeversorgungskonzepte
Karsten Lübker	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Verkehrsbelange in der Stadtentwicklung
Gabriela Ohl	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Wirtschaftsförderung, Außenwirtschaft, Agrarwirtschaft, Wirtschaftsförderung
Christine Fleischhack	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Forstliche Raumplanung
Aris Sommer	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Abteilung Übergeordnete Planung und Bebauungsplanung
Michael Willert	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Abteilung Landschaftsplanung

Markus Weiler	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des Öffentlichen Raums
Klaus Windgassen	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Bezirklicher Sportstättenbau
Markus Jordan	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Verbraucherschutz
Heike Becker	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Wirtschaftsförderung
Eva Jurgeleit	Hamburg Port Authority
Frank Gaster	Hamburg Invest Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbh (HIW)
Jörg Heitmann	Verkehrsdirektion/VD 52 Zentrale Straßenverkehrsbehörde
Moritz Jerchow	SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg
Christoph Färber	Handelskammer
Melanie Mierau	Handwerkskammer
Sonja Krauß	Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln
Sören Schäfer	Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln
Dieter Obele	Bürger
Andreas Schwarz	Bürger
Cordula Radtke	Bürgerin
Claudia Georgiadis	Bürgerin

entschuldigt fehlen:

Verena Wein-Wilke	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Referat Flächenentwicklung und Agentur für Baugemeinschaften
Werner Steinke	Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Naturschutz, Grünplanung und Energie
Kerstin Liborius	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Gabriele Thiering	Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Wirtschaftsförderung, Außenwirtschaft, Agrarwirtschaft, Wirtschaftsbezogene Stadt- und Regionalplanung
Torge Hausschild	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Bezirklicher Sportflächenbau
Matthias Winter	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Abteilung Sportangelegenheiten
Heidi Martens	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Bauprüfung
Heike Naumann	Hamburg Port Authority
Katja Schmidt	Hamburger Hochbahn AG
Jan Gottwald	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
Markus Nagel	Handelskammer
Inga Maziull	Handwerkskammer
Sebastian Beck	vhw Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V.
Kathrin Schwarz	Bürgerin

Berater

Dr. Heiko Hansen	Müller-BBM GmbH
Lutz Krob	BWS GmbH
Dr. Michael Großmann	SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung GmbH
Nicolas Körting	Körting Ingenieure GmbH
Günter Marschall	SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung GmbH

entschuldigt fehlen:

Torsten Schubert
Oliver Panz

SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung GmbH
SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg

2 BEGRÜßUNG / PRÄSENTATIONEN

Herr Uwe Drost, Inhaber des verfahrensbetreuenden Büros D&K drost consult GmbH, begrüßt die Anwesenden herzlich und stellt kurz den geplanten Tagesablauf vor. Zunächst stellt Herr Christian Hinz, IBA Hamburg GmbH, anhand einer Präsentation noch einmal die Planungsaufgabe sowie die Rahmenbedingungen vor.

Ab 11.40 Uhr präsentieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Sachverständigen einzeln den aktuellen Stand ihrer Überlegungen für das Plangebiet. Entsprechend nachfolgendem Zeitplan steht jedem Büro ein Zeitfenster von 10 Minuten für die Darstellung der bisherigen Ergebnisse zur Verfügung. Während der Einzelpäsentationen werden die jeweils anderen Planerteams anwesend sein, die Anonymität ist innerhalb des gesamten Verfahrens aufgehoben.

11.40 bis 11.50 Uhr	RENNER HAINKE WIRTH ARCHITEKTEN ZIRN GMBH, Hamburg
11.55 bis 12.05 Uhr	COBE Berlin GmbH, Berlin
12.10 bis 12.20 Uhr	BIWERMAU Architekten BDA, Hamburg

Ab 12.25 Uhr erfolgt die Vorprüfung der Sachverständigen. Dazu werden die folgenden Gruppen zu den übergeordneten Themenbereichen Städtebau/Nutzungen, Freiraum/Sport und Verkehr/Infrastruktur gebildet. Die Sachverständigen wurden im Vorfeld einem der genannten Themenkomplexe zugeordnet. Die Vorprüfung erfolgt im Rotationsprinzip in drei Runden, wobei die teilnehmenden Büros zunächst die themenbezogenen Aspekte ihrer Entwürfe anhand der Präsentationspläne und des Arbeitsmodells kurz vorstellen. Im Anschluss daran haben die Sachverständigen die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen.

12.30 bis 13.10 Uhr	Runde 1 (40 min. für Rückfragen/Feedback durch die Sachverständigen)
13.15 bis 13.55 Uhr	Runde 2 (40 min. für Rückfragen/Feedback durch die Sachverständigen)
14.00 bis 14.40 Uhr	Runde 3 (40 min. für Rückfragen/Feedback durch die Sachverständigen)

3 VORPRÜFUNG / FEEDBACK SACHVERSTÄNDIGE

3.1 RENNER HAINKE WIRTH ZIRN ARCHITEKTEN GMBH, Hamburg mit G2 Landschaft PartG mbB Landschaftsarchitekten, Hamburg

Thema Städtebau/Nutzungen

- > Der Entwurf bildet zwei Quartiere aus. Diese sollen für sich stehen, aber auch gemeinsam funktionieren.
- > Die Bebauung entlang der Schlenzigstraße wird vor dem Hintergrund der Ausbildung einer stadträumlichen Kante sowie des Übergangs zum Elbinselquartier begrüßt.
- > Die Gliederung des östlichen Platzes sowie des südöstlichen Baublocks, insbesondere im Bereich der Kita, ist zu überprüfen.
- > Eine gestapelte Durchmischung im Baukörper (im EG Gewerbe, darüber Wohnen) stellt für die Ansiedlung von Baugemeinschaften eine Herausforderung dar.
- > Im länglichen Hochpunkt – im nordwestlichen Bereich des Plangebietes – dürfen aus lärmschutzgründen keine Schlafräume zur Harburger Chaussee angeordnet werden. Sollte der Hochpunkt als geförderter Wohnungsbau geplant sein, ist die Wirtschaftlichkeit des Projekts hinsichtlich der Lärmschutzaufgaben in Kombination mit den baurechtlichen Anforderungen an ein Hochhaus zu hinterfragen.
- > Der Schallschutz ist durch die gewählte städtebauliche Setzung zufriedenstellend gelöst. Schwierigkeiten bilden jeweils die Eckbereiche. An diesen Stellen muss mit der Grundrissgestaltung sichergestellt werden, dass keine einseitig zum Lärm (Verkehr/Sport) ausgerichteten Wohnungen entstehen. Es wird dem Planungsteam nahegelegt, hierfür exemplarisch einen Mustergrundriss darzustellen.

Thema Freiraum/Sport

- > Die Entwässerung erfolgt zunächst unterirdisch im Bereich der Baukörper und offen im südlich anschließenden Grünstreifen in den Ernst-August-Kanal. Darüber hinaus werden gestalterische Lösungen (z.B. erlebbarer Wasserplatz) angeboten. Hier wird der Hinweis gegeben, dass sichergestellt werden muss, dass die Bewirtschaftung ausschließlich aus Regenwasser und nicht durch eine Auffüllung mit Grundwasser erfolgt. Hinweis: Bei der unterirdischen Ableitung des Regenwassers ist zu beachten, dass eine frostfreie Herstellung erforderlich ist und damit die Ableitung über das natürliche Gefälle wahrscheinlich nicht mehr gegeben ist. Darüber hinaus ist nur die gedrosselte Einleitung erlaubt.
- > Für die Reinigung des Straßenabwassers der Georg-Wilhelm-Straße und des Stenzelrings muss unterirdisch vor dem jeweiligen Auslassbauwerk am Ernst-August-Kanal eine ca. 200 m² große Fläche freigehalten werden. Dies ist bereits in den Lageplänen verzeichnet.
- > Die Möglichkeit einer zusätzlichen Regenwasserrückhaltung in naturbelassenen Flächen entlang des Ernst-August-Kanals ist zu prüfen.
- > Der Umgang mit dem Baumerhalt erscheint nachvollziehbar, sollte aber vor dem Hintergrund geprüft werden, ob noch ein zusätzlicher Teil des Baumbestands in dem Bereich der Bebauung übernommen werden kann. Diese Maßnahme soll auch vor dem Hintergrund der Einbindung von Flächen in das Biotopverbundsystem erfolgen.
- > Hinsichtlich der Altlastensituation ist die gewählte kompakte Bebauung auf dem nördlichen Bereich des Plangebietes mit der Ausbildung einer klaren Kante positiv zu bewerten. Der Austausch des Bodens wird auf das Notwendigste reduziert (geringe Kosten/Aufwand).

- > Es ist die Möglichkeit eines Community-Centers als öffentliche Anlaufstelle im Quartier zu prüfen.
- > Die Feuerwehraufstellflächen und die notwendigen Zufahrten sind zu prüfen und gestalterisch in die Außenraumgestaltung (insbesondere in den Innenhöfen) einzubinden.

Thema Verkehr/Infrastruktur

- > Es wurde angeregt, eine Blickbeziehung von der öffentlich nutzbaren Zuschauertribüne auf dem Dach des zweigeschossigen Parkhauses zum Wasser/Hafen herzustellen.
- > Hinsichtlich der geplanten Brücke wird dem Planerteam der Hinweis gegeben, dass zusätzliche Brücken die Wirtschaftlichkeit des Entwurfes beeinträchtigen. Der Entwurf muss auch ohne die zusätzlichen Brücken funktionieren. Wenn eine Brücke geplant wird, muss diese barrierefrei sowie für Fahrradfahrer nutzbar sein.
- > Die Mischverkehrsfläche der Ringstraße im Quartiersinneren wird aufgrund folgender Punkte kritisch gesehen. In einer 30er Zone ist keine Beschilderung (z.B. für Parkverbote) möglich, dennoch muss sichergestellt werden, dass Aufstellflächen für die Feuerwehr freigehalten werden. Das Verkehrsaufkommen der Kita ist in diesem Zusammenhang zu prüfen. Die Straße wird weniger einen Aufenthaltscharakter, eher einen Fahrcharakter besitzen. Die Mischverkehrsfläche kann nicht als Spielstraße (VZ 325) ausgewiesen werden.
- > Das Besucherparken ist in der Tiefgarage vorgesehen. Dies erscheint schwierig zu realisieren. Daher ist es wichtig, die Positionierung der Stellplätze sinnvoll anzuordnen.
- > Die Weiterführung des Loops und die Verbindung zum alten Elbtunnel muss sichergestellt werden.

3.2 COBE Berlin GmbH, Berlin mit felixx LANDSCAPE ARCHITECTS & PLANNERS, Rotterdam

Thema Städtebau/Nutzungen

- > Die Nutzungen (Boardinghouse) für den geplanten Hochpunkt an der nordwestlichen Spitze des Plangebietes sind zu prüfen. Vor dem Hintergrund des Lärmeintrags, in Verbindung mit der vorgeschlagenen Gebäudekubatur, wird eine Wohnnutzung an dieser Stelle kritisch gesehen, da lärmabgewandte Gebäudeseiten fehlen. Des Weiteren wird die Nachfrage von Boardinghouse-Einheiten an diesem Standort hinterfragt. Es wird auf mögliche Nutzungen im Bereich Studenten-/Auszubildendenwohnen hingewiesen.
- > Es gilt zu prüfen, ob alle Gewerbeeinheiten im Norden in den Erdgeschosslagen situiert werden müssen oder hier auch eine Bündelung der Einheiten an einem anderen Standort im Plangebiet möglich ist (Clusterbildung). Hierdurch könnten auch Gewerbeformen über wohnverträgliche Nutzungen hinaus realisiert werden. Es wird angemerkt, dass der Entwurf derzeit keine reinen Gewerbeflächen entlang der Schlenzigstraße enthält (siehe Auslobung S. 46).
- > Die Wohntiefen von 16 m in den nördlichen Riegelbauten für die Gewerbeeinheiten sind hinsichtlich der Nutzbarkeit (z.B. Showroom) zu prüfen (idealer Richtwert 20 m).
- > Durch die vorgeschlagene Bebauung im Süden des Plangebietes wird deutlich in den Naturraum eingegriffen. Die Naturräume sind sinnhaft mit der Bebauung zu verknüpfen, ohne dass großflächige Baumbestände vollständig überbaut werden.
- > Um den südlichen Naturraum zu schonen, erscheint eine städtebauliche Akkumulation der vorgeschlagenen Bebauung in diesem Bereich sinnvoll. Auf die Bebauung im südöstlichen Bereich sollte vor dem Hintergrund des zu erhaltenden Baumbestandes verzichtet werden.

- > Darüber hinaus sind die vorgeschlagenen Punkthäuser im südöstlichen Teil aufgrund der Nachbarschaft zu dem anliegenden Gewerbe sowie Sportflächen hinsichtlich lärmtechnischer Belange zu hinterfragen.
- > Die Nutzungen der vorgeschlagene „Quartierspromenade“ ist hinsichtlich der Zielgruppen sowie grundsätzlich auf Sinnhaftigkeit zu prüfen.
- > Die Situierung von Gewerbe im Erdgeschoss und darüber geförderter Wohnungsbau stellt für die Baugemeinschaften eine Herausforderung dar.

Thema Freiraum/Sport

- > Das Wegenetz im südlichen Grünraum ist sinnvoll und deutlich zu reduzieren.
- > Die Funktion der Grün- und Freiflächen im Süden ist stärker herauszuarbeiten und zu differenzieren.
- > Die vorgeschlagenen Rinnen und Mulden sind bezüglich der Sicherheit und wetterabhängigen Praktikabilität zu prüfen. Die Speisung darf ausschließlich mit Regenwasser erfolgen, ein offenes Entwässerungssystem darf nicht durch Grundwasser gespeist werden.
- > Das Konzept der Oberflächenentwässerung an den Ernst-August-Kanal ist noch auszuarbeiten und darzustellen. Dabei ist zu beachten, dass die Entwässerung der privaten und öffentlichen Flächen differenziert darzustellen ist.
- > Es ist weiterhin zu beachten, dass das Regenwasser nur gedrosselt in den Ernst-August-Kanal geführt werden darf. Hierfür sind Rückhaltevorrichtungen vorzusehen und zu beschreiben, wo die Rückhaltung stattfinden soll.
- > Die Entwässerung der östlichen Bereiche des Plangebietes sind über die Schlenzigstraße und nicht in Richtung Westen zu organisieren.
- > Vor der Ableitung der in der Georg-Wilhelm-Straße und dem Stenzelring liegenden Regensiele in den Ernst-August-Kanal (hier existieren 2 Auslassbauwerke) muss das belastete Straßenabwasser gereinigt werden. Dafür sind je unterirdischer Reinigungsanlage 200 m² frei zu halten.
- > Hinsichtlich der Altlastensituation ist die gewählte kompakte Bebauung auf dem nördlichen Bereich des Plangebietes positiv zu bewerten. Im Hinblick auf geringere Kosten für Bodent- sorgung, Erhalt der Bodenbiologie und natürlicher Versickerungsflächen sollten die „Stadt- villen im Park“ hingegen hinsichtlich Lage und weiterer Verdichtung überprüft werden, um die Eingriffe in den vorhandenen Boden zu reduzieren.
- > Der am Ernst-August-Kanal vorgesehene mehrspurige Radschnellweg entspricht nicht den übergeordneten Planungszielen und wird daher abgelehnt. Im Kontext mit der naturnahen Ausprägung des Bereiches ist lediglich eine gut nutzbare Rad- und Fußwegeverbindung vor- zusehen sollte hinsichtlich seiner Ausprägung als Radschnellweg und im Kontext des Natur- raums geprüft werden
- > Die Freiräume sind eindeutig zu zonieren. Die Programmierung der Frei- und Aufenthaltsflä- chen muss deutlich werden. Funktionen sollen klar ablesbar sein. Dies gilt insbesondere für die Innenhöfe der Blockrandstrukturen.
- > Die Lage der Tennisplätze ist unter Berücksichtigung des Naturraums zu prüfen.
- > Eine zusätzliche Brücke kann Teil des Konzeptes sein, jedoch ist darauf hinzuweisen, dass der Entwurf nicht von dieser Brücke abhängig sein darf, sondern auch ohne sie funktionieren muss.

Thema Verkehr/Infrastruktur

- > Zusätzliche Brücken zum Reiherstiegviertel werden hinsichtlich der Verknüpfung der Quartiere durchaus als positiv angesehen. Wirtschaftlich lassen sich neue Brücken nur schwer darstel- len.

- > Die Tiefgarageneinfahrten sind in Korrespondenz mit dem anschließenden Verkehrsnetz sinnvoll anzulegen.
- > Die südlich an den Baublöcken verlaufende Fahrbahn wird hinsichtlich der nur einseitigen Bebauung wirtschaftlich kritisch hinterfragt.
- > Die Abwicklung des Verkehrs im Kreuzungsbereich Harburger Chaussee und Georg-Wilhelm-Straße ist nicht über Zebrastreifen zu organisieren. Die bestehende Lichtsignalanlage ist zu erhalten.
- > Die Anzahl der Querungen über die Georg-Wilhelm-Straße sind dem Quartier und dem Verkehrsfluss dienlich zu reduzieren.
- > Im Plangebiet sind 20% Besucherstellplätze bezogen auf die entstehenden Wohneinheiten nachzuweisen.
- > Im Plangebiet sind 20% öffentliche Fahrradstellplätze bezogen auf die entstehenden Wohneinheiten nachzuweisen.

3.3 BIWERMAU Architekten BDA, Hamburg mit WES LandschaftsArchitektur, Hamburg

Thema Städtebau/Nutzungen

- > Die Grundrissqualitäten (auch im Zusammenhang mit der Lärmimmission) in den Ecklagen der Blockränder sowie in den einbindenden Gebäudeflügeln im Innenbereich sind zu prüfen, insbesondere vor dem Hintergrund eines möglichen geförderten Wohnungsbaus.
- > Das Sondergebäude für Altenwohnen darf nutzungsbezogen nicht zur Pflegeeinrichtung werden, da an Pflegeeinrichtungen sehr strenge lärmtechnische Anforderungen gestellt werden, die trotz des Abstandes zu den Sportflächen zu Einschränkungen der Sportausübung führen würden.
- > Aufgrund der funktionalen Trennung von Wohnen und Gewerbe entfällt das Gewerbe im Erdgeschoss entlang der Harburger Chaussee, sodass die Höhe des Erdgeschosses geringer wird. Die städtebaulichen Strukturen im Bereich der Wohnbebauung erwecken den Eindruck eines vielfältigen und differenzierten Angebots an Haustypen. Dieses sollte vor dem Hintergrund des kostengünstigen Bauens in Teilen überprüft werden, auch in Bezug auf die Flächeneffizienz und die mögliche Realisierung von Sicherheitstreppenhäusern in Teilbereichen.
- > Die Sicherstellung des 2. Rettungsweges im westlichen Bereich ist nur durch Sicherheitstreppenhäuser möglich und muss überprüft werden.
- > Insbesondere für die kammartige Bebauung im Innenhofbereich sind Grundrisse zu entwickeln.

Thema Freiraum/Sport

- > Es sind deutlichere Aussagen zur Dachbegrünungen zu treffen.
- > Die Entwässerung der öffentlichen und privaten Flächen muss differenziert dargestellt werden.
- > Die Planer werden darauf hingewiesen, dass das öffentliche Siel der Georg-Wilhelm-Straße/Harburger Chaussee in seiner Kapazität ausgelastet ist. Die hier zusätzlichen geschaffenen Straßenverkehrsflächen (Nebenfahrbahn und Parkplätze) können hier nicht ohne weiteres angebunden werden. Daher ist entweder eine separate Entwässerung der zusätzlichen Verkehrsflächen sicherzustellen, die aufgrund der Kosten vermieden werden sollte oder soweit wie möglich eine Anbindung an das Siel der Schlenzigstraße herzustellen.
- > Hinweis: Vor der Ableitung der in der Georg-Wilhelm-Straße und dem Stenzelring liegenden Regensiele in den Ernst-August-Kanal (hier existieren 2 Auslassbauwerke) muss das belastete

te Straßenabwasser gereinigt werden. Dafür sind für beide unterirdischen Reinigungsanlagen jeweils 200 m² Fläche frei zu halten.

- > Für die offene Entwässerung im Osten des Plangebietes ist darzustellen, wie die Entwässerung in den Kanal erfolgt.
- > Im Hinblick auf geringe Kosten für Altlastensanierung und Bodenentsorgung, Erhalt der Bodenbiologie und natürlicher Versickerungsflächen ist zu überprüfen, wie die weitgehende Veränderung von mehr als 80% der vorhandenen Oberflächen und damit erhebliche Eingriffe in den vorhandenen Boden deutlich reduziert werden können.
- > Auf die Bürgerwünsche sollte mehr Bezug genommen werden. Dieses bezieht sich insbesondere auf die Punkte: Kontaktaufnahme/Wasserbezug Kanal, Biotopverbundsystem, Erhalt nicht nur von Bestandsbäumen, sondern auch von bodennahem Bewuchs, Platz am Wasser vs. Grünachse.
- > Das Funktionsgebäude der Sportflächen muss 2-geschossig ausgebildet werden, um alle gewünschten Funktionen unterzubringen.
- > Die öffentlichen Stellplätze sollten im Hinblick auf ihre Gestaltqualität überprüft werden (Ist hier eine „grünere“ Gestaltung denkbar?).
- > Die barrierefreie Nutzung der Promenade am Kanal ist sicherzustellen.
- > Das Angebot an privaten Freiflächen ist für die Bewohner*innen hoch und attraktiv. Die Planer sollten die öffentlichen Freiflächen jedoch ebenso qualitativ (und zusammenhängend) gestalten, sodass die Bewohner*innen ohne private Gärten ein attraktives Freiraumangebot erhalten.

Thema Verkehr/Infrastruktur

- > Das Erschließungssystem muss so entwickelt werden, dass eine sinnhafte Realteilung der Wohnbebauung möglich ist. Diese gilt insbesondere für die Blockinnenbereiche der Wohnbebauung (Stichwort „befahrbarer Wohnweg“). Die Realteilbarkeit ist darzustellen.
- > Es wird die Empfehlung formuliert, die „Bügelstraße“ als Einbahnstraße im südöstlichen Abschnitt auszubilden, um das Durchfahren von LKW in Richtung Norden zu unterbinden. Nachteilig wäre die Erreichbarkeit von angeschlossenen Tiefgaragen aus Richtung Osten.
- > Eine Lösung für den Hol- und Bringverkehr der KITA muss angeboten werden.
- > Der Platz am Wasser bildet derzeit für Fußgänger und Radfahrer eine Zäsur des grünen Bands entlang des Kanals. Hier werden detailliertere Aussagen erwartet, wie die Wegeführungen (Verbindung von Ost und West) im Bereich des Platzes wie auch der Überweg an der Georg-Wilhelm-Straße organisiert werden soll.
- > Die Planer werden hingewiesen, ausreichend Behindertenparkplätze nachzuweisen.

4 ABSCHLUSS

Der Sachverständigenworkshop wird um 14.40 Uhr offiziell beendet.

B JURYWORKSHOP

1 ANWESENDE DER JURY

Jurymitglieder

Franz-Josef Höing	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Oberbaudirektor
Karen Pein	IBA Hamburg GmbH, Geschäftsführerin
Michael Mathe	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Leiter Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
Markus Schaefer	Architekt, Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Julia Tophof	Architektin, Hemprich Tophof Architekten, Berlin
Martin Rein-Cano	TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
Tobias Piekatz	SPD-Fraktion Hamburg-Mitte
Jörn Frommann	CDU-Fraktion Hamburg-Mitte
Dr. Michael Osterburg	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion Hamburg-Mitte
Lutz Cassel	Vorsitzender des Beirats für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg

entschuldigt fehlen:

Peter Köster	Landschaftsarchitekt, arbos Freiraumplanung GmbH & Co. KG, Hamburg
Helga Nikodem	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen

Stellvertretende Jurymitglieder

Dieter Polkowski	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Michael Rink	Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Projektgruppe Sprung über die Elbe
Sabine de Buhr	IBA Hamburg GmbH
Christian Hinz	IBA Hamburg GmbH
Michael Ziller	Architekt und Stadtplaner, zillerplus Architekten und Stadtplaner, München
Daniel Lichtenstein	Landschaftsarchitekt, Lichtenstein Landschaftsarchitekten, Hamburg
Kesbana Klein	SPD-Fraktion Hamburg-Mitte
Heinz Raube	CDU-Fraktion Hamburg-Mitte
Rainer Roszak	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN-Fraktion Hamburg-Mitte

entschuldigt fehlen:

Karl Heinz Humburg	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Leiter Abteilung Bebauungsplanung
Ute Witt	Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
Ole Flemming	Architekt, bof architekten partnerschaft mbb, Hamburg
Sabine Unbehauen	Beirat für Stadtteilentwicklung

Vertreter der teilnehmenden Büros

BIWERMAU Architekten BDA mit WES Landschaftsarchitekten, Hamburg

COBE Berlin GmbH, Berlin mit Felixx, Rotterdam

RENNER HAINKE WIRTH ZIRN ARCHITEKTEN GMBH mit G2 Landschaft, Hamburg

Verfahrenskoordination/Organisation

Uwe Drost D&K drost consult GmbH, Hamburg

Björn Akelbein D&K drost consult GmbH, Hamburg

Imke Ißberger D&K drost consult GmbH, Hamburg

2 BEGRÜßUNG / PRÄSENTATIONEN

Frau Karen Pein, Geschäftsführerin der IBA Hamburg GmbH, begrüßt alle Anwesenden im Namen der Auftraggeberin dieses städtebaulich-freiraumplanerischen Workshopverfahrens. Sie begrüßt besonders den neuen Oberbaudirektor Herrn Franz-Josef Höing und freut sich über seine Teilnahme an der heutigen Sitzung.

Herr Uwe Drost, Inhaber des verfahrensbetreuenden Büros D&K drost consult GmbH, übernimmt im Weiteren die Moderation der Veranstaltung und weist darauf hin, dass der Termin dazu dient, die Ideenansätze und Lösungsbeiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer in einem frühen Stadium zu diskutieren, um ggf. nicht weiterführende Lösungsansätze frühzeitig zu verwerfen. Die Jury hat die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen sowie Empfehlungen und Bedenken bezüglich der Lösungsansätze zu äußern.

Ab 15:35 Uhr präsentieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Jury einzeln den aktuellen Stand ihrer Überlegungen für das Plangebiet. Entsprechend nachfolgendem Zeitplan steht jedem Büro ein Zeitfenster von 10 Minuten für die Darstellung der bisherigen Ergebnisse zur Verfügung. Während der Einzelpräsentationen werden die jeweils anderen Planerteams anwesend sein, die Anonymität ist innerhalb des gesamten Verfahrens aufgehoben. Im Anschluss an jede Präsentation geben die Berater eine fachliche Rückmeldung aus dem Sachverständigen-Workshop zu den Themen Entwässerung, Verkehr und Lärm (siehe Feedback Sachverständigen-Workshop). Darauf folgen eine 30-minütige Diskussion der Jurymitglieder und die Formulierung von Überarbeitungsempfehlungen.

15.35 bis 16.25 Uhr	RENNER HAINKE WIRTH ZIRN ARCHITEKTEN GMBH, Hamburg
16.30 bis 17.20 Uhr	COBE Berlin GmbH, Berlin
17.25 bis 18.00 Uhr	BIWERMAU Architekten BDA, Hamburg

3 ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELPRÄSENTATIONEN

RENNER HAINKE WIRTH ZIRN ARCHITEKTEN GMBH, Hamburg mit G2 Landschaft PartG mbB Landschaftsarchitekten, Hamburg

- > Der Entwurf erfordert entlang der Harburger Chaussee eine stärkere Klarheit und Beruhigung der Höherentwicklung, ohne dabei auf eine Gliederung der Baufluchten zu verzichten. Insbesondere in Bezug auf die Baustrukturen der nordöstlich angrenzenden Veddel werden ruhigere Gebäudeformen empfohlen.
- > Das 17-geschossige Wohnhochhaus wird von Teilen der Jury kritisch bewertet. Die Jury hinterfragt, ob das neue Quartier dieses städtebauliche Signal benötigt. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass die Lage des Wohnhochhauses von den Wilhelmsburger Bürgerinnen und Bürgern als Wunschstandort genannt wurde.
- > Die städtebauliche Ausformulierung der Gebäudekanten des südöstlichen Baublocks muss überarbeitet werden, sodass die städtebauliche Form beruhigt wird.
- > Die Tiefe des Innenhofes im nordöstlichen Baublocks ist zu überprüfen.
- > Die Lage der Kita im östlichen Teil des Quartiers ist mit Hinblick auf die bauliche Ausformulierung und die Anordnung der Freiflächen kritisch zu überdenken.
- > Auch wenn der Anteil der befestigten Platzflächen zu überprüfen ist, werden die Anordnung der beiden Quartiersplätze als identitätsstiftende Orte und die effiziente Erschließung positiv hervorgehoben.
- > Die Ausbildung des Radweges entlang des Ernst-August-Kanals ist mit Hinblick auf die Wegeführung, die Anbindung an die Georg-Wilhelm-Straße und die Querung der Harburger Chaussee / Hafenrandstraße noch nicht zufriedenstellend gelöst.
- > Die Idee des II-geschossigen Parkhauses mit einer Tribünnutzung wird hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit kritisch hinterfragt.
- > Die barrierefreie Umsetzung des Entwurfes muss auch im Freiraum mitgedacht werden.
- > Das Erschließungskonzept ist zu konkretisieren.
- > Der Entwurf enthält reine Gewerbeflächen entlang der Schlenzigstraße (Auslobung S.46).

COBE Berlin GmbH, Berlin mit felixx LANDSCAPE ARCHITECTS & PLANNERS, Rotterdam

- > Die Beruhigung der städtebaulichen Form wird grundsätzlich positiv bewertet, auch wenn eine typologische Gliederung der Baublöcke fehlt.
- > Der Übergang zwischen Gewerbe und Wohnen wird als schwierig angesehen, sodass die Wohnnutzung des östlichen Gebäuderiegels entlang der Harburger Chaussee mit Hinblick auf die Lärmbelastung (Verkehr, Gewerbe, Sport) zu überprüfen ist.
- > Der Entwurf enthält keine reinen Gewerbeflächen (siehe Auslobung S. 46).
- > Das Konzept sieht nach Süden in Richtung der Freiflächen am Ernst-August-Kanal geöffnete Baublöcke vor. Die gleichzeitige Anordnung von Verkehrsflächen im Süden widerspricht diesem Ansatz und ist aufgrund der einseitigen Erschließung unwirtschaftlich und sollte daher überarbeitet werden.
- > Die geöffneten Eckbereiche der Blockrandbebauung erzeugen einen höheren Schalleintrag und sollten daher geschlossen werden.
- > Der Abstand der Punkthäuser zum Ernst-August-Kanal muss vergrößert werden. Insbesondere sollte auf die südöstliche Bebauung verzichtet werden.
- > Die Bebauung entlang der Sportplätze ist zu überprüfen, da die vorgeschlagene städtebauliche Anordnung uneindeutig wirkt.

- > Die vorgeschlagene Nutzung des westlichen Hochpunktes als Boarding-House wird für den Standort als kritisch bewertet.
- > Die Erschließung der Gewerberiegel von der Harburger Chaussee aus ist zu überprüfen.
- > Die Einzelhandels- und gastronomischen Nutzungen in der Erdgeschosszone der Promenade werden als unrealistisch bewertet und entsprechen nicht den angestrebten wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen. Darüber hinaus ist die Tiefe der gewerblichen Flächen entlang der Harburger Chaussee von aktuell 16 m zu erhöhen, um auch größere gewerbliche Einheiten anbieten zu können.
- > Es wird kontrovers diskutiert, inwieweit dem Quartier ein öffentlicher Platz fehlt und ob ggf. max. zwei öffentliche Orte als Identifikationspunkte geschaffen werden sollten. Zurzeit existiert neben den Freiflächen am Ernst-August-Kanal nur die Promenade, deren Funktionalität durch die trennende Wirkung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Georg-Wilhelm-Straße in Frage gestellt wird.
- > Die in den Visualisierungen dargestellten Stimmungen, insbesondere mit Hinblick auf die Gestaltung der Innenhöfe und die Außenräume der Punkthäuser, müssen unter Berücksichtigung der Erschließung und der Anforderungen der Feuerwehr überprüft werden.
- > Der Entwurf unterschreitet knapp die geforderte Bruttogrundfläche.

BIWERMAU Architekten BDA, Hamburg
mit WES LandschaftsArchitektur, Hamburg

- > Die Bebauung im Blockinnenbereich muss weiter konkretisiert werden. In diesem Zusammenhang wurde die Frage aufgeworfen, ob anstelle der Bebauung mit Townhouses auch andere Gebäudetypologien möglich sind.
- > Der Verzicht auf einen Hochpunkt im westlichen Bereich erscheint bei diesem städtebaulichen Konzept sehr schlüssig.
- > Insbesondere die nach Süden orientierten Enden der Blockrandbebauung müssen als Kopfbauten deutlicher ausformuliert werden.
- > Die Anordnung des Platzes am Wasser in Kombination mit den öffentlichen Nutzungen Kita und betreutes Wohnen sowie mehreren kleinen Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss wird begrüßt.
- > Die Anordnung der gewerblichen Nutzungen im östlichen Bereich des Plangebietes wird von der Jury positiv bewertet, auch wenn in Folge dessen die Bruttogrundfläche für Wohnen knapp unterschritten wird.
- > Die Größe des von der Bebauung freizuhaltenden Bereiches entlang des Ernst-August-Kanals ist zugunsten des Baumerhalts zu überprüfen, wobei insbesondere die Bebauung der Kita deutlich zu weit in den Grünraum eingreift und anzupassen ist.
- > Die Lage der Sportflächen zur angrenzenden Wohnbebauung wird positiv bewertet, da die potenziellen Lärmkonflikte deutlich gemindert werden.
- > Die Verortung der Tennisplätze im Bereich der ökologisch wertvollen Flächen im Südosten muss überprüft werden.
- > Mit Hinblick auf die Anordnung der Funktions- und Nebenräume im Erdgeschoss entlang der Harburger Chaussee müssen grundsätzliche Aussagen zur Gestaltung der Erdgeschosszone getroffen werden.
- > Der niedrige Verbindungsbau im westlichen Bereich des Plangebietes entlang der Harburger Chaussee muss mit Hinblick auf die Lärmbelastung überprüft werden.
- > Die Erschließung der Baublocke, insbesondere im zentralen Bereich des westlichen Plangebietes, ist kritisch zu überprüfen.

5 ABSCHLUSS

Frau Karen Pein bedankt sich bei den Jurymitgliedern für die konstruktive Diskussion und dankt den Planerteams für die guten Zwischenergebnisse.

Der Juryworkshop wird um 18:20 Uhr offiziell beendet.

C Bürger*innen-Workshop

Am 02.11.2017 hat von 18.00 – 20.45 Uhr in den Räumlichkeiten der Ganztagesesschule Fährstraße, Fährstraße 90 eine öffentliche Präsentation der Zwischenergebnisse durch die teilnehmenden Büros stattgefunden. Im Anschluss hatten die anwesenden Bürger*innen Gelegenheit, mit den Büros über die präsentierten Planungsansätze zu diskutieren und Empfehlungen zur Weiterentwicklung zu formulieren. Die Empfehlungen wurden durch „Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln“ modelliert und protokolliert.

Protokoll zum Workshop II mit Planungsteams im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum „Spreehafenviertel“ am 01.11.2017

1. BEGRÜßUNG

Um 18:00 begrüßt Uwe Drost, Inhaber von D&K drost consult GmbH, die Anwesenden und gibt einen kurzen Überblick zum geplanten Ablauf des Abends.

Sören Schäfer, Projektleiter des Projekts „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“ der Stiftung Bürgerhaus Wilhelmsburg, begrüßt die Anwesenden ebenfalls und stellt das Projekt Perspektiven! und dessen Ziele vor: Perspektiven! möchte mit seinen Beteiligungsangeboten möglichst vielen Menschen die Möglichkeit geben, sich selber in Planungsprozesse einzubringen. Grundannahme sei dabei: Jeder Mensch kann für sich sprechen, wenn die passenden Rahmen dafür geschaffen werden. Perspektiven! macht sich darum dafür stark, dass in den Planungen die Bedingungen für wirkungsvolle Bürger*innenbeteiligung verankert sind.

Anschließend ergreift eine Gruppe von Bürger*innen das Wort, wodurch es zu einer kurzzeitigen Änderung des Ablaufs kommt.

Die Gruppe fordert den Erhalt der Waldflächen im Projektgebiet „Spreehafenviertel“. Sie kritisiert, dass keiner der Entwürfe dieser Forderung gerecht werde. Der Erhalt der Grünflächen im Gebiet des Spreehafenviertels werde seit der Zukunftswerkstatt 2013+ gefordert. Naturräume seien gerade in Wilhelmsburg für die Naherholung im Alltag wichtig. Neben Parkanlagen seien daher insbesondere auch „kleine grüne Oasen auf dem Weg“ bedeutend. Die Gruppe überreicht ein Protestpapier (s. Bild), das diesem Protokoll angehängt ist. Die Mitglieder der Gruppe äußern klar, dass sie nicht am Beteiligungsverfahren teilnehmen und sich nicht von Perspektiven! Vertreten fühlen. Nach Übergabe der Protestnote verlässt die Gruppe den Saal.

Karen Pein, Geschäftsführerin der IBA Hamburg GmbH, bedankt sich für das Statement. Sören Schäfer kündigt an, dass die vorgetragenen Argumente als ein deutliches Signal einer Interessengruppe aus dem Stadtteil an die Jury weiter geleitet werden, die am Ende die Entwürfe bewerten wird.



Eine Gruppe Bürger*innen überreicht ein Protestpapier an einem Weidenast (Foto: Jo Larsson/IBA Hamburg GmbH 2017)

Sonja Krauß, Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln, erläutert die Aufteilung des Workshops in Informations- und Diskussionsteil.

Als inhaltliche Einführung stellt zunächst Christian Hinz, IBA Hamburg GmbH, noch einmal die Planungsaufgabe sowie die Rahmenbedingungen vor.

Herr Hinz verweist auf die stattgefundene Zukunftskonferenz Wilhelmsburg, in der im Jahr 2002 Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Vertretern der Hamburger Fachbehörden, der Verwaltung und Fachleuten in Arbeitsgruppen zusammengearbeitet haben, um Forderungen zur Verbesserung der Lebensbedingungen auf der Elbinsel zu erarbeiten. Herr Hinz führt aus, dass die Forderungen und Entwicklungsperspektiven u.a. für das Spreehafenviertel in einem Weißbuch zusammengetragen und definiert wurden. Er verdeutlicht, dass bereits damals der Schwerpunkt der Entwicklung für das Spreehafenviertel auf Freizeit, Sport und Wohnen gelegt wurde.

Er verweist des Weiteren auf das durch den Senat 2014 verabschiedete und 2015 von der Bürgerschaft zur Kenntnis genommene Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ ein, dass die planerischen Leitlinien u.a. für die künftige Entwicklung Wilhelmsburg formuliert. Das Konzept bildet zusammen mit dem Ergebnisbericht des umfangreichen Bürgerbeteiligungsverfahrens „Perspektiven! – Miteinander planen für die Elbinseln“ aus dem Jahr 2013/2014 die Grundlage für die weitere Entwicklung des Projektgebietes Spreehafenviertel.

Darauffolgend fasst Sonja Krauß die Rückmeldungen der teilnehmenden Bürger*innen aus dem letzten Workshop zusammen: Sie stellt dar, welche Aspekte den Bürger*innen besonders wichtig sind (z. B. Grünerhalt, Verbindungen zwischen alter und neuer Nachbarschaft, Eindämmen der Verkehrsbelastung im neuen Quartier) und weist auch auf das Thema Gewerbe hin, das bisher von Bürger*innen weniger diskutiert wurde und daher noch eingehender Betrachtung bedarf.

Außerdem berichtet sie von der dem Workshop vorangegangenen Sachverständigenvorprüfung und der Jurysitzung. Dort wurde der Begriff „Urbanität“ vielfach als Kriterium zur Bewertung der Entwürfe genutzt. Dieser Begriff wurde von den beteiligten Bürger*innen bisher nicht explizit verwendet. Sonja Krauß regt darum an, in den Diskussionsrunden auch darüber zu sprechen, welche Vorstellung von Urbanität die Planungsteams mit ihren Entwürfen umsetzen wollen und ob Bürger*innen eine ähnliche oder eine andere Vorstellung von Urbanität im Spreehafenviertel haben.

2. PRÄSENTATIONEN

Um allen Teilnehmenden zunächst einen Überblick für die nachfolgenden Diskussionen zu geben, präsentieren die drei Planungsteams nacheinander ihre überarbeiteten Entwürfe. Sie stellen dar, welche grundlegenden Änderungen vorgenommen wurden.

Siehe dazu Teil 1 des Protokolls

3. DISKUSSION

Ab ca. 19:00 Uhr findet ein vertiefender Austausch zwischen den anwesenden Bürger*innen und den Planungsbüros statt.

Die eingereichten Entwurfsarbeiten sowie die Modelle sind ausgestellt und werden von den anwesenden Bürger*innen mit den Planungsbüros diskutiert. Ziel dieses Austausches ist es, die Entwürfe seitens der Bürgerinnen und Bürger zu prüfen, um den Planungsteams erneut Hinweise und Verbesserungsvorschläge zu geben.

Seitens Perspektiven! erfolgen moderierte Touren durch alle Entwürfe: Die Bürger*innen können sich Gruppen anschließen, die die Entwürfe jeweils unter einem der Schwerpunktthemen „Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft“, „Grün- und Freiflächen“ sowie „Verkehr & Verbindungen“ betrachten. Rückmeldungen können von den Bürger*innen auf Fähnchen geschrieben und direkt in den Entwürfen platziert werden. Die Diskussionsergebnisse werden zu jedem Entwurf durch „Tischmoderationen“ von Perspektiven! dokumentiert. Im Abschlussplenum werden Schlaglichter der Diskussionen der jeweiligen Entwürfe durch die Tischmoderationen zusammengefasst.

Die Veranstaltung endet um ca. 20:30 Uhr.

3.1 Gesamteindrücke der Diskussion

Thema „Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft“

- Der Ansatz **Wohnen und Gewerbe** im gleichen Gebäude unterzubringen, wurde kontrovers diskutiert:
 - Befürwortung, da dies dem Arbeiten der Zukunft entspreche.
 - Ablehnung, da Gewerbe immer Lärm und Verkehr mit sich bringe und das Gebiet bereits stark durch Verkehr und Lärm belastet ist.
- Die finanzielle **Tragfähigkeit** des im Quartier vorgesehenen Gewerbes wurde angezweifelt.
- Über die Frage, welche **Gebäudehöhe** noch nicht „zu hoch“ ist, herrscht weiterhin Uneinigkeit.
- Auch der **Drittmix** wurde kontrovers diskutiert:
 - Befürwortung, da dadurch eine soziale Durchmischung des Quartiers erreicht werden könne.
 - Forderung auf Eigentumswohnungen zu verzichten und dafür mehr geförderten Wohnraum zu schaffen.
 - Forderung Eigentumswohnungen zu realisieren, da eine Nachfrage danach im Stadtteil besteht.
- Es wurde angemerkt, dass der **Schallschutz** für die angrenzende **Bestandsbebauung** auf der südlichen Kanalseite z.B. vor Sportlärm durch die Verschiebung der Sportflächen bisher nicht beachtet wurde.

Thema „Grün- und Freiflächen“

- Der **Bedarf** nach zusätzlichen **Sportplatzanlagen** wurde angezweifelt, dem wurde entgegengehalten, dass bekanntermaßen großer Bedarf bestehe.
- Es wurde eine **Barrierewirkung** durch die Sportanlagen befürchtet, die beispielsweise durch die Wegeführung vermieden werden soll.
- Es wurde gefragt, warum nicht als Kompromiss weniger Wohneinheiten entstehen könnten, um mehr Grünfläche zu erhalten und trotzdem Wohnraum zu schaffen.
- Es wurde darauf hingewiesen, dass es Zeit braucht, bis neu gepflanzte Bäume so groß sind, dass das Quartier so grün wirkt, wie geplant.
- Für ein Zusammenwachsen von **alt und neu** braucht es Orte zum Verweilen, öffentliche Treffpunkte, nicht nur Wegeverbindungen zwischen den Nachbarschaften.

Thema „Verkehr & Verbindungen“

- Die Führung der **Fahrradhauptroute** entlang des Kanals wurde kontrovers diskutiert:
 - Dadurch wird die Aufenthaltsqualität des Grünbereichs hier gestört und da der Weg unter Bäumen verlaufen würde, würde der Weg durch Laub rutschig werden.
 - Die Verbindung ist aber auch attraktiv.
- Es wurde gefordert, die **Verkehrsplanung** stärker an den Bedürfnissen von Radfahrenden auszurichten (z.B. Fahrradstraßen).
- Es wurde die Befürchtung geäußert, dass die **Harburger Chaussee** den durch das Quartier zusätzlich induzierten Verkehr nicht mehr aufnehmen könne.
- Für ein Zusammenwachsen von **alt und neu** braucht es Wegeverbindungen zwischen den Nachbarschaften, nicht nur Orte zum Verweilen, öffentliche Treffpunkte.

3.2 Rückmeldungen zu den Entwürfen

Im Folgenden ist zunächst ein Gesamteindruck zum jeweiligen Entwurf aus der Diskussion abgeleitet. Anschließend finden sich in einer Tabelle jeweils die schriftlichen Rückmeldungen, die von Bürger*innen auf „Kommentarfähnchen“ verfasst wurden. In der Spalte „Erläuterung“ sind die Kommentare von Perspektiven! vor dem Hintergrund des Diskussionsverlaufs im Workshop und der bisherigen Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren eingeordnet und ergänzend erklärt. Die Kommentare sind nummeriert. So können die einzelnen Kommentare auf den beigefügten Fotos im jeweiligen Entwurf verortet werden.

3.2.1 RENNER HAINKE WIRTH

Gesamt

Der Entwurf des Planungsteams RENNER HAINKE WIRTH wird insgesamt positiv bewertet, mit der Begründung, dass viele Punkte aus den Bürger*innenanforderungen aufgegriffen wurden. Die Gesprächsrunden waren mehr von den Erläuterungen des Planungsteams zu Fragen der Bürger*innen denn von Diskussionen geprägt. Austausch fand in einigen Detailfragen statt, grundsätzliche Fragen, z. B. wie, ob und in welchem Maße gebaut werden soll, wurden am Rande behandelt.

Bei den Diskussionen gab es sowohl Befürworter*innen als auch Kritiker*innen der Bebauung. Der Entwurf wurde mit Blick auf den Umfang seines Grünerhalts und die Flächenanordnung positiv bewertet, in der Ausgestaltung gab es aber den Kritikpunkt, die Flächen seien nicht naturnah genug geplant. Parkflächenlösungen und Führung des motorisierten Verkehrs wurden positiv bewertet, zur Radverkehrsplanung wurden verschiedene Verbesserungsvorschläge diskutiert.

Thema „Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft“

- Der geplante **Hochhausturm** wurde unter verschiedenen Aspekten diskutiert:
 - o Kritik: Das Gebäude wird als „**Klotz**“ empfunden.
 - o Positiv: Die Bauweise verhindert **Flächenversiegelung** an anderer Stelle.
 - o Vorschläge:
 - Das Gebäude an der **Ostseite** des Quartiers positionieren, so wird das Quartier weniger verschattet und markiert den Eingang des Quartiers für die Bevölkerung, nicht für den LKW-Verkehr.
 - Gebäude in der **Mitte** des Quartiers positionieren.
 - **zwei** etwas **kleinere Türme** über das Quartier verteilen, als Leuchttürme des Quartiers.
- Kontroverse Diskussion des **Drittelmixes**:
 - o Ablehnung: lieber weniger Eigentumswohnungen, dafür mehr als 30% geförderten Wohnungsbau.
 - o Zustimmung: durch die Drittelung entsteht eine soziale Durchmischung des Quartiers.
- Auf die Erläuterung zur Lage der **Wohnungen mit 5 - 7 Zimmern** für Familien in den 4-Geschossigen Gebäuden in der Mitte des Quartiers und der **sozialen Treffpunkte** an Kitas und Vereinsgaststätten gab es keine Nachfragen.
- Es wurden Zweifel an der finanziellen Tragfähigkeit des in den Erdgeschossen vorgesehenen **Gewerbes** geäußert.
- Positiv: Abwechslung durch **unterschiedliche Gebäudehöhen** und die gleichzeitige **Abschirmung** des Quartiers vor Lärm.
- Positiv: Der Entwurf geht auf die Problematik der **Verschattung** ein. Es wurde dennoch die Befürchtung geäußert, dass die Innenhöfe ggf. zu dunkel und dann auch feucht sein könnten.

Thema „Grün- und Freiflächen“

- Bürger*innenanmerkung zum Thema **Urbanität**: „Ohne Grün ist Urbanität nicht zu ertragen“.
- **Grünflächen**:
 - o Positiv: Der Entwurf erhält am meisten Grünflächen, u.a. durch eine kompakte Verkehrslösung am Ernst-August-Kanal.
 - o Es wurde kritisiert, dass kein Entwurf *genug* Platz für Grünflächen berücksichtige. „Warum wird so sklavisch an den 1000 Wohneinheiten festgehalten?“
 - o Kritik bezgl. qualitativer Planung: Grünflächen sind eher als Park und nicht als sich selbst überlassene Natur vorgesehen.
- Positiv: Der Entwurf hat das Grünkonzept des **Deiches** gut berücksichtigt.
- Kontroverse Diskussion zur die **lärmschluckenden Wirkung von Bäumen**:
 - o Die Bestandsbebauung würden durch die Bäume entlang des Ernst-August-Kanals gut vor Lärm geschützt.
 - o Bäume stellen keinen Lärmschutz dar.
- **Sportflächen**:
 - o Positiv: Die **Sportflächen** sind gut in das Entwurfskonzept integriert.
 - o Ablehnung der Grundsätzlichen Planung der **Sportflächen**, hierfür bestehe kein Bedarf.
- **Tribüne**: als Ort grundsätzlich positiv bewertet, aber zum Fußball anschauen als eher ungeeignet eingestuft, da Richtung Süden (Sonne!) gelegen.

Thema „Verkehr & Verbindungen“

- **Querungshilfen** über die Georg-Wilhelm-Straße werden als notwendig angesehen, die geplanten Sprunginseln hierfür als ausreichend bewertet.
- **Radverkehr**:
 - o Ein Fahrradstreifen auf der **Georg-Wilhelm-Straße** wird als nicht ausreichend bewertet, vielmehr sollte diese eine Fahrradstraße sein.
 - o Ein geteilter, 4m breiter **Fuß- und Radweg entlang des Kanals** wird kontrovers gesehen: von einigen als gute Idee bewertet, andere finden eine stärkere Entflechtung besser.
 - o **Fahrradbrücke**: Idee gut, in der Ausführung (verschlungene Auffahrt, um die Höhe besser überwinden zu können) für Radfahrende aber schlecht geeignet.
 - o Anbindung an den **Fahrradschnellweg zu den Elbbrücken** verbessern.
- Positiv: **Anlieferung** findet von Seiten der Harburger-Chaussee statt, nicht über das Quartier.
- Positiv: Lösung der **Tiefgaragen** im Quartier und Parkraum unter der **Tribüne**.

Liste der Kommentarfähnchen



Nr.	Kommentar	Erläuterung*
Kriterium Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft		
4	Teile des Turms öffentlich zugänglich!!	
9	Kein Mittelpunkt -> keine Nachbarschaft -> keine Verantwortung für das eigene Quartier	Argumente sollen wohl aufeinander aufbauen. Zumindest beim Argument kein Nachbarschaftstreff wurde in der Diskussion darauf verwiesen, dass die Einrichtung eines Nachbarschaftstreffs erst in einem späteren Planungsstadium erfolgt.
3	2 „Wohntürme“ bauen (östl. u. west.) aber beide deutlich niedriger	Idee: zwei Wohntürme wirken wie Leuchttürme des Quartiers
8	<u>Wo!</u> Soll das Gewerbe her kommen? (Noch mehr Handyläden?)	Es gab in der Diskussion die Befürchtung, dass Nahversorgendes Gewerbe sich nicht trägt, das Quartier am Rande von Wilhelmsburg liegt. Gewünscht wird ein Bäcker, aber auch Ärzte.
10	Viel zu viel Abschattung. (Gebäudeanordnung)	In den Innenhöfen, außerdem sind diese durch die Bodenbeschaffenheit meist feucht
17	Kein Team hat den Mut von den <u>max</u> 1000 WE abzuweichen!	

15	Ich denke, dieses Quartier wird abgeschottet, dunkel, feucht und vermüllt	
19	Bester Entwurf! Idylle am Wasser wird erhalten... schön.	
	Kriterium Grün- und Freiflächen	
7	Wildnis erhalten (Abenteuer)	[Westliche Waldfläche]
21	Quartierspark ermöglicht keine Biodiversität – südliche Punktblöcke verschließen das einfließen von Naturinhalten	
18	Zu wenig Grün	
11	Charmante Idee der Verbindung Grün + Parken	[Rasentribüne]
12	Kein durchgehendes Konzept für Urban Farming-kein Multicodiertes Innenbereichsgrün	
20	Öffentliche, bebaute Räume haben zu viel Versiegelung – Gemeinschaftsplatz (naturnah!) gestalten am Wasser?	
26	Lärmschutz für gegenüberliegende Quartiere bedenken	[Sportflächen] Hier entstand die Diskussion, ob Sport konsequenter vom Quartier getrennt werden soll, oder ob Sportaktivität eine akzeptable Geräuschquelle für das Quartier ist. Hier wurde darauf verwiesen, dass beim Ausbau von Sportplätzen Nachholbedarf besteht.
24	Diese Bäume müssen als Lärmschutz zu bestehender Wohnbebauung gegenüber	[Sportflächen, östlicher Quartiersteil] Diskussion, ob Bäume geeigneter Lärmschutz für Sporttätigkeit sind
25	Zu viel Park zu wenig Biotopentwicklungsräume – Natur als Lernort wo?	
27	Als einziges Team Hinweise der Bürger hinsichtlich Grünerhalt versucht umzusetzen	
28	Gut große Grünfläche am Wasser zu erhalten	
	Kriterium Verkehr & Verbindungen	
1	Unterführung	[Hafenradstraße] Forderung, eine bislang nicht vorgesehene Unterführung der Hafendrandstraße an dieser Stelle vorzusehen
2	Autos draußen lassen	Verkehr wird durch die zwei Tiefgargen außerhalb des Quartiers gelassen. Fähnchen ist als Forderung zu verstehen
6	3 Radwege? Gibt schon zu viele...	[am Deich]
5	Tempo 30 auf der Chaussee auf Höhe des	

	Quartiers	
13	Carsharing!	Ist in den Tiefgargagen vorgesehen, funktioniert dort aber laut der Meinung des Bürgers nicht.
14	Fahrradstraße	Die vorgesehenen Fahrradstreifen sind nicht ausreichend.
16	Fahrradstraße	[Verbindungsweg zwischen Georg-Wilhelm-Straße und Sportplätzen]
23	Kurvenreicher gemischter Fuß- und Radweg zu konfliktträchtig	[Kanalufer] Diskussion: Grünschutz vs. genug Platz für Verkehrsteilnehmende
22	Fahrrad-Schnell-Weg nicht durch das bestehende Grün sondern entlang der Straße	Unterschiedliche Ansichten, konnten nicht hinreichend besprochen werden

*Ausführung/Interpretation der Fähnchenbeschriftung durch die Tischmoderation auf Grundlage der Diskussion am 02.11.2017 und der bisherigen Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren, soweit möglich. Wenn die Platzierung des Fähnchens von inhaltlicher Bedeutung ist, ist diese in eckigen Klammern angegeben, z.B. [Kanal].

3.2.2 COBE Berlin

Gesamt

Der Entwurf des Planungsteams COBE Berlin wurde diesmal insgesamt weniger diskutiert als vielmehr ausführlich auf Nachfragen von Bürger*innen durch das Planungsteam erläutert.

Die städtebaulichen Fragen von Nutzungsmischung und Gebäudehöhen wurden kontrovers diskutiert. Der Stil der Bebauung wurde als unpassend für die Nachbarschaft empfunden. Auch die Landschaftsplanung wurde weiterhin kritisch betrachtet, der Grünerhalt als zu gering und die Grünflächen als mit zu vielen Funktionen bedacht bewertet. Die Planung von Brücken für den Fußverkehr wurde positiv bewertet, zur Radverkehrsführung und Gestaltung der Erschließung gab es eine fruchtbare Diskussion mit zahlreichen Verbesserungsvorschlägen.

Thema „Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft“

- Kontrovers diskutiert: Der Ansatz **Wohnen und Gewerbe** im gleichen Gebäude unterzubringen.
 - o Befürwortung, da dies dem Arbeiten der Zukunft entspreche.
 - o Ablehnung, da Gewerbe immer Lärm mit sich bringe und das Gebiet bereits sehr lärm-belastet ist.
- Kritik an **Architekturstil**, dieser erinnere an die IBA-Ausstellung; „zu quadratisch und un-kreativ“, mutige Ansätze fehlten.
- Die Forderung nach „verständlichen“ **Grundrissen** wurde wiederholt.
- Die Unterbringung der **Gebäude im Grünen** wurde kritisiert.
- Der **Riegel** an der Harburger Chaussee soll aufgelockert werden. Es wurde vorgeschlagen hier außerdem weitere Hochpunkte zu setzen, um die Grünflächen mehr von Bebauung frei zu halten. Dies wurde jedoch kontrovers gesehen, da die Bebauung hier bereits sehr hoch sei.
- Über die Frage, welche **Gebäudehöhe** als Maximum gelte, herrschte weiterhin Uneinigkeit.

Thema „Grün- und Freiflächen“

- Der Entwurf wurde bezüglich seiner Landschaftsplanung insgesamt kritisch gesehen, es gab verschiedene Vorschläge, wie **mehr Grün erhalten** bzw. besser genutzt werden könnte:
 - o Die vorhandene grüne Qualität des Gebietes werde bisher nicht genutzt: Es soll mehr **Verweilmöglichkeiten** im Grünen entlang des Kanals geben.
 - o Grünflächen sollen **nicht für Wasserrückhaltung** genutzt werden, damit die Flächen dauerhaft für anderweitige (grüne) Nutzungen zur Verfügung stehen.
 - o Die **Sportplatzanlagen** wurden als zu groß bewertet. Es wurde die Vermutung geäußert, dass danach keine Nachfrage bestehe und vorgeschlagen, diese Flächen z. T. als Grünflächen zu erhalten. Im Rahmen der Abschlussdiskussion wurde allerdings aus dem Publikum heraus erläutert, dass dieser Bedarf bei Vereinen sehr wohl bestehe.
- Es wurde eine **Barrierewirkung** durch die Sportplatzanlagen befürchtet, diese soll durch eine entsprechende Wegeführung durch die Anlagen verhindert werden.

Thema „Verkehr & Verbindungen“

- Die **Fußgängerbrücken** wurden positiv bewertet und vorgeschlagen, eine der Brücken so zu legen, dass eine direktere Verbindung zum Stübenplatz entsteht.
- Für den Radverkehr wird ein **Schnellradweg** gewünscht. Dieser soll nicht (wie geplant) entlang des Kanals verlaufen:
 - o Die Aufenthaltsqualität am Kanal wird dadurch eingeschränkt.
 - o Laub von den Bäumen macht den Weg bei Nässe rutschig.
- Die Planungen für den motorisierten Verkehr wurden kritisch gesehen:
 - o Auch wenn die **Bügelstraße** als Wohnstraße gedacht ist, wird befürchtet, dass sie zum „cruisen“ genutzt werden würde - wie an anderen Stellen in Wilhelmsburg – wenn dagegen keine Vorkehrungen getroffen werden.
 - o Es wurde vorgeschlagen, die **Erschließung** ausschließlich über die Straße parallel zur Harburger Chaussee zu planen, da es dort bereits laut sein würde.
 - o Statt einer Kreuzung in der **Georg-Wilhelm-Straße** wurde ein **Kreisverkehr** vorgeschlagen, da dies einer modernen Verkehrsplanung entspräche.
 - o Der **Stellplatzschlüssel** wird als zu groß bewertet.
- Die **Bushaltestelle** in der Georg-Wilhelm-Straße wurde kritisiert, da hierfür Bäume gefällt werden müssten.
- Es gab die grundlegende Befürchtung, die Harburger Chaussee könne nicht noch mehr Verkehr aufnehmen als dort bereits stattfindet.

Liste der Kommentarfähnchen



Nr.	Kommentar	Erläuterung*
Kriterium Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft		
7	3 Kitas notwendig?	
10	Nachvollziehbare Grundrisse mit geschickter Aufteilung können qm gespart werden	
3	Mehr Kreativität. Bäume in Gebäude integrieren	Es werden größere Visionen für die Architektur gewünscht und ein kreativerer Umgang mit dem Baumbestand
16	Kein Team hat den Mut, von den <u>max</u> 1000 WE abzuweichen!	
21	Wohnen im „Restgrün“ f. Besserverdienende?	Es wird die zu starke Zerschneidung der Waldfläche kritisiert und befürchtet, dass die Zugänglichkeit der Grünbereiche „privatisiert“ wird
12	Riegel auflockern, verschiedene Höhen an der Harburger Chaussee	
27	Der Typ ist gut!	[Bebauung in östlicher Grünfläche]
14	Gewerbe im Wohnen bringt zusätzlichen	

	Lärm! – positiv Nutzungsmischung	
	Kriterium Grün- und Freiflächen	
26	Mehr Verweilplätze am Ernst-August-Kanal	Der Uferbereich sollte noch mehr Aufenthaltsmöglichkeiten bieten
23	Zu wenig Grün	[im östlichen Uferbereich]
24	Ursprünglichkeit gewährleisten – wo sind Naturlernorte- erfahrungsräume	Es wird gewünscht, die Grünflächen nicht zu stark zu gestalten
5	Wildnis erhalten (Abenteuer)	
22	Aufenthaltsqualität ohne Ruhezonen – Die Ästhetik entbehrt originäre Naturidentität	Es wird kritisiert, dass im Grünbereich am Kanal zu viele Nutzungen vorgesehen sind
21	Konzeptlose Grünflächen. Parks!	Die Sportplätze werden als überflüssig bewertet und stattdessen ein Park gewünscht. <i>Bei der späteren Diskussion im Publikum wird erläutert, dass es durchaus Bedarf für diese (nichtöffentlichen) Sportplätze gibt</i>
18	Flächenversiegelung zu hoch	
25	Wo sind Biotopentwicklungsräume – Naturschutz hat keine Stimme	
	Kriterium: Verkehr & Verbindungen	
17	30' Zonen u. oder Spielstr.	Es soll für eine Verkehrsberuhigung im Quartier gesorgt werden
2	Radverbindung Richtung Elbtunnel wichtig! Unbedingt unter Brücke führen	Es wird vorgeschlagen, den Radweg durch das Quartier nicht durch die Ampel an der Hafenrandstraße zu unterbrechen
11	Kreisverkehr?	Anstelle der Kreuzung im Quartier wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen, im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung
4	Fußgängerbrücke positiv für Übergänge in andere Quartiere – Durchfahrtshöhen für Alterschiffahrt beachten	
13	Warum Parkplätze	[Harburger Chaussee] Es wird kritisiert, dass die Planung zu autofreundlich sei
9	Fahrradstraßen	Es soll eine schnelle Durchquerung des Viertels mit dem Fahrrad ermöglicht werden
1	Fahrradstraße breit & schnell!	
8	Zu dichte Abfolge der Straßenquerungen	
15	Carsharing statt individual Parkplatzschlüssel 0,2	
6	Überlastung Harburger Chaussee	Es wird befürchtet, dass die Harburger Chaussee den Zuwachs an Verkehr nicht aufnehmen kann
19	Fahrradweg nicht im natürl. Grün sondern	Radfahren im Grünbereich am Kanal wird aus zwei Gründen kritisiert: es beeinträchtigt

	zwischen Sportanlagen	die Aufenthaltsqualität und Laubfall macht den Weg rutschig
20	Rad (schnell-)Weg zu dicht an Fuss-Brücke	

*Ausführung/Interpretation der Fähnchenbeschriftung durch die Tischmoderation auf Grundlage der Diskussion am 02.11.2017 und der bisherigen Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren, soweit möglich. Wenn die Platzierung des Fähnchens von inhaltlicher Bedeutung ist, ist diese in eckigen Klammern angegeben, z.B. [Kanal].

3.2.3 BIWERMAU

Gesamt

Der Austausch zum Entwurf des Teams BIWERMAU war in etwa zur Hälfte durch Diskussionen und zur Hälfte durch Nachfragen und Erklärungen geprägt. Auffällig war bei den Diskussionen die Vermischung der Themen Städtebau und Grünraumplanung; In beiden Gruppen wurden die starken Überschneidungen der Themen im Spreehafenviertel deutlich.

Der Entwurf erntet Kritik für sein Grünraumkonzept, weil es den Anwesenden an zusammenhängenden und vor allem öffentlichen (zumindest aber für die Öffentlichkeit einladend gestalteten) Grünflächen fehlt. Für die Schaffung von Privatsphäre durch nicht-öffentliche Gärten gab es aber auch teilweisen Zuspruch. Die Radwegführung wurde positiv bewertet, zur Anbindung insbesondere des Fußverkehrs an den Deich gab es Verbesserungsvorschläge. Die Trennung von Wohnen und Gewerbe wurde unterschiedlich bewertet: Einerseits könne so die Verkehrsbelastung im Wohnbereich möglicherweise reduziert werden, andererseits könnte das Quartier dadurch weniger lebendig werden.

Thema „Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft“

- **Privatgärten** werden kontrovers gesehen:
 - o Ablehnung, da privat konterkarieren sie den Wunsch nach **Begegnung** im Stadtteil durch soziale Treffpunkte, Gemeinschaftsorte usw. im öffentlichen Raum. Anwohner*innen werden vermutlich in ihrem Privatgarten bleiben („das wird ein eigener Dunstkreis“) und Nicht-Anwohner*innen von außen vermutlich nicht in die (privaten) Höfe gehen („Der Wilhelmsburger geht da nicht rein“).
Als negative Beispiele werden angeführt: Open House im Vogelhüttendeich und Kleingärten am Inselpark, wo „alle unter sich bleiben“.
 - o Befürwortung: **Privatsphäre** ist wichtig, eigene Gärten sind dazu ein guter Ansatz
 - o mahnender Hinweis: Die Privatgärten werden den Wilhelmsburger*innen nicht zu Gute kommen, wenn diese sich im Viertel keine Wohnungen leisten können.
- Feststellung: Durch das Wegnehmen der Gewerbeeinheiten und deren Konzentration in einem **Gewerbeblock** entsteht ein *reines Wohngebiet*. Auch dieser Punkt wurde kontrovers diskutiert:
 - o Kritik: Dadurch geht „Bewegung“ (=Belebung) verloren.
 - o Positiv: Bei zu vielen Gewerbeeinheiten besteht das Risiko für **Leerstand** („Geisterstadt“), was dem Wunsch nach einem lebendigen Quartier widerspricht.
 - o Vorschlag: Einige Einheiten kleineres Gewerbe mit Publikumsverkehr ins Wohngebiet bringen, z. B. Bäcker, Café, ...
- Kritik: Wenn die Sportanlagen so verlegt werden, wie im Entwurf dargestellt, fehlt es an **Schutz vor Sportlärm** für die Bestandsbebauung auf der Südseite des Kanals.

Thema „Grün- und Freiflächen“

- **Grünerhalt:**
 - o Grundsätzliche Kritik am Umgang mit dem **Bestand**: Das Planungsteam arbeitet mit den seiner Meinung nach für Wilhelmsburg typischen Blockrandbebauungen mit Innenhöfen der 20er/30er Jahre. Einwand: Das ist nur ein Teil von Wilhelmsburg, *typisch ist vor allem auch, dass es hier grün ist*.
Die **Grünflächen** wirken nicht als zusammenhängend geplant, große Teile davon sind Privatgärten und in Innenhöfen. Dies entspreche nicht der Bürger*innenforderung nach einem Erhalt zusammenhängender Grünräume. („Grünerhalt“ ist nicht gleich „Grünerhalt“)
 - o Das Planungsteam erhält **Bäume** und pflanzt neue. Hinweis: Bis die Bäume eine ansprechende Größe haben vergeht viel Zeit (10-15 Jahre), es wird also dauern bis das „grüne Quartier“ tatsächlich so grün ist wie angestrebt.
- Diskussion zum **Quartiersplatz**:
 - o Es wurden Zweifel an der Attraktivität der **Lage** geäußert: Die Georg-Wilhelm-Straße ist eine Lärmbelastung für den Platz kein attraktiver Ausblick.
 - o Wunsch: **Gebäude am Quartiersplatz** nicht so weit nach Süden bauen (bitte verschlanken).
- Weiterführende Diskussion zur Frage „Was bringt **Verzahnung mit der Nachbarschaft – öffentliche Treffpunkte** wie der Quartiersplatz oder **Brücken?**“. Bürger*innen wollen beides, weil der Weg zum Quartiersplatz und ins Spreehafenviertel kurz und attraktiv sein muss, damit man auch wirklich hingeht.
Konkreter Wunsch: Fußgänger-Brücke im Westen (die vielleicht sogar auch von Radfahrern genutzt werden kann, um auf den Radweg auf der anderen Seite mit seiner guten Unterquerung der Hafenrandstraße zu gelangen?).

Thema „Verkehr & Verbindungen“

- Eine **neue Buslinie** in der Schlenzigstraße wird begrüßt.
- **Radwegeführung**:
 - o Positiv: Die **Unterführung** der Hafenrandstraße ist eine gute Radweganbindung vom Quartier an den Radweg auf dem Deich.
 - o Positiv: Die Radwegeführung **entlang des Kanals** stellt eine attraktive Lösung für die Verbindung zwischen Altem Elbtunnel und Bereichen südlich des Spreehafenviertels dar.
Anmerkung: bitte Fußgänger und Radfahrer auf **getrennten Fahrbahnen** führen.
- **Anbindung an den Deich** für Fußgänger*innen:
 - o Kritik: Für Fußgänger*innen fehlt an der **Hafenrandstraße** ein attraktiver Zugang zum Deich und von dort aus in Quartier, wie z.B. eine Rad- und Fußgängerbrücke über die Harburger Chaussee.
 - o Auch eine Brücke in Verlängerung der **Georg-Wilhelm-Straße** Richtung Deich wurde angesprochen. Die Dafür notwendige lange Rampe (in direkter Nähe zur Wohnbebauung entlang der Georg-Wilhelm-Straße) wurde unterschiedlich bewertet: Einige sehen hierin keinen Grund gegen eine Brücke, andere äußern die Vermutung, dass niemand eine solche Rampe vor dem Fenster haben möchte.
 - o Vorschlag: wenn in der **Schlenzigstraße** eine Bushaltestelle geplant wird, sollte der Deich von hier aus durch eine Fußgängerbrücke zwischen den dort geplanten Gewerbegebäuden und dem Deich besser angebunden werden.

- In der **Trennung von Gewerbe und Wohnen** erkennen die Anwesenden die Chance, **Gewerbeverkehre** aus dem Quartier herauszuhalten und vor allem vom Fuß- und Radverkehr zu trennen.

Liste der Kommentarfähnchen



Nr.	Kommentar	Erläuterung*
Kriterium Wohnen, Bebauung, Nachbarschaft		
3	Privatsphäre gewähren	Zuspruch zur Idee der Privatgärten in den Innenhöfen
7	Kein Team hat den Mut von den <u>max</u> 1000 WE abzuweichen!	
8	Es ist eine gute Idee, großes Gewerbe rauszuziehen. Womit kann Bewegung entstehen? Was kann alternativ im EG zur Straße sein?	Es besteht die Sorge, dass ein abgeschlossenes Wohnviertel entsteht, dem eine gewisse Lebendigkeit fehlt. Wunsch, das Wohnviertel zu beleben, z. B. durch kleineres Gewerbe, das „Publikumsverkehr“ anzieht. Hier darf kreativ weiter gedacht werden...
16	Lärmkonflikt	[Kita/Betr. Wohnen Platz am Wasser]
19	Kein Schallschutz zu bestehender Wohnbebauung vorhanden	[Kanalufer]

Kriterium Grün- und Freiflächen		
1	Lärm in bestehende Nachbarschaften nach Abholzung	[Westspitze]
10/2	Zu wenig öffentliches Grün	
5	Zu schmaler „Uferstreifen“	[Kanalufer]
6	Fehlende Natur- & Grünkompetenzen	Wunsch, das Quartier nicht nur durch Parkanlagen grün zu gestalten, sondern auch „echte“ Natur zu erhalten, die eine Naturerfahrung im Stadtraum ermöglicht.
11	Privatgärten fördern nicht den Urbanen Raum	Hintergrund: Urbanität braucht Begegnung und Bewegung im Quartier. Privatgärten laufen Gefahr, das zu verhindern: Anwohner*innen verlassen ihre Gärten nicht, Besucher*innen suchen sie nicht auf, weil die Gärten ja nicht öffentlich (zugänglich) sind.
12	Welche Art von Neuanpflanzungen?	
13	Wo sind Ruhe und Aufenthaltsorte mit naturhafter Umgebung?	[Platz am Wasser]
9	Gem. Grünflächen: Klein? Abwechslungsreiche Nutzung... Nicht nur Kleinkinder + Muttis	Es wurde diskutiert, ob die öffentlich zugänglichen Bereiche der Innenhöfe attraktiv genug sind, sodass dort außer den Bewohner*innen auch tatsächlich noch jemand hineingeht
15	Aufenthaltsorte für Jugendliche?	
14	Wenn das Gebäude weg soll dann soll da mehr Grün	[Kita/Betr. Wohnen Platz am Wasser]
18	Entwurf: sehr einseitiger Umgang mit Grünressourcen -> ordnet sich der Bebauung unter – ALLES ÜBERPLANT Keine eigenständige Biotopentwicklungsräume	
23	Park/Natur Erlebnisbereiche nicht umgesetzt -> Lernzonen	Wunsch, das Quartier nicht nur durch Parkanlagen grün zu gestalten, sondern auch „echte“ Natur zu erhalten, die eine Naturerfahrung im Stadtraum ermöglicht.
26	Konzeptlose Grünflächen. Park!	s. vorheriger Punkt
24	Alibi Grünerhaltung	[Grünfläche im Osten]
25	Die 2 Tennisplätze vorn neben die 3 oberen einreihen [schwer leserlich]	Vorschlag für Neuordnung der Sportplätze
Kriterium Verkehr & Verbindungen		
4	Vielleicht auch eine (kleine) Brücke? – Für den Anschluss ans Viertel	[Kanal] Frage „Was bringt Verzahnung mit der Nachbarschaft – öffentliche Treffpunkte wie der Quartiersplatz oder Brücken?“. Bürger*innen wollen beides, weil der Weg zum Quartiersplatz und ins Spreehafenviertel kurz und attraktiv sein muss, damit man auch wirklich hingehet. Konkreter Wunsch: Fußgängerbrücke im Westen (die viel-

		leicht sogar auch von Radfahrerenden genutzt werden kann, um auf den Radweg auf der anderen Seite mit seiner guten Unterquerung der Hafenrandstraße zu gelangen?).
27	Zufahrt Gewerbehof	[Gewerbefläche, Mitte der Nordgrenze zur Harb. Chaussee]
17	Neues Radverkehrskonzept deutlich tragfähiger :-)	Zuspruch für die Radwegführung entlang des Kanals im Konzept
20	Fahrradstraßen!	Wunsch nach Trennung von Radverkehr und Fußwegen
21	Warum muss der Radweg Grün zerstören? An der Straße besser	Kritik an der Radwegführung entlang des Kanals im Konzept
22	Vernetzung mit Reiherstiegviertel?	[Bereich Ecke Aßmannkanal/Ernst-August-Kanal] Auch hier die Frage: Wie schafft man eine Verbindung zwischen den Nachbarschaften?

*Ausführung/Interpretation der Fähnchenbeschriftung durch die Tischmoderation auf Grundlage der Diskussion am 02.11.2017 und der bisherigen Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren, soweit möglich. Wenn die Platzierung des Fähnchens von inhaltlicher Bedeutung ist, ist diese in eckigen Klammern angegeben, z.B. [Kanal].

3. ABSCHLUSS

Gegen 20:15 kommen die Teilnehmenden erneut im Plenum zusammen. Die Tischmoderationen berichten zusammenfassend aus den Diskussionen.

Ergänzend gab es folgende Anmerkungen aus dem Publikum:

- Zur Frage, inwiefern Bedarf an der Anzahl geplanter Sportflächen bestehe, wird darauf hingewiesen, dass dieser Bedarf aus Sicht der Sportvereine dringend bestehe: durch den Wohnungsbau (auch an andere Stelle in Wilhelmsburg) zum einen Sportflächen wegfallen und gleichzeitig neue Schulen entstehen, die Bedarf haben. Rasenplätze können zudem nicht durchgehend genutzt werden, da sie Erholungsphasen benötigen. Auch sind neue Anlagen attraktiver, was den Vereinen Zulauf bringt.
- Zur Idee einer Fußgängerbrücke aus dem Gewerbegebiet über die Harburger Chaussee wird konkretisiert, die Brücke solle eine Verbindung von der dort neu geplanten Bushaltestelle zum Deich herstellen.
- Zum Thema Grünflächen die kritische Anmerkung: Es werde viel von Grün gesprochen, aber wenig von Natur.
- Als Anmerkung zum Thema Baumerhalt: Die alten Bäume sollten stehen bleiben, weil Kinder auch alte Bäume sehen und anfassen wollen und auch die jungen Bäume sollen stehen bleiben, da diese noch ihr ganzes Leben vor sich hätten.

4. PROTESTPAPIER

Wilhelmsburg braucht jeden Baum!

Wir fordern:

Die Wäldchen am Nordufer des Ernst-August-Kanals müssen erhalten bleiben!

Nehmen Sie die Waldflächen aus den Bebauungsplänen heraus!

Feinstaubbelastung, Verkehrslärm, städtisches Binnenklima, Artenvielfalt, Naturschutz, Leitbild Grüne Stadt – es gibt tausend gute Gründe, die Vegetation nördlich des Ernst-August-Kanals zu erhalten. Der wichtigste aber ist, dass sie den Menschen hier etwas wert ist!

In Wilhelmsburg zu leben ist anstrengend. Und das liegt nicht nur an der Nähe zum Hafen und am Schwerlastverkehr. Das ist auch der raue Alltag auf der Straße, das sind die schlechten Zustände, in denen viele Menschen hier leben.

Wir brauchen deshalb nicht nur die großen Parks, die wir in unserer Freizeit aufsuchen können. Wir brauchen diese kleinen grünen Oasen in der Stadt, die uns unterwegs Erholung bieten. Wir brauchen diesen Blick ins Grüne, wir müssen mal durchatmen können!

Zeigen Sie uns, dass eine respektvolle Stadtentwicklung möglich ist!

Zeigen Sie uns, wie ein Spreehafenviertel MIT Wäldchen aussieht – das werden Ihnen auch die künftigen Bewohner danken.

Silberweide (Salix Alba)

- ★ Weiden sind die artenreichste Gehölzgattung Mitteleuropas
- ★ Weiden sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Ökosysteme in nahezu allen Lebensräumen
- ★ Bis zu 300 Insektenarten besuchen eine Weide in einem einzigen Tag-Nacht-Durchgang
- ★ Vögel, Schmetterlinge, Bienen, Käfer, Ameisen, Nagetiere, Hummeln, Fliegen:
Kein anderer Baum bietet so vielen unterschiedlichen Tierarten Nahrung, Brutplätze und Rückzugsorte wie die Weide

Aufgestellt am 15.11.2017
D&K drost consult GmbH